



**E-60 ავტომაგისტრალის სამტრედია – ბრიგოლეთის  
კმ 42,000 – კმ 51,750 მონაკვეთის მშენებლობა (ლოტი 4)**

**ბარემოზე ზემოქმედების შეფასება**

**არატექნიკური რეზიუმე**

პროექტი №

დაფინანსებული EIB  
მოამზავს

ფონდი “მსოფლიო გამომცდილება  
საქართველოსათვის” WEG

COBA Ltd / TRANSPROJECT Ltd

საავტომობილო გზების  
დეპარტამენტი

რეგიონალური განვითარებისა და  
ინფრასტრუქტურის სამინისტრო

მაისი 2014

## აბრევიატურები

აგბ	აზიის განვითარების ბანკი
გზშ	გარემოსდაცვითი ზემოქმედების შეფასება
გზნ	გარემოსდაცვითი ზემოქმედების ნებართვა
გმგ	გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა
წმდ	წყლის მომატებული დონე
სფი	საერთაშორისო ფინანსური ინსტიტუტები
ისტბ	იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის ბანკი
ისტს	იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტო
სს	სესხის ხელშეკრულება
მდკ	მაქსიმალური დასაშვები კონცენტრაცია
გდბსმ	გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო
სუვმფვს	საკვების უსაფრთხოების, ვეტერინარული და მცენარეთა დაცვის ეროვნული სამსახური
გოდ	განვითარების ოფიციალური დახმარება
პზპ	პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პრიები
გსგ	განსახლების სამოქმედო გეგმა
სდ	საგზაო დეპარტამენტი
რგისდ	საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საგზაო დეპარტამენტი
გდ	გასხვისების დერეფანი
გპჩ	განსახლების პოლიტიკის ჩარჩო
ტეტ	ტრანს-ევროპული ტრასა
სპ	სატენდერო პირობები
სსრკ	საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკების კავშირი
მბ	მსოფლიო ბანკი

## ზომის ერთეულები

ჰა	ჰექტარი
კმ	კილომეტრი
კმ <sup>2</sup>	კვადრატული კილომეტრი
ლ/წმ	ლიტრი წამში
მ	მეტრი
მ <sup>2</sup>	კვადრატული მეტრი
მ <sup>3</sup> /წმ	კუბური მეტრი წამში
მ <sup>3</sup>	კუბური მეტრი
მმ	მილიმეტრი
წმ	წამი

## შესავალი

2006 წლიდან საქართველოს მთავრობის უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტს წარმოადგენდა საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის განვითარება მისი სატრანსპორტო კორიდორების გაუმჯობესების გზით. აღნიშნული მიმდინარე პროცესი მომავალშიც წარმატებით წარიმართება.

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, მეზობელ ქვეყნებთან ვაჭრობის ხელშეწყობასა და ტურიზმის ინფრასტრუქტურის განვითარებას უმთავრესი როლი ენიჭება, ამ მხრივ კი საგზაო ქსელის გაუმჯობესება მნიშვნელოვან ფაქტორებს განაპირობებს. სატრანსპორტო სექტორის განვითარება აუცილებელია სათანადო ეკონომიკური ზრდისთვის, და საქართველოს მოსახლეობის ცხოვრების პირობების გასაუმჯობესებლად.

საქართველოს მთავრობა უმთავრეს პრიორიტეტს ანიჭებს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალისა (კასპიის ზღვასა და შავ ზღვას შორის) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის გზის (რუსეთსა და თურქეთს შორის) გაუმჯობესებას. მთავრობამ მიიღო დაფინანსება თბილისიდან დასავლეთის მიმართულებით 4-ზოლიანი მაგისტრალის მშენებლობისთვის, რომელიც ამჟამად მიმდინარეობს. 2009 წელს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საგზაო დეპარტამენტს წარედგინა S-12 მაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთის მოდერნიზაციის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება და რეკომენდებული მიმართულების გარემოსდაცვითი შეფასება. აღნიშნული მონაკვეთი წარმოადგენს E-60 მაგისტრალის ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთის გაგრძელებას.



სურათი 1.1 – პროექტის ადგილმდებარეობა

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ტექნიკური დავალების თანახმად სამტრედია-გრიგოლეთის საავტომობილო გზა დაყოფილია ოთხ ძირითად ლოტად:

- ლოტი I – კმ 0+000 – კმ 11+500;
- ლოტი II – კმ 11+500 – კმ 30+000;
- ლოტი III – კმ 30+000 – კმ 42+000;
- ლოტი IV – კმ 42+000 – კმ 54+000;

მოცემული ეტაპი მოიცავს სამტრედია-გრიგოლეთის საავტომობილო გზის IV ლოტს – კმ 42+000 – კმ 51+570 ფინალურ ანგარიშს.

E-60 მაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის საავტომობილო გზის კმ 42+000 – კმ 51+570 მონაკვეთის საბოლოო ანგარიშის მიზანი, ტექნიკური დავალებისა და ერთობლივი საწარმოს ტექნიკური შეთავაზების მეთოდოლოგიის თანახმად, წარმოადგენს 2x2 -ზოლიანი მაგისტრალის დეტალური პროექტის მომზადება. ტექნიკურ პროექტთან ერთად საპროექტო კომპანიას ევალება ასევე თანმხლები გარემოსდაცვითი და სოციალური დოკუმენტაციის მომზადება. განსახლების სამოქმედო გეგმა მომზადებულ იქნება ცალკე დოკუმენტის სახით. წინამდებარე დოკუმენტი წარმოადგენს გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას.

## **მეთოდოლოგია და გზშ დოკუმენტის სტრუქტურა**

პროექტის განხორციელებადობისა და დაგეგმვის დროს სხვადასხვა ეტაპზე განხორციელდა, როგორც კამერალური შესწავლა, ასევე საველე სამუშაოები (ნიადაგის და წყლის სინჯების აღება, ხმაურის და რადიაციის ფონის გაზომვა, ეკოლოგიური შესწავლები, გეოლოგიური პირობების შეფასება, ზედაპირული და გრუნტის წყლის რესურსების და ა.შ.). აუცილებელი გარემოსდაცვითი და სოციალური ინფორმაცია სრულად იქნა შეგროვებული.

გზშ დოკუმენტი შედგება ძირითადი ტექსტისა და დანართებისაგან. ძირითადი ტექსტი თანმიმდევრულად აღწერს გარემოს სენსიტიურ რეცეფტორებს, მათზე პოტენციურ ზემოქმედებებსა და ამ ზემოქმედებების შერბილების ზომებს. შემარბილებელი ღონისძიებები, თავის მხრივ, ინტეგრირებულია გარემოსდაცვითი მართვის გეგმაში (გმგ). დანართებში წარმოდგენილია უფრო დეტალური ინფორმაცია კონკრეტულ საკითხებზე, როგორცაა:

დანართი 1. სამართლებრივი ჩარჩო და საქართველოს ადმინისტრაციული სტრუქტურა

დანართი 2. ფონური გარემოსდაცვითი მონაცემები

2.1 კლიმატი

2.2 გეოლოგია, გეომორფოლოგია და ჰიდროგეოლოგია

2.3 ჰიდროლოგია

2.4 ეკოლოგიური რეცეპტორები – ლანდშაფტი და ფლორა

2.5 ეკოლოგიური რეცეპტორები – ლანდშაფტი და ფაუნა

2.6 არქეოლოგიური, ისტორიული და კულტურული უბნები

დანართი 3. ფონური დაბინძურების მონაცემები

დანართი 4. ჰაერის დაბინძურება და ფონური რადიაცია

დანართი 5. ხმაურის ფაქტორი: ფონური, პროექტის ზემოქმედებები და შერბილება

დანართი 6. საქართველოს “წითელ ნუსხაში” შეტანილი მცენარეთა სახეობების ბუნებრივი გარემოდან ამოღებისა და ტყის ფონდის მიწის კატეგორიის შეცვლის პროცედურები

დანართი 7. ნარჩენების მართვის გეგმა სამშენებლო ბანაკებისათვის

დანართი 8. ინერტული მასალების კარიერები საპროექტო ტერიტორიის მახლობლად

დანართი 9. საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა

დანართი 10. ლიტერატურული წყაროები

დანართი 11. გზშ-ს ავტორთა სია

## გარემოსდაცვითი მოთხოვნები და კატეგორიზაცია

წინამდებარე გზშ ანგარიში და დაკავშირებული გარემოსდაცვითი მართვის გეგმები ითვალისწინებს საქართველოს მოქმედ კანონმდებლობასა და არსებულ წესებს. ანგარიში ასევე შეესაბამება ევროპის საინვესტიციო ბანკის (ესბ/EIB) სახელმძღვანელო მითითებებს გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებით.

საქართველოს კანონის “გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის შესახებ” (2008) მიხედვით, მშენებლობასთან დაკავშირებული პროექტები ან საერთაშორისო ან ეროვნული მნიშვნელობის გზების რეაბილიტაციის პროექტები ავტომატურად საჭიროებს სრულმასშტაბიან გზშ-სა და გარემოზე ზემოქმედების ნებართვას.

პროექტი გულისხმობს სრულიად ახალ მშენებლობასა და ზოგიერთი ალტერნატიული მარშრუტის გადაკვეთას სენსიტიურ უბნებთან; პროექტის განხორციელება ასევე უკავშირდება კერძო საკუთრებაში არსებული მიწის შესყიდვის აუცილებლობას ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მყურნეობების ფიზიკური ადგილმონაცვლეობის შესაძლებლობით. ესბ/EIB-ს წესების შესაბამისად, პროექტი კლასიფიცირებულია, როგორც კატეგორია A.

## პროექტის აღწერა

საპროექტო გზის გეომეტრიული პარამეტრები შერჩეულია სატრანსპორტო ნაკადის, გზის დანიშნულების და რელიეფის გათვალისწინებით, რაც უზრუნველყოფს ტრანსპორტის უსაფრთხო და შეუფერხებელ მოძრაობას.

