



საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება
საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარჩო
დოკუმენტი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის
პროექტის განსახორციელებლად

თბილისი
ივლისი, 2015

1. შესავალი

საქართველოს კარგად განვითარებული საგზაო ქსელი გააჩნია, მაგრამ შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების უმრავლესობა დაზიანებულია ფინანსური სახსრების უქონლობის და კლიმატური პირობების გამო. საქართველოს მთავრობის გადაწყვეტილებით დიდი ოდენობის თანხები მოხმარდება გზების რეაბილიტაციას, რადგან მათ მნიშვნელოვანი როლი უკავიათ საქართველოს ეკონომიკურ განვითარებაში. მსოფლიო ბანკი რამოდენიმე წლის განმავლობაში დახმარებას უწევს საქართველოს მთავრობას აღმოსავლეთ-დასავლეთ ჩქაროსნული ავტომაგისტრალის რეაბილიტაციაში ისევე როგორც შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების რეაბილიტაციაში. შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების რეაბილიტაციის პროექტების განხორციელების განუწყვეტელი სერია დასაბუთებულია მნიშვნელოვანი სოციალური და ეკონომიკური ზეგავლენით, რაც მოიცავს სკოლებთან, სამედიცინო დაწესებულებებთან და მაღაზიებთან მისასვლელი გზების გაუმჯობესებას; მცირე ბიზნესისა და ტურიზმის განვითარების ხელშეწყობას; დროებითი და მუდმივი სამუშაო ადგილების შექმნას, და ა.შ. - ყოველივე ეს შეამცირებს შეჭირვებული მოსახლეობის მიგრაციას.

საქართველოს მთავრობამ შეიმუშავა 2016-2020 წლებისთვის მოქნილი გეგმა შიდა გზების რეაბილიტაციის და ინვესტირების ქსელის (IRSRN). საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გეგმავს გზების სარეაბილიტაციო სამუშაოები განახორციელოს სახელმწიფო ბიუჯეტის, მსოფლიო ბანკის, ევროპის საინვესტიციო ბანკის, აზიის განვითარების ბანკისგან, იაპონიის საერთაშორისო თანამშრომლობის სააგენტოს და სხვა დაფინანსებით.

გზების საჭიროება უფრო მაღალია ვიდრე არსებული რესურსები. ამიტომ მნიშვნელოვანია არსებული რესურსების ეფექტურად და ოპტიმალურად გამოყენება, რომელიც მოითხოვს შესაფერის მდგრად სტრატეგიას მიმდინარე და დაგეგმილი საავტომობილო გზების ქსელის სტანდარტის ხარვეზის ამოსაფხვრელად. აღნიშნული თავის მხრივ მოითხოვს სწორ დაგეგმვას, სადაც გათვალისწინებული იქნება პოლიტიკური მიზნები და ამოცანები საავტომობილო გზების ქსელის განვითარება და ხარჯებიდან მიღებული სარგებელის ოპტიმიზაცია.

დაგეგმილი ფუნდამენტური გზის სამუშაოების განსახორციელებლად საჭიროა საქმიანობის ღირებულებისა და სარგებლის ანალიზი. აღნიშნული საქმიანობა გამოყენებულ იქნება როგორც მნიშვნელოვანი ინდიკატორი პრიორიტეტების გამოსასწორებელი სექციების განსასაზღვრად. ღირებულების/სარგებლის თანაფარდობა, მეორეს მხრივ არ ითვალისწინებს გადაწყვეტილების მიმღებთა მიზნებსა და ამოცანებს მომავალში საავტომობილო გზების ქსელის ფორმირებაში.

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის IRSRN გეგმა 2016-2020 წ.წ. ითვალისწინებს დაახლოებით 200კმ ადგილობრივი გზების რეაბილიტაციას ყოველწლიურად. პრიორიტეტულ არა-ეკონომიკური მაჩვენებლები გამოყენებული იქნება საავტომობილო გზების მონაკვეთებისთვის:

- **სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი** – მობილურობის თვალსაზრისით, რეგიონების ერთმანეთთან დაკავშირებით, საერთაშორისო გზების ან რომელიც გამოიყენება საერთაშორისო გზის ალტერნატიულ დამაკავშირებლად;
- **სოციალური მნიშვნელობის** – საავტომობილო გზიდან 5 კმ-ში მცხოვრები მოსახლეობის რაოდენობის მიხედვით;
- **სიღარიბის** – წარმოადგენს მთავრობის მიერ სოციალურად დაუცველი მოსახლეობისთვის დახმარების გაწევის პროცენტულობის მიხედვით;
- **ტურიზმის** – რეგიონებში კონკრეტული გზების მონაკვეთებზე ღირშესანიშნაობებისა და ვიზიტორების წლიური რაოდენობის მიხედვით;
- **გზის სიცოცხლისუნარიანობა** – გზის სიცოცხლის უნარიანობა განსაზღვრავს ტრანსპორტის მიმოსვლას, რომელის ჩანაცვლებაც არ არის შესაძლებელი ან იწვევს დროისა და ხარჯების ზრდას, როდესაც რაიმე სახის ხარისხის, საიმედოობისა და ხელმისაწვდომობის შემცირებას აქვს დიდი ზეგავლენა მოსახლეობაზე საციალურ და ეკონომიკური თვალსაზრისით.

მსოფლიო ბანკი აგრძელებს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მხარდაჭერას IRSRN გეგმის განხორციელების თანადაფინანსებით და უზრუნველყოფს დეპარტამენტის ტექნიკური დახმარების გაწევით, ეროვნულ დონეზე, მეორადი გზების ქსელის უკეთესი დაგეგმარებისთვის, ბიუჯეტის შემუშავებაში, მართვასა და მონიგორინგის განხორციელებაში. დახმარება მოიცავს ინოვაციური მეთოდებისა და დიზაინ-ბუილდ კონტრაქტების დანერგვაზე, რომელიც ორიენტირებულია გზების რეაბილიტაციისა და შედეგებსა და შესრულებაზე, საგზაო უსაფრთხოების სამოქმედო გეგმის განხორციელებაში, საგზაო აქტივების მართვის სისტემების დანერგვაში, ანარიშების/მონიტორინგის შედეგების მიღწევების IRSRN განხორციელების დროს.

პროექტის ფარგლებში მოქმედებს მსოფლიო ბანკის უსაფრთხოების სამი პოლიტიკა: OP/BP 4.01 ბუნებრივი გარემოს შეფასება, OP/BP 4.04 ბუნებრივი ჰაბიტატები და OP/BP 4.12 არანებაყოფლობითი განსახლება. მსოფლიო ბანკის OP/BP E4.01 დოკუმენტის თანახმად, პროექტი გარემოსდაცვითი კუთხით კლასიფიცირდება როგორც “ბ” კატეგორიის მქონე. ვინაიდან პროექტით გათვალისწინებული ღონისძიებების განსახორციელებლად ქართული ეროვნული კანონმდებლობით პროექტისათვის ბუნებრივი გარემოს სათანადო შემოწმება მოთხოვნილი არ არის, მსოფლიო ბანკის პოლიტიკა მოითხოვს, რომ შეფასდეს და მენეჯმენტი გაეწიოს IRSRN-თან დაკავშირებულ გარემოსდაცვით და

სოციალურ რისკებს. ამ მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, მომზადდა წინამდებარე ბუნებრივი და სოციალური გარემოს მენეჯმენტის ჩარჩო დოკუმენტი (ბსმჩ), რომელიც შემუშავდა ხელახლა რადგან გამოიყენებოდა მესამე შედასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების პროექტისთვის (SLRP III). ბსმჩ დოკუმენტი აყალიბებს პროექტის შესაბამის გარემოსდაცვით და სოციალური მართვის ძირითად პრინციპებს სარეაბილიტაციო და ტექნიკური გზების საქართველოში და უზრუნველყოფს ადგილ-სპეციფიკური გარემოსდაცვითი ღონისძიებების განსახორციელებლად საჭირო სახელმძღვანელო მითითებებს როგორც ინდივიდუალური ინვესტირებისთვის, ისე საჯარო პრეზენტაციისა და დაინტერესებულ მხარეებთან პროექტის შესაძლო გავლენის შესახებ კონსულტაციების მიზნით.