გზის პროექტირებისათვის გამოყენებულია საქართველოს ეროვნული სტანდარტი SST (სსტ) 72 : 2009 @ გზები საავტომობილო საერთო სარგებლობის გეომეტრიული და სტრუქტურული მოთხოვნები, რომელიც დამტკიცებულია საქართველოს სტანდარტების, ტექნიკური რეგლამენტების და მეტროლოგიის ეროვნული სააგენტოს მიერ 2009 წლის 9 თებერვალს. იმ შემთხვევაში თუ გარკვეული პარამეტრები არ არის გათვალისწინებული საქართველოს სტანდარტში, პროექტირებისას გამოყენებულია ჩრდილოეთ-სამხრეთ ავტომაგისტრალის ტრანსევროპული TEM სტანდარტები.

პროექტი ითვალისწინებს ოთხხოლიანი ავტომაგისტრალის მშენებლობას. პროექტირების დროს მიღებულია შემდეგი ძირითადი ტექნიკური პარამეტრები:

- საანგარიშო სიჩქარე – 120 კმ/სთ
- ჰორიზონტალური მრუდის მინიმალური რადიუსი – 3 200 მ;
- მაქსიმალური გრძივი ქანობი – 0.77 %;

- მინიმალური ამოზნექილი მრუდი – 300 000 მ (გამონაკლის წარმოადგენს ტრასის ბოლოში დროებითი მიერთების ადგლას, წრიულ მოძრაობასთან, გამოყენებული ამოზნექილი მრუდი რადიუსით 50 000 მ);
- მინიმალური ჩაზნექილი მრუდი – 250 000 მ;
- სავალი ნაწილის განივი ქანობი – 2 %;
- სამოძრაო ზოლების რაოდენობა – 4
- მიწის ვაკისის სიგანე – 28.5 მ;
- სავალი ნაწილის სიგანე – 2X7.5 მ;
- სამოძრაო ზოლის სიგანე – 3.75 მ.
- გამაგრებული გვერდულის სიგანე – 3.0 მ;
- გამყოფი ზოლის სიგანე – 4.0 მ
- გამაგრებული გვერდულის სიგანე გამყოფ ზოლთან – 1.0 მ;
- გზისპირი – 0.75 მ

სამტრედია-გრიგოლეთის საპროექტო მონაკვეთის ტრასის საწყისად მიღებულია კმ 42+000 ხოლო ბოლოდ კმ 51+570. საპროექტო ტრასა მთლიანად განლაგებულია გურიის რეგიონის, კერძოდ ღანჩხუთის რაიონის ტერიტორიაზე, გადის სოფლების ხაუალიას და ახალსოფლის ჩრდილოეთით, კვეთს სოფ. სუფსის გარკვეულ ნაწილს ჩრდილოეთის მხარეს და უერთდება ამავე სოფლის ბოლოს სამტრედია-ღანჩხუთი-გრიგოლეთის არსებულ გზას.

სამტრედია-ღანჩხუთი-გრიგოლეთის არსებულ გზაზე საპროექტო მონაკვეთის დამთავრება გამოწვეულია იმ მოსაზრებით, რომ ამ ადგილიდან შესაძლებელია ტრასის შემდგომი პერსპექტიული განვითარება ურეკი - ჩოლოქის და ფოთის მიმართულებით. გამომდინარე აქედან, პროექტით გათვალისწინებულია პკ 515+70-ზე წრიული მოძრაობის მოწყობა. რაც წარმოადგენს დროებით შეერთებას.

საპროექტო მონაკვეთის სიგრძე შეადგენს 9.57 კმ-ს.

საპროექტო გზის მიმართულებაზე არ არის გათვალისწინებულია ხიდებისა მშენებლობა, რადგან ზახალი გზა არ ჰკვეთს ზედაპირული წყლის ობიექტებს.:

საპროექტო მონაკვეთის ფარგლებში შემოთავაზებული არის ორი სატრანსპორტო კვანძის მოწყობა, რომელთა ტიპები განსაზღვრულია ქვემოთ:

- სატრანსპორტო კვანძი 8 - სუფსა – ბრილიანტის ტიპი;
- სატრანსპორტო კვანძი 9 - სუფსა – წრიული მოძრაობა;



## პროექტის ალტერნატივები

### პროექტის არგანსორციელების ვარიანტი

ნულოვანი ვარიანტი (ანუ პროექტის განუხორციელებლობა) გამოიწვევს დიდ დატვირთვას ადგილობრივ გზებზე, რომლებიც ისედაც ცუდ მდგომარეობაშია მოძრაობის ინტენსივობა ჯერჯერობით ასატანია, მაგრამ მდგომარეობა უფრო და უფრო გაუარესდება, ვინაიდან მანქანების რაოდენობა სწრაფად იზრდება. საცობებით გამოწვეული ხარჯები მნიშვნელოვანი გახდება, თუკი ეს პროექტი არ განხორციელდება, ვინაიდან ქუთაისის და სამტრედიის გზების სისტემის დატვირთულობის ნახევარზე მეტი მოდის საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრაობაზე. იქნება დამატებითი ზემოქმედებები ჯანმრთელობაზე ტრანსპორტის გაზრდილი ემისიისა და ხმაურის გამო, რაც უკავშირდება ტრანსპორტით ხანგრძლივ მოგზაურობასა და მოგზაურობის დროის გაზრდას დატვირთულ ქალაქში. შესწავლის შედეგად აღმოჩნდა, რომ პროექტის განუხორციელებლობა უარყოფილი უნდა იქნეს, ვინაიდან იგი შეინარჩუნებს არსებულ უარყოფით ტენდენციას და ვერ უზრუნველყოფს გაზრდილი სატრანსპორტო მოძრაობის უზრუნველყოფას.

### მარშრუტის ალტერნატიული ვარიანტები

2006 წლიდან საქართველოს მთავრობის უმნიშვნელოვანეს პრიორიტეტს წარმოადგენდა საქართველოს, როგორც ტრანზიტული ქვეყნის კონკურენტუნარიანობის განვითარება მისი სატრანსპორტო კორიდორების გაუმჯობესების გზით. აღნიშნული მიმდინარე პროცესი მომავალშიც წარმატებით წარიმართება. ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების თვალსაზრისით, მეზობელ ქვეყნებთან ვაჭრობის ხელშეწყობასა და ტურიზმის ინფრასტრუქტურის განვითარებას უმთავრესი როლი ენიჭება, ამ მხრივ კი საგზაო ქსელის გაუმჯობესება მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს.

სატრანსპორტო სექტორის განვითარება აუცილებელია სათანადო ეკონომიკური ზრდისთვის, და საქართველოს მოსახლეობის ცხოვრების პირობების გასაუმჯობესებლად. საქართველოს მთავრობა უმთავრეს პრიორიტეტს ანიჭებს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალისა (კასპიის ზღვასა და შავ ზღვას შორის) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის გზის (რუსეთსა და თურქეთს შორის) გაუმჯობესებას.

2009 წელს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საგზაო დეპარტამენტს წარედგინა S-12 მაგისტრალის სამტრედია-გრიგოლეთის მონაკვეთის მოდერნიზაციის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთება და რეკომენდებული მიმართულების გარემოსდაცვითი შეფასება. აღნიშნული მონაკვეთი წარმოადგენს E-60 მაგისტრალის ზესტაფონი-ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთის გაგრძელებას.

2012 წლის 24 აპრილს საგზაო დეპარტამენტში გამართულ ტექნიკურ საბჭოზე COBATRANSPROJECT-ის ერთობლივი პროექტის მიერ წარმოდგენილი იქნა ალტერნატიული მიმართულების ვარიანტი. აღნიშნული მიმართულება ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებით გათვალისწინებული მიმართულებისგან ძირითადად განსხვავდება დასაწყისში მე-15 კმ-მდე და მაგისტრალის ბოლო 3 კმ-ის მანძილზე.

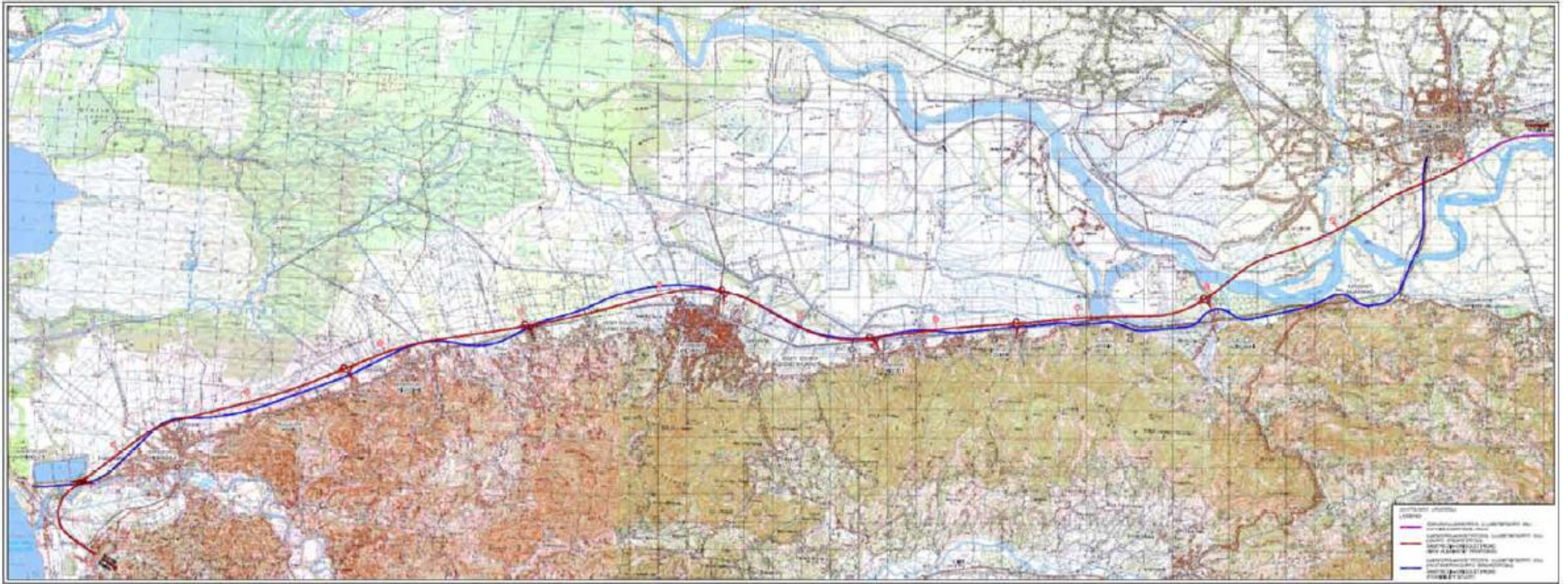


2012 წლის 8 მაისს გამართულ ტექნიკური საბჭოს შეხვედრაზე წარმოდგენილი იქნა ეკონომიკური შეფასება. იმისათვის, რომ წარმოდგენილ ეკონომიკურ ანალიზში შედარების პრინციპი არ დარღვეულიყო, ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთებით განსაზღვრულ საპროექტო ტრასასა და შემოთავაზებულ ალტერნატივას შორის, მშენებლობის ხარჯების ერთეული ფასები აღებული იქნა 2009 წელს შედგენილი ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების ანგარიშიდან. შედარებამ, რომელშიც ძირითადად გამოყენებული იყო 2009 წელს შესრულებული ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების მონაცემები, გარდა იმ ფაქტობრივი მონაცემებისა მაგ. მოძრაობის ინტენსივობა, რომლის განახლებაც მოხდა, გვაჩვენა, რომ გაზრდილი ღირებულების მიუხედავად ალტერნატიული ვარიანტი ეკონომიკურად უპირატესია მომხმარებლის ხარჯების მნიშვნელოვანი შემცირების გამო, 20-წლიანი პერსპექტივისთვის. ამასთან, აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ 2009-2012 წლებში საწვავის და სამშენებლო მასალების ღირებულების მნიშვნელოვანი გაძვირება გამოიწვევს გზის სამშენებლო ხარჯების საგრძნობ ზრდას.

ტექნიკურ საბჭოზე მიღებული გადაწყვეტილებით რეკომენდაცია მიენიჭა მაგისტრალის COBATRANSPROJECT-ის მიერ შემოთავაზებული საპროექტო მიმართულების ალტერნატიული ვარიანტის დეტალური საპროექტო დოკუმენტაციის მომზადებას.

ალტერნატიული მარშრუტების შედარებამ ცხადყო, რომ საბოლოოდ შერჩეულ ვარიანტს (COBATRANSPROJECT-ის მიერ შემოთავაზებული საპროექტო მიმართულება) აქვს ორი გამოკვეთილი უპირატესობა საწვის (ტედ-ის) ვარიანტთან შედარებით:

- ტედ-ის ეტაპზე შემოთავაზებული მარშრუტის დაახლოებით 1კმ-იანი მონაკვეთი გადის მდინარე რიონის მეანდრირებად ნაპირთან და საჭიროებს მნიშვნელოვან ნაპირსამაგრი სამუშაოებს, რაც მდინარეზე დამატებით მნიშვნელოვან ზემოქმედებასთან არის დაკავშირებული
- COBATRANSPROJECT-ის მიერ შემოთავაზებული მიმართულება იძლევა განსახლების მასშტაბების შემცირების შესაძლებლობას: თავიდან არის აცილებული საცხოვრებელ სახლებზე ზემოქმედება და ფიზიკური განსახლების აუცილებლობა და ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მიწის ნაკვეთების საერთო რაოდენობის 30-ით (24500კვ.მ-ით) მცირდება.



სურ. 2. მარშუტის ალტერნატიული ვარიანტები (ღურჯი ხაზი – ტედ-ის ვარიანტი; წითელი ხაზი – საბოლოო ვარიანტი)

## ზიზიკური და ბუნებრივი ბარემოს მოკლე დახასიათება

თანამედროვე გეოდინამიკის თვალსაზრისით (მეწერები, ღვარცოფები) საპროექტო მონაკვეთი და მისი მიმდებარე ტერიტორიები მდებარეობს I კატეგორიის ზონაში (მარტივი). ვიზუალურმა დათვალიერებამ დაადასტურა, რომ აქ არ არის გავრცელებული მეწერული და ღვარცოფული პროცესები.

საქართველოს უახლესი სეისმური საშიშროების სქემის მიხედვით 50 წლიანი მოლოდინის 2%-იანი ალბათობით, საპროექტო მონაკვეთი და მისი მიმდებარე ტერიტორიები მოქცეულია 7 ბალიანი მაკროსეისმური ინტენსიობის ზონაში.

საპროექტო საავტომობილო გზა არ ჰკვეთს ეროვნული ან საერთაშორისო მნიშვნელობის გრუნტის წყლის რესურსებს. საპროექტო გზის კმ კმ 42,000 – კმ 51,750 მონაკვეთი (ლოტი 4) ასევე არ ჰკვეთს ზედაპირული წყლის ობიექტებს.

პროექტის პირდაპირი ზემოქმედების არეში არ ხვდება არც ერთი დაცული ტერიტორია. ყველაზე ახლოს განთავსებული დაცული ტერიტორია არის კოლხეთის ეროვნული პარკი. სამშენებლო კორიდორის მანძილი დაცული ტერიტორიების საზღვრებიდან უახლოეს წერტილში შეადგენს 2კმ-ს (გრიგოლეთთან). მარშრუტი კვეთს მარავალრიცხოვან არხებს და სადრენაჟო თხრილებს, რომლებიც თეორიულად შეიძლება გახდეს დაბინძურების პარკამდე გადატანის მედიატორი. აღსანიშნავია, რომ ავტომაგისტრალის მშენებლობას და ექსპლუატაციას ეროვნული პარკის სამხრეთ საზღვრის გასწვრივ ექნება გარკვეული უარყოფითი ზემოქმედება დაცული ტერიტორიების ფაუნაზე და ეკოსისტემებზე.

სამშენებლო დერეფანი ჰკვეთს მხოლოდ ერთ საშუალო ეკოლოგიურ სენსიტიურობის უბანს. ამ მონაკვეთზე წარმოდგენილია მურყნარი ტყე (*Alnus barbata*), რომელიც მოიცავს 300 მეტრიან ზოლს. იჩეხება 50 მეტრის სიგანის მონაკვეთი. მურყანი-პმს-20-80სმ, სიმაღლე-6-14მ. გვხვდება მურყნარი (*Alnus barbata*) მაყვლის (*Rubus sanguineus*) ქვეტყით და სუფთა მურყნარი. ერეფნის და უშუალოდ მიმდებარე ტერიტორიის სხვა უბნების დაბალი საკონსერვაციო ღირებულების ჰაბიტატებს წარმოადგენს..

ამ ეტაპზე საველე ბოტანიკური კვლევების ჩატარების შედეგად საპროექტო დერეფანში არ დაფიქსირდა საქართველოს წითელი ნუსხის მცენარეთა არცერთი სახეობა.

ფაუნის თვალსაზრისით, ზემოქმედების შესაძლო რეცეპტორს წარმოადგენს ძირითადად იქტიოფაუნა. აგისტრალის ბოლო მონაკვეთი გრიგოლეთში მნიშვნელოვანია ასევე გადამფრენ ფრინველების შესაძლო დროებითი შეშფოთების თვალსაზრისით (ძირითადად ხმაურის, ნაკლებად - მტვერის და გამონაბოლქვის ზემოქმედება). ფაუნისტური თვალსაზრისით, შემდეგი ადგილები არის „მგრძნობიარე სამტრედია-გრიგოლეთის ავტომაგისტრალის მშენებლობით გამოწვეული ზემოქმედებების მიმართ.

- 1 კოლხეთის ეროვნული პარკი (უახლოესი მანძილი საპროექტო გზასა და დაცული ტერიტორიის საზღვრებს შორის შეადგენს 2კმ-ს). თეორიულად არ არის გამორიცხული დისტანტური ზემოქმედება სამელიორაციო არხების მეშვეობით (დაბინძურების გადატანა ტოქსიკური ნივთიერებების ავარიული დაღვრის შემთხვევაში). რისკი მცირეა. მშენებლობის პროცესში ფრინველების და ცხოველების შეშფოთების დონე დაბალი.
- 2 არხების გადაკვეთები. ზემოქმედების ძირითადი რეცეფტორი – ორნიტოფაუნა და ნაკლებად არხებში მობინადრე იქტიოფაუნა და ამფიბიები (რეალურად, ნახევრად დამშრალ არხებში იქტიოფაუნის არსებობას არა აქვს ეკოლოგიური მნიშვნელობა)
- 3 ხიდმაღალას თევზის გუბურები. ძირითადი რეცეფტორი – ორნიტოფაუნა;

### **პროექტის მოსალოდნელი სოციალური ზემოქმედება**

#### **ბანსახლების საკითხები.**

პროექტის განხორციელებისას, დაახლოებით მიწის 248-მდე კერძო ნაკვეთი (360506კვ.მ) იქნება შექმნილი და 34 სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთი (310114კვ.მ). ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობას გადაეხდება სათანადო კომპენსაცია დაკარგული მიწის, უძრავი ქონების, ხეების, და ერთწლიანი მოსავლის ასანაზღაურებლად. დეტალურად ხსენებული საკითხები განხილულია განსახლების სამოქმედო გეგმაში.

ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მეურნეობების საერთო რაოდენობა უახლოვდება 216-ს. არც ერთი შინამეურნეობა არ დაკარგავს საცხოვრებელ სახლებს და არ წარმოადგენს ფიზიკური განსახლების სუბიექტს. არც ერთი ბიზნესი არ შეწყვეტს საქმიანობას. დამდენიმე დამხმარე შენობა ექვემდებარება დანგრევას..

ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მეურნეობების ძირითადი ნაწილი ფლობს სასოფლო-სამეურნეო მიწას და მოჰყავს მოსავალი (უმეტესად სიმინდი, თხილი და ბოსტნეული) და ხეხილი. ბევრი მათგანი დაკარგავს მოსავალსა და ხეხილს მიწის შესყიდვის გამო.

განსახლების სამოქმედო გეგმაში მოცემულია იქნება ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მეურნეობების დეტალური აღწერა, დანაკარგის ინვენტარიზაცია, სოციალური სტატუსის მითითება და მოწყვლადი ჯგუფების იდენტიფიცირება. კომპენსაციისა და რეაბილიტაციის გეგმა შემუშავდება დაკარგული საშუალებების შეფასების დასრულების შემდეგ. ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ ყველა მეურნეობას მიეცემა სათანადო კომპენსაცია საქართველოს კანონმდებლობისა და EIB-ის მოთხოვნების შესაბამისად. მოწყვლადი და ძლიერი ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული მეურნეობები უზრუნველყოფილი იქნებიან დამატებითი ანაზღაურებით.

## პროექტის განხორციელებისათვის მიღებული პრინციპები

იმისათვის, რომ საქართველოს კანონებს/ნორმებს და საერთაშორისო დონორი ორგანიზაციების (მათ შორის EIB-ს) პოლიტიკას შორის განსხვავებები დაიძლიოს, საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა შეიმუშავა რიგი პრინციპების და პოლიტიკა პროექტისათვის, რომელიც განსახლების პოლიტიკის ჩარჩო დოკუმენტის (RPF) სახით იქნა დამტკიცებული. ეს პრინციპები უზრუნველყოფენ სრულ კომპენსაციას, შემოსავლის საშუალებების რეაბილიტაციას და/ან აღდგენას, დახმარებას მიწის თვითნებურად დამკავებლებისათვის და დახმარებას სუბსიდიების სახით ისეთი დაზარალებული პირებისთვის, რომლებსაც მოუწევთ ფიზიკური განსახლება, ბიზნესის კარგვა, ან რომლებზეც ზეკმოდება მოახდენს განსაკუთრებულად მწვავე ეფექტს.

ზემოთხსენებული განსხვავებების გათვალისწინებით, პროექტი შესაბამისობაში უნდა მოდიოდეს საქართველოს კანონმდებლობასთან დამატებით რეგულიაციებთან ერთად, რათა ეთახნებოდეს შემდეგ საკითხებთან დაკავშირებულ დონორების მოთხოვნებს: (i) ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ყველა ადამიანის რეაბილიტაცია (მათ შორის ისეთი პირებისაც, რომლებსაც არ აქვთ კანონიერი მესაკუთრის სტატუსი პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოხვედრილ აქტივებზე); (ii) კომპენსაციის გარანტია ბიზნესის და შემოსავლის კარგვის შემთხვევაში; (iii) სპეციალური დახმარების აღმოჩენა, რომელიც დაფარავს განსახლების პროცესის დროს საჭირო ხარჯებს, ისევე როგორც სოციალურად დაუცველი მოსახლეობის განსაკუთრებულ საჭიროებებს. განსახლების პოლიტიკის უპირველესი მიზანია ზეგავლენის/დანაკარგის მინიმიზაცია და დაზარალებული ადამიანების დახმარება, რათა მათ აღადგინონ შემოსავლის საშუალებები სულ მცირე პროექტამდელ დონემდე მაინც.

პროექტის განხორციელების პერიოდში საავტომობილო გზების დეპარტამენტი უზრუნველყოფს:

- სადაც შესაძლებელია, შეირჩევა გზის განახლების და მშენებლობის ისეთი ალტერნატივები, რომლებიც გვერდს უვლიან დასახლებულ ადგილებს, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ფიზიკური განსახლება და კერძო ან საჯარო საკუთრების შესყიდვა.
- მინიმუმამდე იქნება დაყვანილი აქტივების დაზიანება, როგორცაა მოსავალი, ხეები, ღობეები და კიოსკები და ასევე შემოსავლის კარგვა, მათ შორის მოსავლის განადგურება. ნებისმიერი უარყოფითი ზეგავლენა იქნება კომპენსირებული RPF-ის დებულებების თანახმად;
- მაგისტრალის თითოეული ისეთი სექციის აღდგენა/მშენებლობისათვის, რომელიც კერძო მიწის შესყიდვას, ოჯახების ან კომერციული ობიექტების ფიზიკურ გადაადგილებას, მუდმივი შემოსავლის კარგვას ან სხვა ნეგატიურ ზეგავლენას იწვევს, შეიმუშავდება RAP/ RPF-ში გაწერილი პროცედურებისა და დებულებების შესაბამისად (ეს უკანასკნელი კი უმეტესწილად ეფუძნება მსოფლიო ბანკის OP4.12-ს, და საქართველოს კანონმდებლობას).
- განსახლების გამომწვევი სამშენებლო სამუშაოები არ დაიწყება მაგისტრალის არც ერთ ნაწილზე სანამ არ დასრულდება RAP და არ დამტკიცდება EIB-ს მიერ, შესაბამის ქართულ უწყებებთან შეთანხმებით;
- შეიმუშავდება სამართლიანი და გამჭვირვალე პროცედურები, იმისათვის რომ განისაზღვროს კომპენსაცია (i) მშენებლობის დროს მიწის/აქტივების დროებითი კარგვისათვის; (ii) მიწისა და აქტივების სამუდამო შესყიდვისათვის და (iii) მიწის გამოყენებაზე დაწესებული

შეზღუდვებისათვის, რაც შეიძლება ეხებოდეს კორიდორის მიმდებარე ტერიტორიებს;

- ყველა დაზარალებული პირი, საკუთრებაზე კანონიერი უფლების ქონის განურჩევლად, მიიღებს სხვადასხვა სახის დახმარებას, იმისათვის რომ შენარჩუნებულ იქნას პროექტამდელი შემოსავლის საშუალებები და საცხოვრებელი სტანდარტები;
- ისინი, ვინც მიწას არაღვალურად მოიხმარენ, არ მიიღებენ კომპენსაციას მიწის კარგვისათვის, სამაგიეროდ მათ აუნაზღაურდებათ ნებისმიერი სხვა სახის ქონების კარგვა, რომელიც მათ მფლობელობაშია ამავე მიწაზე. აგრეთვე აუნაზღაურდებათ შემოსავლის კარგვა და მათ გაეწევათ დახმარება იმისათვის, რომ შეინარჩუნონ ან გააუმჯობესონ საცხოვრებელი სტანდარტები;
- ჩატარდება საბაზრო კვლევა, რათა შეფასდეს მიწის, საამშენებლო მასალის, მოსავლისა და სხვა შესაბამისი ობიექტების არსებული საბაზრო ფასები, რომლებიც გამოიყენება ობიექტების ღირებულების მახვენებლად საკომპენსაციო ფასის განსაზღვრისას. ეს უზრუნველყოფს იმას, რომ დაზარალებულმა ადამიანებმა მიღებული კომპენსაციით შეძლონ სანაცვლო მიწის შეძენა;
- დაზარალებულ პირებს მიეცემათ საკმარისი კომპენსაცია დაკარგული ქონების სრული ჩანაცვლების ფასის გათვალისწინებით. შემოსავლის და აქტივების კარგვის ანაზღაურდება მოხდება ყოველგვარი გადასახადის, ამორტიზაციის და სხვა სახის შემცირებების დაქვითვის გარეშე.
- ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ ადამიანებს მიეწოდებათ ინფორმაცია თავიანთი უფლებების შესახებ. ასევე მოხდება მათთან კონსულტაციები, მათთან შეთანხმდება განსახლების ტექნიკურად და ეკონომიკურად ხელსაყრელი ალტერნატივები.
- როცა შესაძლებელი იქნება, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გააკონტროლებს, რომ ადგილობრივმა ორგანოებმა უზრუნველყონ დაზარალებული ადამიანები საცხოვრებელი სახლებით, ან საცხოვრებელი ადგილებით, ან საჭიროების შემთხვევაში, სასოფლო სამეურნეო ტერიტორიებით ფულადი კომპენსაციის ალტერნატივის სახით. ამგვარ შემთხვევაში მიწის ნაყოფიერების, ხელსაყრელი ადგილმდებარეობისა და სხვა ფაქტორების კომბინაცია, სულ მცირე, ექვივალენტური უნდა იყოს ძველი ტერიტორიის მახასიათებლებისა;
- განსახლებისას დაზარალებულ პირებს აღმოუჩენენ დახმარებას, იმ შემთხვევაში თუ განსახლება გარდაუვალია;
- მიწა (ან მიწის მოხმარების უფლება) მოპოვებულ იქნება მოლაპარაკებების შედეგად და კერძო საკუთრების ექსპროპრიაციის უფლება გამოყენებულ იქნება მხოლოდ უკიდურეს შემთხვევაში;
- განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმობა მოსახლეობის ყველაზე სოციალურად დაუცველი ჯგუფების საჭიროებებს – ბავშვები, ქალები, კულტურული ან ეთნიკური უმცირესობები, ხანდაზმულები, სიღარიბის ზღვარს ქვემოთ მყოფნი, უნარშეზღუდულები და ლტოლვილები.
- შემუშავდება სამართლიანი და ხელმისაწვდომი მექანიზმი დაკვების გარჩევისათვის;
- საკომპენსაციო ღონისძიებები და ღ -ის დანრგვა დასრულდება საამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე.