OP/BP 4.04 ამოქმედდა, რადგან ზოგიერთ სარეაბილიტაციოდ შერჩეულ მონაკვეთზე შესაძლებელია ბუნებრივი ჰაბიტატების არსებობა (ძირითადად ტყის ფონდის ტერიტორიებზე) და არსებობდეს ბუნებრივი ჰაბიტატების მახლობლად (მაგ: მდინარეების). მიუხედავად იმისა, რომ სარეაბილიტაციო სამუშაოები ძირითადად ჩატარდება არსებულ გზების, სამუშაოების ჩატარების არსებობს ალბათობა ბუნებრივი/კრიტიკული ჰაბიტატების შეწუხების რაზეც უნდა იქნას გამოყენებული შესაბამისი უსაპროტოკოების პოლიტიკა. ჰაბიტატებზე უარყოფითი ზეგავლენის შემცირების მიზნით ჩამატებულ იქნება მონაკვეთის გარემოს და სოციალური მენეჯმენტის გეგმებში (ESMPs).

მსოფლიო ბანკის OP/BP 4.12-ის თანახმად მომზადდა განსახლების პოლიტიკის ჩარჩო დოკუმენტი, სადაც განსაზღვრულია სამართლიანი კომპენსაციის ძირითადი პრინციპები პროექტის განხორციელების შედეგად ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პირების მიერ საკუთრების ან ნებისმიერი აქტივების გამოყენების უფლების არანებაყოფლობითი დათმობისთვის. აღნიშნული ინდივიდუალური ინვესტიციებისთვის შემუშავდება ადგილ-სპეციფიკური განსახლების სამოქმედო გეგმები, რომელთა მოსამზადებლად გამოყენებული იქნება მსოფლიო ბანკის OP/BP 4.12. მიუხედავად იმისა, რომ მსგავსი შემთხვევები შესაძლოა იშვიათი იყოს, მათი სათანადო რეგულირებისთვის უნდა არსებობდეს დაგეგმილი ღონისძიებები, საჭიროების მიხედვით.

2. მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო პრინციპები ბუნებრივი და სოციალური გარემოს მენეჯმენტის შესახებ

2.1 ძირითადი პრინციპები

მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული ყველა პროექტი უნდა აკმაყოფილებდეს მსოფლიო ბანკის ბუნებრივი გარემოსა და სოციალურ სახელმძღვანელო პრინციპებს. სახელმძღვანელო პრინციპების მიზანია გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების განხილვის პროცესის დანერგვა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას მსოფლიო ბანკის სესხის ფარგლებში დაფინანსებული პროგრამების გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით მიზანშეწონილობა, იმ სახით შემუშავება, რომ დააკმაყოფილოს როგორც შესაბამისი ნორმატიული მოთხოვნები, ასევე ბანკის ინსტრუქციები და არ გამოიწვიოს ბუნებრივ გარემოსთან, ჯანმრთელობასთან ან უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი რისკები ან სოციალური ზეგავლენის და რისკების გაზრდა დაინტერესებულ მხარეთა მიმართ.

მსოფლიო ბანკისთვის პრიორიტეტულია პროექტის იმგვარად შემუშავება, რომ პროგრამის ყველა ეტაპზე ასახავდეს მასპინძელი ქვეყნის საზოგადოების ჩართულობის შედეგებს, სადაც სახელმწიფო ინტერესები კერძო ბიზნესს და სამოქალაქო საზოგადოების ინტერესებთან იქნება შერწყმული. ამ მიზნით, რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, რომელიც არის IRSRN გეგმის განმახორციელებელი უწყება, უნდა უზრუნველყოს რომ ინდივიდუალური ინვესტიციებისთვის შემუშავებული ადგილ-სპეციფიკური გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმები და განსახლების სამოქმედო გეგმები მოიცავდეს ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ მხარეებთან კონსულტაციებსა და საჯარო განხილვებს.

მსოფლიო ბანკი აღიარებს მასპინძელი ქვეყნის მიერ კომპაქტის ფლობის პრინციპებს, მათ შორის მასპინძელი ქვეყნის პასუხისმგებლობას ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ნეგატიური გავლენის შემარბილებელ ზომებთან მიმართებაში. აქედან გამომდინარე, ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტები უნდა აკმაყოფილებდეს მასპინძელ ქვეყანაში მოქმედ კანონებს, წესებსა და სტანდარტებს, ისევე როგორც იმ მოთხოვნებს, რომელთა თანახმად მასპინძელ ქვეყანას გააჩნია ვალდებულებები საერთაშორისო შეთანხმების ფარგლებში.

2.2 მცირემაშტაბიანი საგზაო სამშენებლო ან სარეაბილიტაციო პროექტების გარემოსდაცვითი მენეჯმენტი

მიუხედავად იმისა, რომ გზების რეაბილიტაციის IRSRN გეგმის ფარგლებში სარეაბილიტაციო ინდივიდუალური საგზაო მონაკვეთების სავარაუდო ჩამონათვალი შესაძლოა პროექტის მიმდინარეობისას განახლდეს და იმ ფაქტის მიუხედავად, რომ დეტალური საპროექტო დოკუმენტაცია არ არის დასრულებული სამუშაო პროგრამაში ამჟამად მითითებული ყველა მონაკვეთისთვის, წინასწარ ცნობილია მომავალი სამუშაოების ხასიათი, მაშტაბი და პოტენციური გავლენა. მცირე საგზაო სარეაბილიტაციო პროექტების ფარგლებში მოსალოდნელი ნეგატიური გავლენა ტიპიურია და თითქმის მსგავსია დაგეგმილი ყველა

ინდივიდუალური ინვესტიციისათვის. ამდენად, მცირემაშტაბიანი საგზაო სამშენებლო ან სარეაბილიტაციო პროექტების გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის კითხვარი, რომელიც თან ერთვის აღნიშნულ ჩარჩო-დოკუმენტს, გამოყენებული იქნება IRSRN -ს ფარგლებში დაფინანსებული სამუშაოების უმეტესობისათვის როგორც ადგილ-სპეციფიკური გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის სამუშაოების დაგეგმვის, განხორციელებისა და მონიტორინგის ინსტრუმენტი. პროექტში შემაჯავალი თითოეული საგზაო მონაკვეთისთვის შესავსები კითხვარები უნდა მოიცავდეს: საპროექტო უბნის მოკლე აღწერას, დაგეგმილი სამუშაოების ტექნიკურ მონახაზს, ამგვარი სამუშაოების შედეგად ბუნებრივ და სოციალურ გარემოსთან ასოცირებულ მოსალოდნელ რისკებს, მათი შემცირების ღონისძიებებს და ამ ღონისძიებების გატარების მონიტორინგის გეგმას. გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის შევსებული კითხვარები ექვემდებარება მსოფლიო ბანკის მიერ განხილვასა და დამტკიცებას.

2.3 საჯარო შეხვედრები

ბუნებრივი და სოციალური გარემოზე ზემოქმედების ჩარჩო დოკუმენტის სამუშაო ვერსია ქართულ და ინგლისურ ენებზე განთავსებულია საავტომობილო გზების დეპარტამენტის (სგდ) ვებ გვერდზე და პროექტით დაინტერესებული მხარეების მიერ წარმოდგენილი იქნა კომენტარები. დეპარტამენტმა უნდა უზრუნველყოს ადგილ-სპეციფიკური გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმებისა და ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშების საზოგადოებისთვის გაცნობა მედია საშუალებებით; მიაწოდოს ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ადგილობრივ მოსახლეობას ეს დოკუმენტები მათთვის მოსახერხებელი ფორმით. ასევე დაინტერესებულ მხარეებთან უნდა მოაწიოს საკონსულტაციო შეხვედრები და მათი მოსახრებები გაითვალისწინოს გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმებისა და ბუნებრივი და სოციალური გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშების საბოლოო ვერსიებში. უნდა მომზადდეს და შეინახოს ამ საკონსულტაციო შეხვედრების ოქმები.

2.4 მონიტორინგი

გარემოსდაცვითი და სოციალური მონიტორინგი იქნება სგდ-ს მიერ შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის გათვალისწინებულ სამუშაოებზე ტექნიკური ზედამხედველობის განუყოფელი ნაწილი. სგდ პასუხისმგებელი იქნება ყველა მოქმედი სამუშაო უბნიდან ბუნებრივ და სოციალურ გარემოსთან შესაბამისობის ამსახველი დასურათებული

ყოველთვიური ანგარიშების წარმოდგენაზე. ადგილ-სპეციფიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით უნდა მომზადდეს ბუნებრივი გარემოსა და სოციალური მენეჯმენტის განხორციელების ანგარიშები, რაც უნდა დაერთოს მსოფლიო ბანკისათვის გასაგზავნ პროექტის ზოგადი მიმდინარეობის ანგარიშებს. ნებისმიერი სახის კატასტროფები, გაუთვალისწინებელი შემთხვევები, მოულოდნელად აღმოცენებული გარემოსდაცვითი საკითხები ან სპეციფიკური ხასიათის პრობლემები დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს მსოფლიო ბანკს, რეგულარული ანგარიშების გრაფიკის განურჩევლად.