**კომპენსაციაზე უფლებამოსილება**  
ძირითადი უფლებები მოიცავენ:

- კანონიერი მესაკუთრეებისათვის მოხდება სასოფლო სამეურნეო მიწების კომპენსაცია ჩანაცვლების მთლიანი ღირებულებით. როდესაც ხდება დაზარალებული შინამეურნეობის მიერ გამოყენებული სასოფლო სამეურნეო მიწის სრული ფართის 20%-ზე მეტის შესყიდვა, დაზარალებული პირები (მესაკუთრეები, მეიჯარეები და დამქირავებლები) მიიღებენ დამატებით ანაზღაურებას მწვავე ზემოქმედებისათვის, რაც უტოლდება პროექტის შედეგად დაკარგული მიწაზე მოწეული წლიური მოსავლის საბაზრო ფასს. იმ შემთხვევაში თუ მწვავე ზემოქმედება (შემოსავლის 20%-ზე მეტის კარგვა) სხვა სახის შემოსავალის წყაროზე ვრცელდება, დაზარალებულ პირს გადაეცემა დამატებითი კომპენსაცია სამი თვის საარსებო მინიმუმის ოდენობით. დაზარალებულ პირებს, რომლებსაც აქვთ მიწის დაკანონების იურიდიული საფუძველი (ლეგალიზებადი მესაკუთრეები), დაუკანონდებათ ეს უკანასკნელი და კომპენსაციასაც კანონიერი მესაკუთრეების სახით მიიღებენ.
- დაზარალებული პირები, რომლებსაც არა აქვთ მიწის დაკანონებისათვის იურიდიული საფუძველი, არ მიიღებენ კომპენსაციას სასოფლო-სამეურნეო მიწისათვის. შესაძლებლობის შემთხვევაში მათ მიეცემათ მიწის არენდაში აღების საშუალება.
- არასასოფლო სამეურნეო მიწა (საკარმიდამო/კომერციული მიწა). კანონიერი და ლეგალიზებადი მოსახლეები მიიღებენ სრულ კომპენსაციას მიწის ჩანაცვლებითი ღირებულების ოდენობით ყოველგვარი დისკონტირებისა და ამორტიზაციის გარეშე. დაზარალებული პირები, რომლებსაც არა აქვთ მიწის დაკანონებისათვის იურიდიული საფუძველი, არ მიიღებენ კომპენსაციას სასოფლო-სამეურნეო მიწისათვის. შესაძლებლობის შემთხვევაში მათ მიეცემათ მიწის არენდაში აღების საშუალება.
- დაზარალებული პიროვნების მიწაზე კანონიერი უფლების განურჩევლად, ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული სახლები, შენობები და კონსტრუქციები იქნება კომპენსირებული ფულადი სახით ჩანაცვლების ღირებულების ოდენობით გაუფასურებისა და ამორტიზაციის გაუთვალისწინებლად. ნაწილობრივი ზემოქმედების შემთხვევაში, თუ მფლობელს არ აქვს განსახლების სურვილი, კომპენსაცია დაფარავს მხოლოდ ზემოქმედების ქვეშ მოხვედრილი შენობის ნაწილის რეაბილიტაციის ხარჯებს პირვანდელ მდგომარეობამდე. მთლიანი კომპენსაცია გაიცემა იმ შემთხვევაში თუ ზეგავალენა გამოყენებისათვის უვარგისად ხდის შენობას.
- შენობა-ნაგებობების დანგრევის შემდგომ დარჩენილი მასალები ითვლება ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ოჯახების საკუთრებად. დაზარალებული ოჯახები პასუხისმგებელი არიან გაიტანონ დარჩენილი მასალები მშენებლობის დაწყებამდე.
- მოსავალი: ბოლო წლების გამავლობაში სასოფლო-სამეურნეო მიზნით რეგულარულად გამოყენებული მიწის პროექტის მიერ დაკავების შემთხვევაში, ყოველგვარი წინაპირობის გარეშე გადახდილ იქნება ფულადი კომპენსაცია მოსავლის მიმდინარე საბაზრო ფასის წლიური მთლიანი ღირებულების ოდენობით. არენდის შემთხვევაში, მოსავლის კომპენსაციის განაწილება მიწის მფლობელსა და არენდატორს შორის მოხდება მათი სპეციფიკური ხელშეკრულების საფუძველზე.
- ხეები: ფულადი კომპენსაცია საბაზრო ღირებულებით ხეების სახეობის, ასაკის და ნაყოფიერების გათვალისწინებით.
- ბიზნესები: თუ ხდება ბიზნესის სამუდამო კარგვა, ფულადი კომპენსაცია გაიცემა საგადასახადო დეკლარაციის მიხედვით წლიური შემოსავლის ოდენობით ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, მინიმალური წლიური

ხელფასის საფუძველზე. ბიზნესის დროებითი დანაკარგი ანაზღაურდება ფულადი სახით ბიზნესის შეჩერების პერიოდში შემოსავალზე საგადასახადო დეკლარაციის მონაცემების საფუძველზე, ან ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, მინიმალური ხელფასის საფუძველზე ბიზნესის შეწყვეტის ვადის შესაბამისად.

- სასოფლო სამეურნეო მიწის არენდატორები: თუ ზეგავლენის ქვეშ სასოფლო სამეურნეო მიწის არენდატორები ექცევიან, მათი კომპენსაცია შეადგენს ერთი წლის ფულად შემოსავალს არენდაში აღებული მიწიდან შესაბამისი დამამტკიცებელი დოკუმენტაციის (საგადასახადო დეკლარაცია) საფუძველზე, ან, ასეთის არარსებობის შემთხვევაში, წლიური მინიმალური ხელფასის ოდენობით
- ხელფასების/დასაქმების კარგვა: იმ შემთხვევაში თუ დაქირავებული მუშაკები დაკარგავენ ხელფასს პროექტის გამო, ისინი მიიღებენ კომპენსაციას სამი თვის ხელფასის ოდენობით.
- გადაადგილება: დაზარალებული პირები, რომლებიც იძულებული არიან დაექვემდებარონ განსახლებას მიიღებენ განსახლების სუბსიდიას, რათა დაფარონ ტრანსპორტირების საფასური და სამი თვის საცხოვრებელი ხარჯები.
- ერთობლივ (თემის) მფლობელობაში არსებული ქონება და კომუნალური ნაგებობები: პროექტის ფარგლებში მოხდება მათი მთლიანად აღდგენა ან რეაბილიტაცია, ისე რომ შეესაბამებოდეს მათ პროექტამდელ ფუნქციებს.
- სოციალურად დაუცველი მოსახლეობა: სოციალურად დაუცველი დაზარალებული პირები (როგორც ეს ზემოთ იქნა განმარტებული) მიიღებენ ფულად შემწევობას, რაც შეადგენს სამი თვის საარსებო მინიმუმს 5 წევრიანი ოჯახისათვის.

### **მხარდაჭერა, დახმარება და ფულადი შემწევობები**

გათვალისწინებულია შემდეგი სახის დახმარება, სარეაბილიტაციო ზომები და ფულადი შემწევობები:

- ოჯახები, რომლებიც საჭიროებენ განსახლებას მიიღებენ ფულად შემწევობას ტრანსპორტირებისათვის 200 ლარის ოდენობით თითო ოჯახზე (სატრანსპორტო საშუალების დასაქირავებლად საოჯახო ნივთების გადაზიდვისათვის) და ფულად შემწევობას. ეს თანხმა შეადგენს თვიურ საარსებო მინიმუმს 5 წევრიანი ოჯახისათვის გამრავლებულს სამ თვეზე.
- მწვავე ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ოჯახები, ანუ ისეთი ოჯახები, რომლებიც დაკარგავენ შემოსავლის მომტანი აქტივების 20%-ზე მეტს, მიიღებენ (i) დამატებით კომპენსაციას ერთი წლის მოსავლისათვის ზემოქმედების ქვეშ მყოფ არარელევანტურია, სამი თვის საარსებო მინიმუმის ექვივალენტურ თანხას შემწევობის სახით<sup>1</sup>;

ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული სოციალურად დაუცველი ოჯახები, ანუ ოჯახები სიღარიბის ზღვარს ქვემოთ, მარჩენალის არ მყოფი უნარშეზღუდილი მიწაზე; ან (ii) შემთხვევებისათვის, როდესაც მოსავალით შეფასება ან ხანდაზმული (საპენსიო ასაკის) ადამიანების მიერ მართული ოჯახები, ქალების მიერ მართული ოჯახები მიიღებენ ფულად შემწევობას სამი თვის საარსებო მინიმუმის ექვივალენტურ თანხას (როგორც ეს ზევით იქნა აღნიშნული).

<sup>1</sup> საქართველოში მინიმალური ხელფასის არარსებობის პირობებში, ეს შემწევობა ეფუძნება ბოლო დროინდელ დამტკიცებულ პროექტებში მიღებულ სარეაბილიტაციო შემწევობების დადგენის წესს და ეფუძნება მინიმალურ საარსებო შემოსავალს. საქართველოს სტატისტიკის დეპარტამენტის მიერ მიღებული უკანასკნელი ინფორმაციის საფუძველზე.



## **ზემოქვემო სოცო-კულტურული ბარემოზი**

სამტრედია გრიგოლეთის გზის საპროექტო მონაკვეთის (კმ 42+000 – კმ 51+570) სიახლოვეს არსებული არქეოლოგიური ძეგლების ნუსხა ლიტერატურაში არსებული მონაცემების მიხედვით.

სამანქანო გზის გაყოლებაზე არსებულ სოფლებში და მიმდებარე ტერიტორიაზე არქეოლოგიური გათხრებით და დაზვერვებით გამოვლენილია კოლხური კულტურისათვის დამახასიათებელი ყველა ტიპის არქეოლოგიური ძეგლი – ძვ.წ. III ათასწ. ტორფქვეშა ნამოსახლარები, ძვ.წ. XIII–Xსს. ხის ჯარგვალური არქიტექტურის შემცველი ნამოსახლარები ძვ. წ. VIII–VII სს. დიუნური ნამოსახლარები, ძვ. წ.ა. VI–Vსს. ვაკეზე გამართული ნამოსახლარები, სამაროვნები, მათ შორის ძვ.წ. IV–IIIსს ქვევრსამარხები და ა.შ. განსაკუთრებით გამოვყოფთ ვაკეზე გამართულ ნამოსახლარებს, სპეციალისტები ამ ტიპის ნამოსახლარებს უწოდებენ ისეთ არქეოლოგიურ ძეგლებს, რომლებიც დაფიქსირებულია ვაკე ადგილებში და გარემომცველი ტერიტორიისაგან ოდნავ შესამჩნევი შემაღლებით გამოირჩევიან, მათ ჭრილებში გამომწვარი ბათქაშების ფენები შეინიშნება. ასეთი ნამოსახლარების უმეტესობა სამოსახლო ბორცვების–„ზურგების“ „დიხაგუძეების“ გარშემო 100–500 მეტრის რადიუსშია დაფიქსირებული. უნდა აღინიშნოს, რომ სწორედ სოფელ გვიმბალაურშია შესწავლილი ერთად-ერთი ამგვარი ძეგლი.