3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის (სგდ) მიერ გამოყენებული გარემოსდაცვითი და სოციალური უსაფრთხოების პროცედურები

სგდ პასუხისმგებელია ჯეროვნად გამოიყენოს გარემოსდაცვითი და სოციალური უსაფრთხოების ღონისძიებები. სგდ-ს მიერ გარემოსდაცვითი და სოციალური უსაფრთხოების ღონისძიებების დაცვა უნდა ითვალისწინებდეს, რომ (i) ყველა სარეაბილიტაციო საგზაო მონაკვეთისათვის არსებობდეს დამაკმაყოფილებელი ადგილ სპეციფიკური გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმები და ბუნებრივი გარემოსა და სოციალური ზემოქმედების შეფასების ანგარიშები და საჭიროების შემთხვევაში განსახლების სამოქმედო გეგმები (გსგ); (ii) არსებობდეს საჭირო ნებართვები ნაგვის/ნარჩენების მოსათავსებლად, ქვის სამტეხლოსათვის და კარიერებისათვის, ასფალტის/ბეტონის ქარხნის მუშაობისათვის, და აშ საჭიროებიდან გამომდინარე; (iii) ადგილ სპეციფიკური გზებში და გსგ-ებში გათვალისწინებული შემამსუბუქებელი ღონისძიებების სათანადო გამოყენება სამუშაოების მიმდინარეობისას და მათი დასრულებისთანავე; და (iv) შრომის უსაფრთხოების კანონის დაცვა ისევე როგორც მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ფეხით მოსიარულეთა მოძრაობის უსაფრთხოების დაცვა სამშენებლო მოედანზე და მის შემოგარენში.

ამ სტანდარტების დასაკმაყოფილებლად სგდ-მ უნდა შეიმუშავოს ადგილ სპეციფიკური ბუნებრივი და სოციალური გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშები, საჭიროებისამებრ, და გზებში ყველა იმ საგზაო მონაკვეთებისათვის, რომლებიც შეირჩა სარეაბილიტაციოდ, უზრუნველყოს გზებების ჩართვა სარეაბილიტაციო სამუშაოების სატენდერო დოკუმენტებში და მათი გათვალისწინება სამუშაოების კონტრაქტებში, შეინარჩუნოს სამუშაოების გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ეფექტური მექანიზმი. სგდ-მ უნდა განახორციელოს გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმასთან დაკავშირებით წარმოდგენილი ანგარიშების გარემოსდაცვითი შესაბამისობისა და შესრულების მონიტორინგი და შეფასება. პოლიტიკის განხორციელების, შესრულებისა და

ეფექტურობის მონიტორინგი იქნება დაქირავებული ინჟინრების/კონსულტანტების პასუხისმგებლობა.

IV. მოსალოდნელი რისკები და მათი შემსუბუქება

4.1. გარემოზე პოტენციური ზემოქმედება

IRSRN გეგმა მხარს უჭერს არსებული გზების სარეაბილიტაციო სამუშაოებს არსებული განთვისების ზოლში, გზის სავალი ნაწილის შესამჩნევი გაფართოვების ან მიმართულების შეცვლის გარეშე. ამ გზების უმეტესობა გადის მნიშვნელოვნად ტრანსფორმირებულ ლანდშაფტზე, მნიშვნელოვანი ჰაბიტატებისაგან და ბიოლოგიურად მრავალფეროვანი ადგილებისაგან მოშორებით.

სარეაბილიტაციოდ მოაზრებული რამოდენიმე საგზაო მონაკვეთი სხვა მონაკვეთებთან შედარებით გადის რთულ მთაგორიან რელიეფზე და სენსიტიურ ადგილებში. ამ ადგილებში სამუშაოების ორგანიზაცია საჭიროებს ტრანსპორტის მოძრაობის რეგულირების/მართვის გონივრულ გადაწყვეტას, სამშენებლო მანქანებისა და მექანიზმების სწორ მუშაობას, მუშების მიერ პერსონალური უსაფრთხოების წესების მკაცრ დაცვას, და ანტი-ეროზიული ტექნიკის გამოყენებას.

ტურისტული დანიშნულების ადგილებთან მისასვლელი გზების რეაბილიტაცია საჭიროებს განსაკუთრებულ ყურადღებას სამუშაოების დასრულებისას დასუფთავებისა და ლანდშაფტის ჰარმონიზაციის თვალსაზრისით, ისე რომ, ობიექტის ესთეტიური მახასიათებლები არ იქნეს შელახული.

მოსალოდნელია, რომ პოტენციური გარემოსდაცვითი პრობლემები იქნება უმნიშვნელო და მცირე მასშტაბიანი სარეაბილიტაციო სამუშაოებისათვის დამახასიათებელი, რომელიც ძირითადად მოიცავს: სამუშაო ბანაკებში და მექანიზმების განთავსების ადგილას სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნაგვის მართვას, ბუნებრივი სამშენებლო მასალების (გრუნტი/ხრეში/ქვიშა) წყაროს, ასფალტის/ბეტონის პატარა ქარხნების მუშაობას, სამშენებლო მანქანა-მექანიზმების რემონტი/მუშაობას. ყოველივე ამის შემამსუბუქებელი ღონისძიებები აღწერილი უნდა იყოს დეტალურად ადგილ სპეციფიურ გზებში, რომელიც უნდა

მომზადდეს, განიხილოს, განთავსდეს და დამტკიცდეს ინდივიდუალური ინვესტიციისათვის.

4.2. პოტენციური სოციალური ზეგავლენა

IRSRN გეგმის ფარგლებში მოსალოდნელი არ არის დიდი ოდენობით მიწების ათვისება და მოსახლეობის ფიზიკური გადაადგილება; პროექტი არ აფინანსებს ახალი გზის მშენებლობას და რეაბილიტაციას. მიუხედავად ამისა, შესაძლოა საჭირო გახდეს მცირედი მიწების ათვისება არსებული განთვისების ზოლის გასწვრივ არსებული განთვისების ზოლის გეომეტრიული სტანდარტების გასაუმჯობესებლად, რის შედეგადაც უზრუნველყოფილი იქნა დრენაჟისათვის სათანადო სივრცე, გაიზარდება გზის დამატებითი უსაფრთხოების საშუალებები როგორცაა ტროტუარები, გზაჯვარედინები, თვალამრიდები, და დამცავი ბარიერები. დამატებით, მიწების გამოსყიდვა შესაძლოა აუცილებელი შეიქმნეს გაუთვალისწინებელი შემთხვევების პირობებში, როგორცაა მეწყერი, სადაც ძველი მიმართულების რეკონსტრუქცია ფაქტიურად შეუძლებელი იქნება.

ყველა ამ მიზეზის და გამო, და უფრო მეტად კი უსაფრთხოების გამო, მომზადდა განსახლების პოლიტიკის ჩარჩო-დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს სპეციფიური განსახლების სამოქმედო გეგმების შემუშავებასა და განხორციელებას საჭიროებისამებრ.

პროექტი არ გამოიწვევს მოსახლეობის ან ოჯახების ფიზიკურ გადაადგილებას. პროექტის შედეგად არცერთი პირი არ დაკარგავს საარსებო წყაროს ან სამსახურს. უფრო მეტიც, ახალგაზრდებისათვის, ადგილობრივი სურსათის მომწოდებლებისთვის და საკვებით მოვაჭრეთათვის გაჩნდება სამუშაო შესაძლებლობები. სარეაბილიტაციო გზებზე სადემარკაციო სამუშაოები უკვე ჩატარებულია და თავისუფალია რაიმე სახის ხელოვნური ნაგებობებისგან/შენობებისგან და მიწის ნაკვეთებისგან, რომელიც გამოიყენება სოფლისმეურნეობის დანიშნულებისათვის. სამშენებლო სამუშაოებს არანაირი ნეგატიური ზეგავლენა არ ექნება საზოგადოებაში მოწყველად ჯგუფზე (როგორებიც არიან ხანდაზმულები, შრომისუნარონი, ქალები, ბავშვები და უმცირესობები). პროექტს არ გააჩნია ნიშანდობლივი ნეგატიური გავლენა ან ზემოქმედება რომელიმე მოწყველად ჯგუფზე, დროებითი ნეგატიური გავლენა როგორცაა ჰაერის დაბინძურება (მტვერი, ემისია), ხმაური და ვიბრაცია, რაც გამოწვეულია მზიმეწონიანი მანქანების ინტენსიური მუშაობით, ასევე საირიგაციო

არხების და საძოვრებზე მისასვლელი გზების, და აშ დაზიანება იქნება მინიმუმამდე დაყვანილი. დასახლებული ადგილების სიახლოვეს სამუშაო საათები იქნება შეზღუდული –7 საათიდან 21 საათამდე 500 მ დაშორებით მომიჯნავე დასახლებული ადგილიდან. სამუშაოები არ განხორციელდება შაბათ-კვირას და საყოველთაო დასვენების დღეებში. საირიგაციო არხებისა და საძოვრებთან მისასვლელი გზების ადგილმდებარეობა შეფასდება წინასწარ სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე.

თუ პროექტის ფარგლებში საჭიროა მიწის გამოსყიდვა, მაშინ ის უნდა განხორციელდეს საქართველოს კანონმდებლობისა და მსოფლიო ბანკის OP4.12 გათვალისწინებით. პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ყველა პირისათვის კომპენსირება მოხდება ადგილმონაცვლეობის კოეფიციენტით და მიიღებენ შესაბამის ფულად დახმარებას ზემოქმედების სიმკაცრისა და მოწყვადობის სტატუსის გათვალისწინებით. მიწების ათვისება პროექტის ფარგლებში ეფუძნება შემდეგ პრინციპებს:

- გზის მშენებლობა ისე უნდა განხორციელდეს, რომ ხალხის ფიზიკური გადაადგილება მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი, და შერჩეულმა მიმართულებამ მინიმალურად უნდა გამოიწვიოს კერძო საკუთრებაში ან საზოგადო საკუთრებაში არსებული მოსავლიანი მიწის ათვისება;
- პროექტირების ისეთი სტანდარტების მიღება, რაც მინიმუმამდე შეამცირებს მიმდებარე ტერიტორიებზე მიწათსარგებლობაზე შეზღუდვების დაწესებას.
- წინამდებარე განსახლების პოლიტიკის ჩარჩო-დოკუმენტის განმარტებითი ცხრილის შესაბამისად კომპენსაციის განსაზღვრის სამართლიანი და გამჭვირვალე პროცედურების შემუშავება შემდეგი შემთხვევებისთვის: (i) მშენებლობის პროცესში მიწის/ქონების დროებითი დაკარგვა; (ii) მიწისა და ქონების მუდმივი შესყიდვა; (iii) კორიდორის მიმდებარე ტერიტორიებზე მიწათსარგებლობაზე შეზღუდვების დაწესება.
- მიწის ათვისება (ან მიწათსარგებლობის უფლების) მოლაპარაკებებით მიღწეული შეთანხმების საფუძველზე, უკიდურეს შემთხვევაში “საზოგადოებრივი საჭიროებისათვის კერძო საკუთრების არანებაყოფლობითი გასხვისების შესახებ” მთავრობის უფლების გამოყენებით;
- მშენებლობის დასრულებისთანავე მიწის აღდგენა წინანდელ მდგომარეობასთან მაქსიმალურად მიახლოებით, იმ შემთხვევაში თუ იყო მიწის სარგებლობის დროებითი შეჩერება, რათა მიწის მესაკუთრებს/მოსარგებლებს/მოიჯარეებს საშუალება მიეცეთ სრულყოფილად განაახლონ საქმიანობა, რომელსაც ეწეოდნენ პროექტის დაწყებამდე.

- პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ხალხისა და თემების მაქსიმალურად ინფორმირება პროექტისა და იმ პროცესის შესახებ, რაც მიწის განთვისებას და კომპენსაციებს ახლავს, ამ საკითხებთან დაკავშირებით მათ უფლებებში და პრეტენზიების დაკმაყოფილების საშუალებებში გარკვევა.
- პროექტის ზემოქმედებას დაქვემდებარებული (პზდ) ადამიანების საჩივრების სათანადოდ განხილვის უზრუნველყოფა და განსახლების პოლიტიკის ჩარჩოდოკუმენტში მოცემული პრინციპების შესაბამისად მოგვარება.
- პროექტის ზემოქმედებას დაქვემდებარებული (პზდ) ყველა პირი, საკუთრების სამართლებრივი სტატუსის განურჩევლად, მიიღებს სხვადასხვა სახის დახმარებას საკომპენსაციო უფლებამოსილების მატრიცაში ასახული პრინციპების გათვალისწინებით, მათთვის ცხოვრების საარსებო წყაროს შენარჩუნებასა და პროექტის განხორციელებამდე არსებული საცხოვრებელი პირობების აღდგენაში დახმარების გაწევის მიზნით. მიწების დაკარგვისათვის კომპენსაციები არ გაიცემა იმ პირებზე, რომლებიც არაღვეგალურად ფლობენ მიწებს, მაგრამ კომპენსაციას მიიღებენ საკუთარი ფულადი სახსრებით შექმნილი სხვა აქტივების დაკარგვის შემთხვევაში და ისეთი შემოსავლის დაკარგვისათვის, რომელიც მათთვის საარსებო წყაროს წარმოადგენდა. განსახორციელებელი ღონისძიებები დეტალურად განისაზღვრება აღწერისა და სოციალურ-ეკონომიკური კვლევის საფუძველზე, რომელიც ჩატარდება განსახლების სამოქმედო გეგმის შემუშავების შემდეგ.
- პროექტის ზემოქმედებას დაქვემდებარებულ (პზდ) პირებს უნდა ეცნობოთ პროექტის განხორციელების გრაფიკი და გაეწიოთ კონსულტაცია მიწის ათვისებაზე, ქონებისთვის მიყენებული ზარალისა და მისი დაკარგვის პრინციპებზე.
- აქტივებზე მიყენებული ზარალი, როგორცაა ნათესების, ხეების, ღობეების და ჯიხურების დაკარგვა, ასევე შემოსავლის დაკარგვა, მოსავლის დაკარგვის ჩათვლით იქნება მინიმუმამდე დაყვანილი და სადაც გარდაუვალია კომპენსირებული იქნება, განურჩევლად მესაკუთრეობის სამართლებრივი სტატუსისა, გსგ-ში მოცემული საკომპენსაციო უფლებამოსილების მატრიცის შესაბამისად.

კონსულტაცია და მონაწილეობა არის მნიშვნელოვანი პროცესი, რომლის საშუალებითაც დაინტერესებული მხარეები ზეგავლენას ახდენენ და მონაწილეობას იღებენ განვითარების ინიციატივების, ასევე გადაწყვეტილებების და რესურსების კონტროლში, რაც გავლენას ახდენს მათზე. ეს არის ორმხრივი პროცესი, სადაც აღმასრულებელი ორგანოები, პოლიტიკის შემქმნელები, ბენეფიციარები და პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პირები განიხილავენ და ერთმანეთს უზიარებენ თავიანთ მოსაზრებებს პროექტირების პროცესში. კონსულტაციები და მონაწილეობა უმნიშვნელოვანესი პრინციპი იყო დეტალური პროექტის დაგეგმარებისას და მომზადებისას. მსოფლიო ბანკის OP4.12 დიდ უპირატესობას ანიჭებს საჯარო შეხვედრებს და ხალხის ხმის/აზრის დაცვაში მონაწილეობას და უზრუნველყოფს, რომ ხალხის აზრი გათვალისწინებული იქნას დიზაინში და განხორციელდეს პროექტი სოციალური და გარემოსდაცვის მოთხოვნების დაცვით. საქართველოს კანონი ასევე დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს

კონსულტაციებსა და შეტყობინებებს, რათა უზრუნველყოფილი იქნას ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პირების მონაწილეობა ამ პროცესში. ამ კონსულტაციების ძირითადი მიზანია პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პირების და სხვა დაინტერესებული მხარეების ინფორმირება, ერუდირება, კონსულტაციების გაწევა; მათ უფლება უნდა ჰქონდეთ აქტიურად მიიღონ მონაწილეობა გზების გაუმჯობესების პროცესში და სოციალური და განსახლების გეგმის მომზადებაში; ასევე აუცილებელია შესაძლო ნეგატიური გავლენის შემსუბუქება და მინიმუმადე დაყვანა და პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პირებისათვის სარგებელის მოტანა.

**გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის კითხვარი მცირემაშტაბიანი საგზაო
სამშენებლო ან სარეაბილიტაციო პროექტებისათვის**

გმგ-ს კითხვარის გამოყენების საერთო ძირითადი პრინციპები

დაბალ-რისკიანი სამშენებლო პროექტებისათვის, ევროპისა და ცენტრალური აზიის უსაფრთხოების გუნდმა შეიმუშავა ალტერნატიული გმგ-ს (გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა) ფორმატი, რაც საშუალებას იძლევა, რომ მსოფლიო ბანკის ძირითად გარემოსდაცვის უსაფრთხოების მოთხოვნების უფრო რაციონალიზირებული მიდგომა წინა პლანზე წამოწეულიყო პროექტებში, რომლებიც (ა) მოცულობით პატარა ან დაგეგმილი სამუშაოების ხასიათიდან გამომდინარე გააჩნიათ გარემოზე პოტენციურად ნაკლები ზემოქმედება, (ბ) განთავსებულია გარემოს შეფასებისა და მენეჯმენტის სისტემის კარგად ოპერირებად ქვეყნებში. კითხვარის ტიპის ფორმატი შემუშავებული იქნა იმისათვის, რომ მოხდეს რეკომენდებული ნორმების აღიარება და დანერგვა, რაც უნდა შეესაბამებოდეს მსოფლიო ბანკის უსაფრთხოების პოლიტიკით განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

გმგ-ის კითხვარის ფორმატი ცდილობს მოიცვას პატარა, ლოკალური ზემოქმედების ან მარტივი, დაბალი რისკის მქონე სამშენებლო კონტრაქტების ძირითადი დამახასიათებელი შემამსუბუქებელი დონისძიებები. აღნიშნული ფორმატი იძლევა გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის ძირითად ელემენტებს, რათა მოხდეს OP4.01-ით გათვალისწინებული B კატეგორიის პროექტებისათვის მსოფლიო ბანკის გარემოს შეფასების მინიმალური მოთხოვნების დაკმაყოფილება. ამ კითხვარის მიზანია, რომ მარტივი სამშენებლო კონტრაქტის კონტრაქტორებსა და ზედამხედველ ინჟინრებს შესთავაზოს პრაქტიკული, კონკრეტული და განხორციელებადი სახელმძღვანელო. ის შევსებული უნდა იქნას საბოლოო პროექტირების ეტაპზე და ცაკლე ან სახელმწიფო კანონის ფარგლებში მომზადებულ სხვა გრემოსდაცვით დაოკუმენტთან (მაგ: ბუნებრივი გარემოს შეფასების ანგარიში) ერთად უნდა წარმოადგენდეს სატენდერო დაოკუმენტებისა და საბოლოოდ სამუშაოების კონტრაქტების განუყოფელ ნაწილს.

გმგ კითხვარს გააჩნია შემდეგი პარაგრაფები:

ნაწილი I მოიცავს აღწერილობით ნაწილს, რომელიც ახასიათებს პროექტს, განსაზღვრავს ინსტიტუციონალურ და მარეგულირებელ ასპექტებს, აღწერს ტექნიკური პროექტის შინაარსს, ხაზს უსვამს პოტენციალის შექმნის პოტენციურ საჭიროებას და მოკლედ აღწერს საჯარო

კონსულტაციების პროცესს. ეს პარაგრაფი დაახლოებით უნდა იყოს ორი გვერდი. საჭიროებისდა მიხედვით დამატებითი ინფორმაციისათვის შესაძლოა დამატოს დანართები.

ნაწილი II მოიცავს პოტენციური გარემოსდაცვითი და სოციალური ზემოქმედების სკრინინგის კითხვარს, სადაც ღონისძიებები და პოტენციური გარემოსდაცვითი საკითხები შეიძლება შემოწმდეს მარტივი დიახ/არა პრინციპით. თუ რომელიმე ღონისძიება/საკითხი ინიცირებული იქნება “დიახ”-ის მონიშვნით, მაშინ მომდევნო გ ნაწილის ცხრილში უნდა მოხდეს შესაბამისი პარაგრაფის მითითება, რომელიც უნდა ასახავდეს ზუსტად ჩამოყალიბებულ გარემოსდაცვით და სოციალურ მენეჯმენტსა და შემამსუბუქებელ ღონისძიებებს.

ნაწილი III წარმოადგენს გარემოსდაცვით შემამსუბუქებელ გეგმას, რასაც მოხდეს ბ ნაწილში ინიცირებული ღონისძიებების სათანადო შესრულება. მას აქვს იგივე ფორმატი, რაც საჭიროა გმგ-ებისათვის, რომელიც მომზადდა B კატეგორიის პროექტებისათვის სტანდარტული უსაფრთხოების პოლიტიკის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

ნაწილი IV მოიცავს მონიტორინგის მარტივ გეგმას, რაც საშუალებას აძლევს როგორც კონტრაქტორს ასევე უფლებამოსილ ორგანოს და მსოფლიო ბანკის სპეციალისტებს მონიტორინგი გაუწიონ გარემოს მენეჯმენტის და დამცავი ღონისძიებების ჯეროვან შესრულებას და დროულად აღმოაჩინონ ხარვეზები და უზუსტობები.

ბ და გ ნაწილი გვთავაზობს კონკრეტულ და აუცილებლად განსახორციელებელ გარემოსდაცვით და სოციალურ ღონისძიებებს, რომელიც გასაგებია არა სპეციალისტებისთვისაც (როგორცაა კონტრაქტორის მშენებლობის მენეჯერები) და ადვილია შესამოწმებლად და შესასრულებლად. გმგ-ები უნდა შევიდეს მოცულობათა უწყისებში და განხორციელდეს უნდა განფასდეს პრეტენდენტების მიერ. დ ნაწილი ასევე განზრახ ჩამოყალიბდა მარტივად, რაც საშუალებას იძლევა, რომ ძირითადი პარამეტრების მონიტორინგი განხორციელდეს საშუალო არითმეტიკითა და არასპეციალისტი პერსონალის მიერ.

გარემოსდაცვითი ანგარიშები

გარემოსდაცვითი ანგარიშების ფორმა მომზადდა გმგ-ს შემამსუბუქებელი ღონისძიებების მიხედვით. მისი ფორმატი ცდილობს მოიცვას პატარა, ლოკალური ზემოქმედების ან მარტივი, დაბალი რისკის მქონე სამშენებლო კონტრაქტების ძირითადი დამახასიათებელი შემამსუბუქებელი ღონისძიებები. აღნიშნული ფორმატი იძლევა გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის ძირითად ელემენტებს, რათა მოხდეს OP4.01-ით გათვალისწინებული B კატეგორიის პროექტებისათვის მსოფლიო ბანკის გარემოს შეფასების მინიმალური მოთხოვნების დაკმაყოფილება. ამ ფორმის მიზანია, რომ მარტივი სამშენებლო კონტრაქტის კონტრაქტორებსა და

ზედამხედველ ინჟინრებს შესთავაზოს პრაქტიკული, კონკრეტული და განხორციელებადი სახელმძღვანელო. ის შევსებული უნდა იქნას პროექტირების საბოლოო ეტაპზე და ან ცალკე ან სახელმწიფო კანონის ფარგლებში მომზადებულ სხვა გარემოსდაცვით დოკუმენტთან (მაგ: გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშები) ერთად უნდა წარმოადგენდეს სატენდერო დოკუმენტაციის განუყოფელ ნაწილს და საბოლოო ჯამში კი სამუშაოების კონტრაქტების ნაწილს.