ჯაპანა გრიგოლეთს შორის მონაკვეთში არქეოლოგიური ძეგლები ძირითადად მიკვლეული და შესწავლილია გასული საუკუნის მიწურულს ბაქო–სუფსის ნავთობსადენის სამშენებლო სამუშაოების დროს.

სამწუხაროდ, სპეციალურ არქეოლოგიურ ლიტერატურაში ძეგლების ჩამოთვლისას და აღწერისას უმეტეს შემთხვევაში არ არის მითითებული მათი მდებარეობის ზუსტი ადგილები, ამდენად ჩვენ წარმოვიდგინეთ არქეოლოგიური ობიექტების ადგილმდებარეობას ისე, როგორც ეს ლიტერატურაშია მოწოდებული სოფლებთან მიმართებაში.

## **სოფ. ჯაპანა**

### **სოფ.ნიგეზიანი**

1. ძვ.წ. VII–VIსს. სამაროვანი, მდებარეობს სოფლის ცენტრში, რკინიგზის სადგურის უკან. გათხრილია გასულ საუკუნეში.
2. მილსადენის ტრასა, ნამოსახლარი – ანტიკური ხანა.
3. ნამოსახლარი და სამაროვანი – შუასაუკუნეები

### **სოფ. ახალსოფელი**

4. განძი – შუასაუკუნეები
5. ნამოსახლარი – ანტიკური ხანა

### **სოფ. ტაბანათი**

6. მილსადენის ტრასა – ანტიკური ხანის ნამოსახლარი

### **სოფ. ხიდმაღალა**

7. მილსადენის ტრასა – ნამოსახლარი, ანტიკური ხანა.

### **სოფ. გრიგოლეთი**

8. „გოგელიების ეზო“ – დიუნური ნამოსახლარი და სახელოსნო, ძვ.წ. VII–VIსს.
9. დიუნური ნამოსახლარის ნაშთი – ანტიკური ხანა.
10. „თ. ჭყონიას ეზო“ – დიუნური ნამოსახლარი, ძვ. წ. VII–VIსს.
11. ძვ. წ. VI–IVსს. დიუნური ნამოსახლარი, მდებარეობს გრიგოლეთის სამხრეთ-აღმოსავლეთით, მდ. სუფსის მარცხენა მხარეს, ბათუმი ფოთის სამანქანო ტრასიდან 800 მეტრში. ნაწილობრივ გათხრილია 1997 წელს, ტერმინალის მშენებლობისას

12. ძვ.წ. VI–IV სს. სამაროვანი, მდებარეობს ზემოთ აღწერილი ნამოსახლარის ჩრდილო-აღმოსავლეთით 300 მეტრის დაშორებით, მდინარე ჩირვს მარჯვენა ნაპირზე. მცირე ნაწილი გათხრილია 1997 წელს.
13. ზღვისპირა ზოლი – ძვ.წ. VIII–VII სს. დიუნური ნამოსახლარები.

## სსპა სახის სოციალური ზემოქმედება

### პროექტის ზოგადი სოციალური ზემოქმედებები

შემოთავაზებულ პროექტს ახასიათებს როგორც მოკლევადიანი, ისე გრძელვადიანი ზემოქმედება ადგილობრივ მოსახლეობაზე. გზის რეაბილიტაციის პროექტის სოციალური ზემოქმედება უნდა განვიხილოთ უფრო ფართო ჭრილში, კერძოდ, ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და ძირითადი ქალაქების მოძრაობის რეჟიმების გაუმჯობესების (როგორცაა სამტრედია), საქართველოს სტრანზიტო პოტენციალის განვითარების, და ტურიზმის განვითარების კონტექსტში. ზემოქმედება ხელშესახები იქნება არა მარტო მთელი ქვეყნისთვის, არამედ გზის გასწვრივ არსებული მოსახლეობის, სამტრედიისა და მიმდებარე სოფლების მაცხოვრებლებისათვის.

ამჟამად სოფლის მოსახლეობა ძირითადად თვით-დასაქმებულია საკუთარ სასოფლო-სამეურნეო მიწის ნაკვეთებზე. სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტების მხოლოდ მცირე ნაწილი განკუთვნილია გასაყიდად: მოსავლის დიდი ნაწილი გამიზნულია მეურნეობის შიდა მოხმარებისათვის. სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტზე დაბალი მოთხოვნილება სოფლის მეურნეობას ნაკლებად მომგებიანს ხდის.

ზოგადად პროექტს ექნება დადებითი ზემოქმედება რეგიონის სოციო-ეკონომიკურ განვითარებაზე: პირველ ყოვლისა, იგი ხელს შეუწყობს ბიზნესისა და ტურიზმის განვითარებას, რის შედეგადაც შეიქმნება ახალი შესაძლებლობები, მაგ.:

- ახალი სამუშაო ადგილები ბიზნესისა და ტურიზმის სფეროში;
- სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტზე მოტხოვნილების გაზრდა რეგიონში, რაც სოფლის მეურნეობას მომგებიანს გახდის;
- ტურისტების გაზრდილი ნაკადები ასევე განახორციელებელი კომერციული სექტორისა და წვრილი ბიზნესების (მაღაზიები და პატარა რესტორნები, გართობა) სტიმულირებას.

გზის მშენებლობას ასევე ექნება უფრო პირდაპირი ხასიათის სოციალური ზემოქმედებაც:

- გაუმჯობესებული სატრანსპორტო სისტემა უზრუნველყოფს სოფლის მეურნეობის განვითარებას არა მხოლოდ ტურიზმზე დამოკიდებული ადგილობრივი ბაზრის შექმნით, არამედ შორეული ბაზრების მისაწვდომობის გაადვილებისა და გაიაფების მეშვეობით.

გაუმჯობესებული გზები უზრუნველყოფს ადგილობრივი მოსახლეობის უკეთ ინტეგრაციას ქვეყნის მთელ სოციალურ-ეკონომიკურ სისტემაში და ბაზრების, მარაგებისა და მომსახურების უკეთეს მისაწვდომობას. ეს მოიცავს სამედიცინო მომსახურების დროულად აღმოჩენის გაუმჯობესებულ შესაძლებლობებსაც.

### მშენებლობასთან დაკავშირებული სოციალური ზემოქმედებები

მოკლევადიან პერსპექტივაში პროექტს ექნება გარკვეული სარგებელი ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, ვინაიდან იგი შექმნის დასაქმების

პერსპექტივას (ადგილობრივი მოსახლეობისათვის შეიქმნება დაახლოებით 100 ახალი სამუშაო ადგილი).

ადგილმონაცვლეობის ზემოქმედებები აღწერილია პარაგრაფში 5.4.

**ზემოქმედება:** მშენებლობით შეწუხებასთან (მტვერი, ემისიები, ხმაური) გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება არის დროებითი, უმნიშვნელო და მართვადი კარგი სამშენებლო პრაქტიკების გამოყენებით.

**შერბილების ზომა:** მტვრის კონტროლი წყლით მორწყვის სშუალებით. სულ მცირე 2 ცისტერნის გამოყენება; ხმაურის კონტროლი, საყუჩების დამონტაჟება ალტურვილობაზე, მუშაობა დღის საათებში.

**ზემოქმედება:** დაავადებათა ვექტორების შექმნა, ე.ი. კოლოების დროებითი გამრავლების ჰაბიტატების შექმნა დამდგარი წყლის გუბეებით, დამდგარი წყლის ობიექტებით ღია კარიერებსა და კარიერებში და სხვ. რაც ხელსაყრელ პირობებს შექმნის კოლოების გამრავლებისა და დაავადებათა სხვა ვექტორებისათვის.

**შერბილების ზომა:** საჭიროა გუბეების ამოშრობა. ყველა ხელოვნური გუბე უნდა მოისპოს გაზაფხულის დადგომამდე. უნდა განხორციელდეს რელიეფისა და ლანდშაფტის აღდგენა.

**ზემოქმედება:** გადამდები ბიოლოგიური მასალებით ხელახალი დაბინძურება (მაგ. ჯილეხი) მიწის სამუშაოების განხორციელების დროს კერებთან ახლოს (მაგ. ჯილეხის არარეგისტრირებული ნამარხები).

**შერბილების ზომა:** მიწის გაწმენდისა და გათხრის სამუშაოების დროს მუდმივი მონიტორინგი. სამშენებლო საქმიანობის შეწყვეტა და შეჩერება ნამარხის აღმოჩენის შემთხვევაში. ვეტერინარული დეპარტამენტის ადგილობრივი სამსახურის შეტყობინება და სამუშაოების განახლებამდე ვეტერინარული გაუვნებელყოფის უზრუნველყოფა.

**ზემოქმედება:** მგზავრობის საშიში პირობები, სადაც მშენებლობა იჭრება ადრე არსებულ გზებზე.

**შერბილების ზომა:** პროექტში სათანადო მონიშვნისა და უსაფრთხოების ნიშნების გათვალისწინება გზებზე, მათ შორის - განათება, მძღოლების ინსტრუქტაჟი.