სარჩევი

- ა) პროექტთან და ობიექტთან დაკავშირებული ზოგადი ინფორმაცია
- ბ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია
- გ) შემამსუბუქებელი ღონისძიებები
- დ) მონიტორინგის გეგმა

ნაწილი I: პროექტთან და ობიექტთან დაკავშირებული ზოგადი ინფორმაცია

ინსტიტუციონალური და ადმინისტრაციული საკითხები				
ქვეყანა				
პროექტის სახელწოდება				
ქვე-პროექტის სახელწოდება				
პროექტის ღონისძიებები				
საორგანიზაციო საკითხები (სახელი და საკონტაქტო ინფორმაცია)	მსოფლიო ბანკი (პროექტის ჯგუფის ხელმძღვანელი)	პროექტის მენეჯმენტი	ადგილობრივი მონაწილე მხარე და/ან მიმღები	
განხორციელება (სახელი და საკონტაქტო ინფორმაცია)	გარემოსდაცვის ზედამხედველი	ადგილობრივი ზედამხედველი	ადგილობრივი ინსპექცია	კონტრაქტორი
ობიექტის აღწერა				
ობიექტის დასახელება				
ობიექტის ადგილმდებარეობის აღწერა				
ვინ არის მიწის მესაკუთრე?				
გეოგრაფიული, ფიზიკური, ბიოლოგიური, გეოლოგიური ჰიდროგრაფიული და სოციო-ეკონომიკური გარემოს აღწერა				
მასალების მოპოვების ადგილმდებარეობა და მანძილი, განსაკუთრებით ინერტული მასალების, წყლის, ქვების				
კანონმდებლობა				
საპროექტო ღონისძიებებთან დაკავშირებული ნაციონალური და ადგილობრივი კანონმდებლობა და ნებართვები				
საჯარო შეხვედრები				

განსაზღვრეთ სად და როდის
ჩატარდა საჯარო შეხვედრა

დანართები

საჯარო შეხვედრების ოქმი;

შეთანხმება ნარჩენების განთავსების შესახებ;

კარიერების ლიცენზია (საჭიროებისამებრ);

ასფალტის ქარხნის საექსპლუატაციო შეთანხმება (საჭიროებისამებრ);

სხვა (საჭიროებისამებრ);

გზის რუკა

ნაწილი II: დამცავი პოლიტიკის დოკუმენტების სკრინინგი და მათი ამოქმედების პირობები

გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების სკრინინგი უსაფრთხოების პოლიტიკის ასამოქმედებლად			
	სამუშაოები/საკითხი	სტატუსი	გამშვები მექანიზმი
მოიცავს თუ არა ობიექტზე მიმდინარე სამუშაოები შემდეგიდან რომელიმე ქმედებას?	ა. გზების რეაბილიტაცია	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ა“
	ბ. ახალი მცირემაშტაბიანი საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ა“
	გ. გავლენა ზედაპირულ სადრენაჟო სისტემაზე	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ბ“
	დ. ისტორიული ნაგებობა(ები) და ოლქები	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „გ“
	ე. მიწების შესყიდვა ¹	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „დ“
	ვ. სახიფათო ან ტოქსიკური მასალები ²	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ე“
	ზ. ზეგავლენა ტყეებზე და/ან დაცულ ტერიტორიებზე	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ვ“
	თ. აუფეთქებელი ჭურვების არსებობის რისკი	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ზ“
	ი. სატრანსპორტო მოძრაობისა და ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხოება	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „თ“
	კ. საზოგადოების შეშფოთება/საჩივრები	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „ი“
	ლ. ზემოქმედება საზოგადო ტრანსპორტთან ხელმისაწვდომობის	[] დიახ [] არა	თუ „დიახ“ იხ. ნაწილი „კ“

¹ მიწების შესყიდვა მოიცავს ხალხის ადგილმონაცვლეობას, ცხოვრების წესის შეცვლას, ეს ეხება იმ მიწას რომლის შესყიდვა/გადაცემა მოხდა და გავლენა აქვს იმ პირებზე, ვინც ცხოვრობს და/ან უკანონოდ იმყოფება და/ან ეწევა ბიზნეს საქმიანობას (ჯიხურები) იმ მიწაზე, რომლის შეძენაც მოხდა.

² ტოქსიკური/სახიფათო მასალები მოიცავს, მაგრამ არ შემოიფარგლება შემდეგით: ასბესტი, ტოქსიკური საღებავები, მანეგ გამსხნელი ნივთიერებები, ტყეის შემცველი საღებავების მოცილება და სხვა.

ნაწილი III: შვიდმსუბუქი ღონისძიებები

საქმიანობა	პარამეტრები	შვიდმსუბუქი ღონისძიებების კითხვარი
<p>0. ზოგადი პირობები</p>	<p>შეტყობინება და მუშათა უსაფრთხოება</p>	<p>(ა) ადგილობრივი მშენებლობის და გარემოს დაცვის ინსპექციის და ადგილობრივი თემის წარმომადგენლები ინფორმირებული უნდა იყვნენ მოსალოდნელი სამუშაოების შესახებ.</p> <p>(ბ) საზოგადოებას ინფორმაცია მიეწოდება სამუშაოების შესახებ მედიის საშუალებით და/ან საჯაროდ ხელმისაწვდომ ობიექტებზე (მათ შორის სამშენებლო მოედანი) სათანადო შეტყობინების გაგზავნის გზით.</p> <p>(გ) გზის მშენებლობისა და რეაბილიტაციისათვის საჭირო ყველა იურიდიული ნებართვა უნდა იქნას მოპოვებული.</p> <p>(დ) კონტრაქტორი ფორმალურად უნდა იყოს თანახმა, რომ სამუშაოები განხორციელდება უსაფრთხოდ და დისციპლინირებულად, რათა შემცირდეს ზემოქმედება ახლომდებარე მოსახლეობაზე და გარემოზე.</p> <p>(ე) მუშათა პირადი უსაფრთხოების აღჭურვილობები (PPE) უნდა შეესაბამებოდეს საერთაშორისო სტანდარტებს (ყოველთვის უნდა ატარონ ჩაფხუტები, საჭიროებისამებრ ნიღბები და უსაფრთხოების სათვალე, დამცავი ფეხსაცმელები).</p> <p>(ვ) სამშენებლო მოედანზე განთავსებული შესაბამის მანქანებზე ნიშნები შეახსენებს მუშებს ძირითადი წესებისა და ნორმების შესახებ.</p>
<p>ა. ძირითადი სარეაბილიტაციო და/ან სამშენებლო ღონისძიებები</p>	<p>ჰაერის ხარისხი</p>	<p>(ა) მიწის სამუშაოების დროს მტვრის კონტროლი უნდა განხორციელდეს მაგ. ნიადაგის მორწყვით ან დატენიანებით.</p> <p>(ბ) ნანგრევები, ამოღებული მიწა და აგრეგატები უნდა განთავსდეს კონტროლირებად ტერიტორიაზე და პერიოდულად მორწყვას, რათა შემცირდეს მტვრის წარმოშობა.</p> <p>(გ) პნევმატური ბურღვის ან საფარის მტვრევის და გზის საფუძვლების დაშლის სამუშაოების დროს წარმოქმნილი მტვერი უნდა შემცირდეს მორწყვის საშუალებით და/ან ობიექტზე უნდა დამონტაჟდეს მტვრის საკონტროლო მოწყობილობები.</p> <p>(დ) მიმდებარე ტერიტორიაზე (ტროტუარი, გზა) არ უნდა განთავსდეს სამშენებლო ნარჩენები და მიწა, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი მტვრის წარმოქმნის რისკები.</p> <p>(ე) სამშენებლო ნარჩენების/ნაგვის ღიად დაწვა არ დაიშვება სამშენებლო მოედანზე.</p>

		(ვ) მანქანა-დანადგარები შესაბამისობაში უნდა იყოს ემისიების წარმოშობის რეგულაციებთან, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათანადო ტექნიკური რემონტი და მომსახურება და მოედანი თავისუფალი უნდა იყოს ზედმეტი უქმად მდგომი სამშენებლო მანქანებისგან.
	ხმაური	(ა) მშენებლობით გამოწვეული ხმაური შეიზღუდება ნებართვით დადგენილ გარკვეული დროებში. (ბ) გენერატორების, ჰაერის კომპრესორების და სხვა მექანიკური დანადგარების ძრავის თავსახურები მუშაობის პერიოდში დაკეტილი უნდა იყოს და დანადგარები უნდა განთავსდეს დასახლებული პუნქტებიდან რაც შეიძლება შორს.
	წყლის ხარისხი	(ა) ობიექტზე გატარდება ეროზიისა და სედიმენტების კონტროლის შესაბამისი ღონისძიებები, როგორცაა მაგალითად: თივის ზვინები და/ან შლამსაჭერი, რათა თავიდან იქნეს აუცილებელი ნალექის სამშენებლო მოედნიდან გამოტანა, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს ადგილობრივი საკანალიზაციო სისტემების, ახლომდებარე დედეების და მდინარეების დაბინძურება.
	ნარჩენების მართვა	(ა) ნარჩენების მოსაგროვებელი და გადასაყრელი ადგილები განსაზღვრული უნდა იყოს ყველა ტიპის ნარჩენისთვის, რომელიც წარმოიშვება მიწის სამუშაოების, დემონტაჟისა და სამშენებლო სამუშაოების შედეგად. (ბ) მშენებლობის და დემონტაჟის შედაგად დარჩენილი მინერალური ნაგავი/ნარჩენები უნდა განცალკევდეს საერთო, ორგანული, თხევადი და ქიმიური ნარჩენებისგან და ადგილზე დახარისხდეს და შეიქმნას შესაბამისი შემნახველი კონტეინერები. (გ) სამშენებლო ნარჩენებს მოაგროვებს და გაიტანს ლიცენზირებული კომპანია. (დ) იმისათვის, რომ გაკონტროლდეს ნარჩენების განთავსების სისწორე და შესაბამისობა, საჭიროა მოხდეს ნაგვის გატანის ჩანაწერის წარმოება. (ე) შესაძლოა მშენებელმა ხელმოწერა გამოიყენოს და რეციკლირება გაუკეთოს ვარგის მასალებს (გარდა აზბესტის შემცველი მასალებისა).
ბ. გავლენა ზედაპირულ	წყლის ხარისხი	(ა) ადგილი არ უნდა ჰქონდეს გრუნტის წყლების არაკონტროლირებად ამოღებას, არც ტექნიკური წყლების, ცემენტის ხსნარის ან სხვა დაბინძურებული წყლების