**ზემოქმედება:** ინფრასტრუქტურა. ძირითადი ინფრასტრუქტურის ის ძირითადი ელემენტები, რომლებიც შეიძლება მოექცეს ზემოქმედების ქვეშ, გახლავთ გადამცემი ხაზები, წყალმომარაგების სისტემები და სარწყავი მიწები და არხები.

**შერბილების ზომა:** ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ინფრასტრუქტურული ელემენტების გამოცვლა. მშენებლობის დროს მუდმივი მონიტორინგი. ზიანის მიყენების შემთხვევაში სრულ აღდგენა.

**ზემოქმედება:** ადგილობრივ მოსახლეობასთან პოტენციური კონფლიქტი წყალმომარაგების ან ელექტრომომარაგების წყაროებზე ზემოქმედების გამო, ასევე სხვა ინფრასტრუქტურაზე, მიწის ან ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობაზე ზემოქმედების, ხმაურით გამოწვეული შეწუხების, მუშებთან კონფლიქტისა და სხვ. გამო.

**შერბილების ზომა:** სამშენებლო კონტრაქტორმა უნდა გამოეყოს ადგილობრივ მოსახლეობასთან ურთიერთობის ოფიცერი და შეიმუშავოს ურთიერთობის გეგმა.

ყველა კონფლიქტური სიტუაცია უნდა გადაწყდეს მოლაპარაკებისა და გონივრული კომპრომისის მეშვეობით.

## **ბარემოსდაცვითი ზემოქმედებები და მათი შერბილება**

### **ფლორა და ფაუნა**

მარშრუტების დაგეგმვის ადრეულ ეტაპზე აცილებულ იქნა ახალი გზის გატარება ყველაზე მოწვევად ეკოლოგიურ რეცეპტორებზე - აჯამეთის ადკვეთილსა და საღორიას ტყეზე. პროექტით გათვალისწინებული გზის მარშრუტის გასწვრივ არსებული ლანდშაფტი ძლიერ არის სახეშეცვლილი და ტერიტორიების უმეტეს ნაწილს აქვს მცირე ეკოლოგიური ღირებულება. არ არის მოსალოდნელი ღირებული ჰაბიტატის ან ეკოსისტემების მნიშვნელოვანი დანაკარგი, ასევე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება ველურ ბუნებაზე.

ამჟამად სამშენებლო დერეფანში არ არის დაფიქსირებული საქართველოს წითელ ნუსხასი შეტანილი სხეობები. მიუხედავად ამისა, გზში-ში საზღვარსა და წითელი ნუსხის სახეობების დაცვის აუცილებლობა (იმ შემთხვევაში თუ დამხმარე ობიექტებისათვის მშენებელი კონტრაქტორის მიერ შერჩეულ ადგილებში დაფიქსირებულ იქნება წითელი ნუსხის სახეობების არსებობა). საქართველოს “წითელ ნუსხაში” შეტანილი მცენარეთა სახეობების ბუნებრივი გარემოდან ამოღება უნდა მოხდეს “საქართველოს “წითელი ნუსხისა” და “წითელი წიგნის” შესახებ” საქართველოს კანონის მოთხოვნათა შესაბამისად. ხეების ჭრა უნდა განხორციელდეს ტყის ფონდის მიწის კატეგორიის შეცვლასთან დაკავშირებული პროცედურების დაცვით.

ზემოქმედების ქვეშ მოქცევა არსების ქსელი, მაგრამ ტრასა არ ჰკვეთს მდინარეებს და ბუნებრივ წყალსატევებს.. წყლის ფრინველებზე ნებისმიერი ზემოქმედება შეფასებულია, როგორც მინიმალური და შემოიფარგლება ძირითადად მშენებლობასთან დაკავშირებული ხმაურით და ემისიებით გამოწვეული დროებითი შეშფოთებით. მიუხედავად ამისა, გათვალისწინებულია შერბილების ღონისძიებები, რათა ხიდების მშენებლობამ იქონიოს მინიმალური ზემოქმედება არსების, მდინარე სუფსის (გზის ბოლო მონაკვეთზე) წყლის ხარისხსზე.

### **ბამწვანება და ხეების დაზიანება**

მოსალოდნელია ხეების გარკვეული რაოდენობის დაკარგვა ზემოთხსენებული საშუალო სენსიტიური ზონების ფარგლებში. განხორციელდება მოჭრილი ხეების რეგისტრაცია და კომპენსაცია. მოჭრილი ხეების ნაცვლად დაირგება ნერგები:

- წითელ ნუსხასი შესული სხეობები პროპორციით 1:10 (იმ შემთხვევაში თუ წითელი ნუსხის მცენარეების დაზიანებას ადგილი ექნება. ამჟამად ჩატარებული კვლევების შედეგად სამშენებლო დერეფანში და მის უშუალო მიმდებარე ტერიტორიაზე არ არის აღმოჩენილი მცენარეთა წითელი ნუსხის სახეობები).
- წითელ ნუსხაში არ შესული სხეობები პროპორციით 1:2

ასევე განხორციელდება ტრანსპორტის ემისიის შთანთქმის ღონისძიებები. გამწვანება დაგეგმილია შემოთავაზებული საგალი ნაწილის გასწვრივ, ასევე კვანძების მისასვლელ გზებზე.

### **არქეოლოგიური უბნები**

გზის მშენებლობის ზემოქმედების ქვეშ არ ექცევა რომელიმე აქამდე ცნობილი არქეოლოგიური ადგილსაპოვარი. არქეოლოგიური ან კულტურული ღირებულების მქონე ნებისმიერი აღმოჩენის შემთხვევაში სამშენებლო სამუშაოების დროს სამუშაოები გაჩერდება და შეტყობინება გაეგზავნება კულტურის სამინისტროს უახლოეს დაწესებულებას (არქეოლოგიური კვლევა-ძიების ცენტრი, ძეგლთა დაცვის დეპარტამენტი). სამუშაოები განახლებდა მხოლოდ ზემდახედველი ინჟინრის წერილობითი თანხმობით.

### **ზედაპირული წყლების/მიწის დაბინძურების პრევენცია**

შერბილების ღონისძიებები განხორციელდება ყველა სამშენებლო უბანზე წყლისა და მიწის დაბინძურების თავიდან აცილების მიზნით. კონტრაქტორები უზრუნველყოფენ საპოხი მასალების, საწვავისა და გამსხნელების სათანადო შენახვასა და გამოყენებას.

გამოყენებული იქნება ეროზიის კონტროლის ზომები მშენებლობის დროს ჩამონადენის რაოდენობის მატების თავიდან აცილების მიზნით. სადაც არსებობს შლამით დაბინძურებისა და ჩამონატანის წყლის ობიექტებში ჩადვრის საშიშროება განხორციელდება შესაბამისი ეფექტური ღონისძიებები. განსაკუთრებული ყურადღება მიექცევა ცემენტისა და ბეტონის წყლის ობიექტებში მოხვედრის პრევენციას.

### **ხმაური, მტვერი და ემისიები**

ჰაერის გაბნევის მოდელირებამ აჩვენა, რომ ადგილობრივი დასახლებები არ მოექცევა მშენებლობასთან დაკავშირებული ემისიების ზემოქმედების ქვეშ. განხორციელდება ტრასის მშენებლობისას გამოყენებული მანქანების ემისიების ნიმუშების აღება, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს სტანდარტებთან შესაბამისობა.

გათვალისწინებულია ზომები მიწის სამუშაოებით, ასევე ქვის სამსხვრებითა და ცემენტის დანადგარებით გამოწვეული მტვრის ეფექტის შესარბილებლად. ყველა მაქნანა სათანადოდ იქნება მოვლილი.

### **ნიადაგის ზედა და ქვედა ფენები**

სამუშაოების დაწყებამდე განხორციელდება ნიადაგის ზედა ფენის იდენტიფიცირება. დაგეგმილია ნიადაგის ზედა და ქვედა ფენების გროვების მონიტორინგი ეროზიის თავიდან აცილების, ასევე სათანადო შენახვისა და დატბორვისა და ჩამონადენისგან დაცვის მიზნით. ნიადაგის ზედა ფენა გამოყენებული იქნება პირდაპირი აღდგენისა და მცენარეული საფარის რეაბილიტაციისათვის.

### **კარიერები, საყრდენები და მასალების ბაღატანა**

ინერტული მასალის დიდი რაოდენობაა საჭირო სხვადასხვა დონეზე განლაგებული კვანძებისა და ხიდების ყრილებისათვის, აგრეთვე საკუთრივ გზისთვის. კარიერიდან მასალების მოპოვება განხორციელდება არსებულ კარიერებზე, რომლებსაც აქვთ სათანადო ლიცენზია და გარემოსდაცვითი ნებართვები. საავტომობილო გზების დეპარტამენტი და სამშენებლო კონტრაქტორის თანამშრომლები განხორციელებენ კარიერების მონიტორინგს.

**გმგ განხორციელების ინსტიტუციური ჩარჩო**

სამშენებლო კონტრაქტორი ვალდებულია გმგ-ს შესრულებასა და მშენებლობის კარგი პრაქტიკის განხორციელებაზე. ამ ვალდებულებების შესასრულებლად კონტრაქტორს უნდა ჰყავდეს სულ მცირე ერთი გარემოსდაცვითი სპეციალისტი, რომელსაც სრულად ესმის გმგ რეკომენდაციები და შემოთავაზებულ შერბილების ღონისძიებების პროფესიულად ჩააქსოვს კონსტრაქტორის ყოველდღიურ საქმიანობაში.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დანიშნული სამუშაოების ტექნიკური ზედამხედველი პასუხისმგებელია საპროექტო ტერიტორიაზე ველში მუშაობასა და სამუშაოების ადგილზე ზედამხედველობაზე, ასევე საინჟინრო პროექტთან შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე, სამუშაოების ხარისხიანად შესრულებაზე. იგი ასევე უფლებამოსილია კონტრაქტორის მიერ გმგ-ს აღსრულების მიდევნებაზე, შემოთავაზებული ღონისძიებებიდან ნებისმიერ გადახვევის აღმოჩენაზე, ასევე გაუთვალისწინებელი გარემოსდაცვითი საკითხების იდენტიფიცირებაზე სამუშაოების განხორციელების ნებისმიერ ეტაპზე.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი უზრუნველყოფს სამუშაოების ზოგად შესაბამისობას გარემოსდაცვით თვალსაზრისით ტექნიკური ზედამხედველისა და კონტრაქტორის ხარისხიანი მუშაობის ხარჯზე. საგზაო დეპარტამენტი ასევე ურთიერთქმედებს მსოფლიო ბანკთან, უზრუნველყოფს ყველა გარემოსდაცვითი ინფორმაციის გაცვლას, ასევე პროექტის გარემოსდაცვით ზედამხედველობას ევროპის საინვესტიციო ბანკის მხრიდან.