<p>სადრენაჟო სისტემაზე</p>		<p>არაკონტროლირებად დაცვას მიწაზე ან ახლომდებარე მდინარეში ან დელეუში; კონტრაქტორმა უნდა მოიპოვოს ყველა საჭირო ლიცენზია და ნებართვა წყლის მოსაპოვებლად და შემდგომ გამოყენებული წყლის გადასადგურებად სახელმწიფო გამდინარე წყლების სტემაში.</p> <p>(ბ) სათანადო კანალიზაციის სისტემა ისე უნდა მოეწყოს, რომ სამშენებლო სამუშაოებმა შლამით არ გატყდოს, დააბინძუროს ან დაბლოკოს ან სხვაგვარად უარყოფითი ზეგავლენა არ იქონიოს ბუნებრივ ნაკადულებზე/დედეებზე, მდინარეებზე, წყალსატევებსა და ტბებზე.</p> <p>(გ) უნდა გატარდეს პრევენციული ღონისძიებები საწვავის, საპოხი მასალების და სხვა ტოქსიკური და მავნე ნივთიერებების დაღვრის საწინააღმდეგოდ.</p> <p>(დ) სამშენებლო მანქანები და დანადგარები გაირეცხება მხოლოდ სპეციალურად განსაზღვრულ ადგილებში, სადაც წყლის გადინება არ დააბინძურებს წყლის შემკრების/რეზერვუარის ზედაპირს.</p>
<p>გ. ისტორიული ძეგლები</p>	<p>კულტურული მემკვიდრეობა</p>	<p>(ა) იმ შემთხვევაში თუ მშენებლობა ხორციელდება ისტორიული ნაგებობების სიახლოვეს, ან ისტორიულ უბანში, უნდა მოხდეს შეტყობინება და ადგილობრივი სახელისუფლებო ორგანოებიდან თანხმობის/ნებართვების აღება. ყველა სახის სამშენებლო სამუშაოები უნდა დაიგეგმოს და განხორციელდეს ადგილობრივი და ნაციონალური კანონმდებლობის შესაბამისად.</p> <p>(ბ) ექსკავირების ან მშენებლობის დროს უძველესი ხანის კულტურული ნაშთების ან სხვა შესაძლო არქეოლოგიური ნივთების აღმოჩენის შემთხვევაში აუცილებელია ამ ფაქტის დაფიქსირება და რეგისტრირება, პასუხისმგებელი ოფიციალური უწყებების საქმის კურსში ჩაყენება და სამუშაოების შეჩერება ან შეცვლა წარმომოხილველი გარემოების გათვალისწინებით.</p>
<p>დ. მიწების შესყიდვა</p>	<p>განსახლების სამოქმედო გეგმა/ჩარჩო-დოკუმენტი</p>	<p>(გ) თუ მიწის ექსპროპრიაცია არ იყო მოსალოდნელი, მაგრამ საჭირო გახდა, ან ადგილი ექნება მიწის კანონიერი თუ უკანონო მესაკუთრის მხრიდან შემოსავლის გაუთვალისწინებელ დანაკარგს, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს ბანკის პროგრამების ჯგუფის ხელმძღვანელს.</p> <p>(დ) უნდა განხორციელდეს დამტკიცებული მიწის შესყიდვის გეგმა/ჩარჩო-დოკუმენტი (თუკი ეს მოთხოვნილია პროექტით).</p>
<p>ე. ტოქსიკური მასალები</p>	<p>ასბესტის მართვა</p>	<p>(ა) სამშენებლო მოედანზე ასბესტის არსებობის შემთხვევაში, იგი მკაფიოდ უნდა მოინიშნოს როგორც სახიფათო მასალა.</p> <p>(ბ) შესაძლებლობის შემთხვევაში, ასბესტი სათანადო ნორმების დაცვით უნდა განთავსდეს კონტეინერებში და დაილუქოს მავნე ზეგავლენის მაქსიმალურად შემცირების მიზნით.</p>

		<p>(გ) გატანამდე (თუ გატანა აუცილებელია) ასბესტი უნდა დამუშავდეს დამატენიანებელი ნივთიერებით, რათა მაქსიმალურად შემცირდეს ჰაერში ასბესტის მტვრის ნაწილაკების მოხვედრა.</p> <p>(დ) ასბესტის მართვა და გატანა უნდა მოხდეს გამოცდილი და პროფესიონალი სპეციალისტების მიერ.</p> <p>(ე) ასბესტის დროებით შენახვის შემთხვევაში, ნარჩენები უსაფრთხოდ უნდა მოთავსდეს ჰერმეტიკულ კონტეინერებში და სათანადოდ მონიშნოს. მიღებული იქნება უსაფრთხოების ზომები ობიექტიდან ასბესტის უნებართვოდ გატანის წინააღმდეგ.</p> <p>(ვ) არ შეიძლება ერთხელ გატანილი ასბესტის ხელმეორედ გამოყენება</p>
	<p>ტოქსიკური / სახიფათო ნარჩენების მართვა</p>	<p>(ა) სამშენებლო უბანზე სახიფათო და ტოქსიკური ნივთიერებების დროებითი შენახვა უნდა მოხდეს უსაფრთხო კონტეინერებში, რომლებზეც მითითებული იქნება ინფორმაცია შემადგენლობის, თვისებებისა და გამოყენების შესახებ.</p> <p>(ბ) სახიფათო ნივთიერებების შემცველი კონტეინერები დაღვრის თავიდან აცილების მიზნით უნდა მოთავსდეს ჰერმეტიკულ კონტეინერებში.</p> <p>(გ) ნარჩენების ტრანსპორტირება უნდა მოხდეს სპეციალური ლიცენზირებული გადატანების მიერ. ნარჩენები უნდა განთავსდეს ლიცენზირებულ ადგილას.</p> <p>(დ) არ მოხდება ტოქსიკური შემადგენლობის მქონე საღებავების ან გამსხნელების და ტყვიის შემცველი საღებავების გამოყენება.</p>
<p>გ. ტყეებზე, ჭაობიან და/ ან დაცულ ტერიტორიებზე ზეგავლენა</p>	<p>ეკოსისტემის დაცვა</p>	<p>(ა) არ უნდა მოხდეს იდენტიფიცირებული ბუნებრივი ჰაბიტატების, ჭაობიანი ადგილებისა და დაცული ტერიტორიების დაზიანება ან გამოყენება სამუშაოების მიმდინარეობის სიახლოვეს. მთელს პერსონალს მკაცრად ეკრძალება ნადირობა, სურსათის მოპოვება და გარემოსთვის ზიანის მომტანი სხვა ქმედებები.</p> <p>(ბ) უნდა მოხდეს სამშენებლო ღონისძიებების სიახლოვეს არსებული დიდი ზომის ხეების აღრიცხვა, მონიშვნა და შემოღობვა, მშენებლობის პერიოდში ხეებისა და მათი ფესვთა სისტემის მექანიკური ზემოქმედებისაგან დაცვის მიზნით.</p> <p>(გ) მიმდებარე ჭაობიანი ადგილები და ნაკადულები დაცული უნდა იყოს სამშენებლო უბნიდან სელიმენტების მოხვედრისა და ეროზიისაგან, რისთვისაც გამოყენებული იქნება თივის ზვინები და შლამდამჭერი მოწყობილობები.</p> <p>(დ) არ დაიშვება მიმდებარე ტერიტორიაზე და განსაკუთრებით დაცულ ტერიტორიაზე არალიცენზირებული კარიერების, ქვის სამტეხლოების ან ნაგავსაყრელების გამოყენება.</p>