**გმგ შესრულების ანგარიშგება**

კონტრაქტორი გარემოსდაცვითი სპეციალისტის მეშვეობით ყოველთვიურად მოამზადებს გმგ შესრულების ანგარიშებს. ეს ანგარიშები უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას იმ საქმიანობის ძირითადი ტიპების შესახებ, რაც განხორციელდა საანგარიშგებო პერიოდის მანძილზე, ნებისმიერი გაწმენდის/ნებართვების/ლიცენზიების შესახებ, რაც საჭირო გახდა ამ საქმიანობის განსახორციელებლად, გამოყენებული შერბილების ზომების შესახებ, აგრეთვე მიმწოდებლებთან, ადგილობრივ ხელისუფლებასთან, ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული საზოგადოებებთან ურთიერთობაში წარმოშობილი გარემოსდაცვითი საკითხების შესახებ და სხვ. კონტრაქტორის ყოველთვიური ანგარიშები უნდა წარედგინოს ტექნიკურ ზედამხედველსა და საგზაო დეპარტამენტს.

ტექნიკური ზედამხედველი ამზადებს ყოველთვიურ ანგარიშებს გმგ განხორციელებისა და კონტრაქტორის მიერ გარემოსდაცვითი მოთხოვნების შესრულებაზე. ეს ანგარიშები უნდა ეფუძნებოდეს კონტრაქტორის ანგარიშებსა და მათი შინაარსის ანალიზს. ტექნიკური ზედამხედველი აფასებს, რამდენად ზუსტია კონტრაქტორის ანგარიშებში წარმოდგენილი ფაქტობრივი ინფორმაცია, შეაფასებს იქ არსებულ ხარვეზებს და შეაფასებს კონტრაქტორის მიერ გამოყენებული შერბილების ღონისძიებების აღქვატურობას. ტექნიკური ზედამხედველი ხაზს უსვამს გმგ-სთან ნებისმიერი შეუსაბამობას, წამოწევს კონტრაქტორის მიერ აღძრულ ან ზედამხედველის მიერ გამოვლენილ მწვავე საკითხებს და შეიმუშავებს წინადადებებს გამასწორებელი ქმედებების შესახებ.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი უზრუნველყოფს, რომ კონტრაქტორისა და ტექნიკური ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები გზის განსორციელების შესახებ და კონტრაქტორის გარემოსდაცვითი საქმიანობის შესახებ დროულად მიეწოდება გარემოსდაცვით სპეციალისტებს დეპარტამენტის შიგნით საგზაო დეპარტამენტის ადმინისტრაციაში შემოსვლის შემდეგ. დეპარტამენტი გარემოსდაცვითი სპეციალისტების მეშვეობით ყოველკვარტლურად წარუდგენს ანგარიშებს ევროპის საინვესტიციო ბანკს სამშენებლო სამუშაოების გარემოსდაცვითი შესაბამისობის შესახებ. ამგვარი ანგარიშები უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას ყველა იდენტიფიცირებულ დარღვევასა და გატარებულ ღონისძიებაზე ამგვარი დარღვევის აღმოსაფხვრელად. საავტომობილო გზების დეპარტამენტი შეატყობინებს ევროპის საინვესტიციო ბანკს მნიშვნელოვანი გარემოსდაცვითი საკითხის შესახებ ნებისმიერ დროს, რეგულარული ანგარიშების გრაფიკის მიუხედავად.

### **გზის დარღვევის გამოსწორება**

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, როგორც სამშენებლო სამუშაოების კლიენტი, პასუხისმგებელი იქნება კონტრაქტორის მიერ ხელშეკრულების პირობების დაცვაზე, რაც მოიცავს გზის შესრულებას. უმნიშვნელო დარღვევისათვის, რაც იწვევს დროებით, მაგრამ შექცევად ზიანს, კონტრაქტორს მიეცემა 48 სთ პრობლემის გამოსწორებისა და გარემოს აღდგენისათვის. თუკი აღდგენითი სამუშაოები დამაკმაყოფილებელია ამ პერიოდის გასვლის შემდეგ, სხვა ზომები არ მიიღება. თუკი ვითარების გამოსწორება ვერ ხერხდება ამ ვადაში, საგზაო დეპარტამენტი დაიქირავებს სხვა კონტრაქტორს აღდგენითი სამუშაოების საწარმოებლად, ხოლო ამ სამუშაოების ღირებულებას გამოაკლებს დამრღვევი კონტრაქტორის შემდეგომი გადახდიდან. მნიშვნელოვანი დარღვევისათვის, რაც გამოიწვევს გრძელვადიანი ან შეუქცევად ზიანს, გათვალისწინებულია ფინანსური ჯარიმა ხელშეკრულების ფასის 1 % ოდენობით აღდგენითი სამუშაოების ღირებულების გარდა.

### **საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ინსტიტუციური შესაძლებლობები**

საგზაო დეპარტამენტის შიგნით, ტექნიკური პოლიტიკის დეპარტამენტში არსებობს განსახლების დაგარემოს დაცვის სამმართველო ამჟამად, სამმართველოს ხელმძღვანელის გარდა, აქ მუშაობს ოთხი გარემოსდაცვითი სპეციალისტი (მათ შორის გარემოს დაცვის სამსახურის უფროსი), რომელთაც გაიარა პროფესიული ტრენინგი სამუშაო ადგილას მსოფლიო ბანკის ტექნიკური დახმარების ფარგლებში საგზაო დეპარტამენტში. საგზაო დეპარტამენტის ამჟამინდელი გარემოსდაცვითი შესაძლებლობები საჭიროებს გაძლიარებას, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს სრული გარემოსდაცვითი შესაბამისობა პროექტის ფარგლებში. მიუხედავად იმისა, რომ სამუშაოების ხარისხის ყოველდღიური კონტროლი გადაბარებული იქნება სამუშაოების საინჟინრო ზედამხედველზე, საგზაო დეპარტამენტს უნდა ჰყავდეს შესაბამისი კადრები, რომ ზედამხედველობა გაუწიოს ტექნიკური ზედამხედველის მუშაობას და შეიმუშაოს გადაწყვეტილებები იმ საკითხების გადასაწყვეტად, რომლებიც ზედამხედველმა შეიძლება აღძრას საგზაო დეპარტამენტის წინაშე.

### **სპონსორების დასკვნა პროექტთან დაკავშირებით**

საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, საქმიანობა დაკავშირებული შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზის მშენებლობასთან ან

რეკონსტრუქციასთან საჭიროებს გარემოზე ზემოქმედების ნებართვას და გარემოზე ზემოქმედების შეფასების მომზადებას.

პროექტი ითვალისწინებს გზის ახალი მონაკვეთის და შესაბამისი ინფრასტრუქტურის აგებას. სასუალოდ სენსიტიურ გარემოსდაცვით ადგილებს კვეთს ზოგიერთი ალტერნატიული მარშრუტი. პროექტის განხორციელება დაკავშირებულია კერძო მფლობელობაში არსებული მიწის შესყიდვის აუცილებლობასთან. შესაბამისად, გარემოსდაცვითი და სოციალური ფაქტორების განმტკიცებისათვის, EIB -ს წესების მიხედვით, პროექტი კლასიფიცირებულია, როგორც A კატეგორიის.

უნდა მომზადდეს სრულმასშტაბიანი გზშ და ჩატარდეს საჯარო განხილვა, საქართველოს კანონმდებლობასა და ევროპის საინვესტიციო ბანკის დებულებებში გაწერილი მოთხოვნების შესაბამისად.

## დასკვნა

პროექტის განხორციელებისას, დაახლოებით მიწის 248-მდე კერძო ნაკვეთი (360506 კვ.მ) იქნება შეძენილი და 34 სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთი (310114 კვ.მ). ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ მოსახლეობას გადაეხდება სათანადო კომპენსაცია დაკარგული მიწის, უძრავი ქონების, ხეების, და ერთწლიანი მოსავლის ასანახაურობისადა. მომზადდა განსახლების სამოქმედო გეგმა, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს მიწის, შენობების, ხეებისა და სხვა სარგებლობის დანაკარგის კომპენსაცია. ველურ ბუნებაზე მოსალოდნელია მხოლოდ ძალზე შეზღუდული ზემოქმედებები. პროექტის ზემოქმედების ქვეშ არ მოექცევა ისტორიული ან არქეოლოგიური მნიშვნელობის ტერიტორიები.

სამშენებლო ზემოქმედებები წარმოადგენს გზშ-ში ჩამოთვლილ ძირითად ზემოქმედებებს, რომლებიც დეტალურად არის განხილული გმგ-ში (თან ერთვის ანგარიშს). შემოთავაზებული შერბილებისა და გარემოსდაცვითი მართვის გეგმების გათვალისწინებით პროექტს ექნება შეზღუდული გარემოსდაცვითი ზემოქმედებები. მიუხედავად ამისა, მნიშვნელოვანია, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა გააგრძელოს შიდა რესურსების განვითარება, გარემოსდაცვითი ჯგუფის გაძლიერება გმგ-თ გათვალისწინებული ზომების განხორციელებისა და მონიტორინგის უზრუნველსაყოფად.