<p>ზ. აუფეთქებელი საბრძოლო მასალების არსებობის რისკი (UXO)</p>	<p>ადამიანის ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების რისკები</p>	<p>(ა) ექსკავაციის სამუშაოების დაწყებამდე კონტრაქტორი უნდა დარწმუნდეს, რომ სამშენებლო უბანი შესაბამისი ორგანოების მიერ შემოწმებული და გასუფთავებულია ასაფეთქებელი მოწყობილობებისგან.</p>
<p>თ. სატრანსპორტო მოძრაობისა და ფეხით მოსიარულეთა უსაფრთხოება</p>	<p>სამშენებლო ღონისძიებების პირდაპირი ან არაპირდაპირი გავლენა საზოგადოებრივ ტრანსპორტსა და ფეხით მოსიარულეებზე</p>	<p>(ა) ნაციონალური კანონმდებლობის შესაბამისად კონტრაქტორმა უნდა უზრუნველყოს სამშენებლო უბნის სათანადო უსაფრთხოება და მშენებლობასთან დაკავშირებული სატრანსპორტო მოძრაობის რეგულირება, რაც მოიცავს, მაგრამ არ შემოიფარგლება შემდეგით:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ საინფორმაციო და გამაფრთხილებელი ნიშნები, ბარიერები და მოძრაობის გადართვა: მშენებლობის ადგილზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კარგი ხილვადობა და საზოგადოების გაფრთხილება შესაძლო რისკების შესახებ; ▪ სატრანსპორტო მოძრაობის მართვის სისტემა და თანამშრომელთა ტრენინგი, განსაკუთრებით ობიექტთან მისვლისა და სამშენებლო უბნის სიახლოვეს დატვირთული მოძრაობის საკითხებზე. ფეხით მოსიარულეთათვის უსაფრთხო გასასვლელებისა და გზაჯვარედინების უზრუნველყოფა იმ ადგილებში, სადაც მშენებლობა აფერხებს მოძრაობას; ▪ სამუშაო საათების რეგულირება ადგილობრივი მოძრაობის სქემას შესაბამისად, მაგ: პიკის საათებში ან საქონლის მოძრაობის დროს ძირითადი ტრანსპორტის გადაადგილების თავიდან აცილება. ▪ საჭიროების შემთხვევაში, საგზაო მოძრაობის აქტიური რეგულირება ობიექტზე გაწვრთნილი პერსონალის მიერ საზოგადოების უსაფრთხო გადაადგილებისათვის. ▪ მშენებლობის პერიოდში ახლომდებარე სამუშაო დაწესებულებებთან, მაღაზიებთან და საცხოვრებლებთან უსაფრთხო და შეუფერხებელი მისასვლელების უზრუნველყოფა

ნაწილი IV: მონიტორინგის გეგმა

№	რა (პარამეტრზე უნდა განხორციელდეს მონიტორინგი?)	სად (არის, პარამეტრი, რომელზე უნდა განხორციელდეს მონიტორინგი?)	როგორ (უნდა განხორციელდეს პარამეტრზე მონიტორინგი?)	როდის (განისაზღვრება სიხშირე/ან ხანგრძლივობა?)	რატომ (მიმდინარეობს პარამეტრის მონიტორინგი?)	ღირებულება (თუ არ შედის პროექტის ბიუჯეტში)	ვინ (არის პასუხისმგებელი მონიტორინგზე?)
მშენებლობის ფაზა							
1.							
2.							
3.							
...							
n.							
ექსპლუატაციის ფაზა							
1.							
2.							
3.							

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის შინაარსი

რეზიუმე (2-3 გვერდი)

წინასიტყვაობა

პროექტის აღწერა

გარემოსდაცვითი და სოციალური საფუძვლები

მოსალოდნელი ზეგავლენა და მისი შერბილება

გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა

თავი 1. შესავალი

თავი 2. სამართლებრივი ჩარჩოები და პოლიტიკა

თავი 3. პროექტის აღწერა

თავი 4. ფიზიკური, ბუნებრივი და სოციალური გარემო

თავი 5. პოტენციური გარემოსდაცვითი და სოციალური გავლენა

თავი 6. ზეგავლენის შერბილება

თავი 7. გარემოსდაცვითი და სოციალური მენეჯმენტის გეგმა (ვერბალური ნაწილი)

დანართი 1. გარემოსდაცვითი და სოციალური მენეჯმენტის გეგმა (შემარბილებელი ზომებისა და მონიტორინგის ცხრილი)

დანართი 2. საჯარო შეხვედრების ოქმი

დანართი 3. გამოყენებული ლიტერატურა

დანართი 4. რუკები, დიაგრამები, სურათები

გარემოსდაცვითი და სოციალური გავლენის შემცირების გეგმა

დონისიბიება	პოტენციური გავლენა	შემამსუბუქებელი ზომები	შემსუბუქების ინდიკატორი	შემამსუბუქებელი ზომების ღირებულება	პასუხისმგებლობა ზემოქმედების შემცირებაზე
მშენებლობის ფაზა					
1.					
2.					
3.					
...					
n.					
ექსპლუატაციის ფაზა					
1.					
2.					
3.					
...					
n.					

გარემოსდაცვითი და სოციალური გავლენის შემცირების გეგმა

№	რა (პარამეტრზე უნდა განხორციელდ ეს მონიტორინგი?)	სად (არის, პარამეტრი, რომელზე უნდა განხორციელდ -ეს მონიტორინგი?)	როგორ (უნდა განხორციელ დეს პარამეტრზე მონიტორინგი?)	როდის (განისაზღვრებ ა სიხშირე/ან ხანგრძლივობა?)	რატომ (მიმდინარეობს პარამეტრის მონიტორინგი?)	ღირებულე ბა (თუ არ შედის პროექტის ბიუჯეტში)	ვინ (არის პასუხისმგებელ ი მონიტორინგზე?)
მშენებლობის ფაზა							
1.							
2.							
3.							
...							
n.							
ექსპლუატაციის ფაზა							
1.							
2.							
3.							
...							
n.							

ველზე განსახორციელებელი ყოველთვიური გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ფორმა

ზოგადი ინფორმაცია	რიცხვი / თვე / წელი				
	ანგარიში მომზადებულია				
	სამშენებლო მოედნის დასახელება და ადგილმდებარეობა				
	კონტრაქტორის/ქვე-კონტრაქტორის დასახელება				
ნებართვები, ხელშეკრულებები	მშენებლობის პერიოდში კარიერების გახსნის ნებართვა	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	შენიშვნა
		დიახ	არა	N/A	
	სამშენებლო ნაგვის გატანის ხელშეკრულება	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		დიახ	არა	N/A	
	ნებართვა ასფალტის/ბეტონის ქარხნის მუშაობაზე	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		დიახ	არა	N/A	
სამშენებლო ობიექტების მართვა	სამშენებლო მოედნის/ბანაკების სწორად განთავსება და მოვლა	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		დიახ	არა	N/A	
	საწვავის, ზეთების და სამშენებლო მასალების სწორად შენახვა	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		დიახ	არა	N/A	
	სამშენებლო მანქანა-მექანიზმების და მოწყობილობების (საწვავის, ზეთის, საპოხი მასალის და ა.შ. გაუონვის თავიდან აცილება) სწორი ტექნიკური მომსახურეობა	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	დიახ	არა	N/A		
	სამშენებლო მოედანზე ადგილების წინასწარი ხელმისაწვდომობა, სადაც მოთავსდება ამოთხრისა და დანგრევის შედეგად მიღებული ნაგავი	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		დიახ	არა	N/A	
	ამოთხრილი მასალის, ნანგრევების და სამშენებლო ნაგვის დროული გატანა წინასწარი დაგროვების ადგილებიდან და მოთავსება	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		დიახ	არა	N/A	

	დაგეგმილ და შეთანხმებულ ადგილებზე.			
	სამშენებლო მასალებისა და ნაგვის ტრანსპორტირებისათვის გადახურული სატვირთო მანქანების გამოყენება	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A
	სამშენებლო ზონაში (საჭიროებისამებრ) გარშემო ტერიტორიის მტვრისაგან გასუფთავება წყლის შესხურებით	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A
	სამუშაოების განხორციელება განსაზღვრულ დროს (მაგ: მუშაობა დღისით)	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A
	სამშენებლო მოედნებზე, ბანაკებსა და მისასვლელი გზების გასწვრივ გამაფრთხილებელი ნიშნების მოწყობა.	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A
	სამშენებლო მოედანზე მუშებისათვის სათანადო სანიტარული/ჰიგიენური პირობები.	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A
	სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ სამშენებლო მოედნებისა და ბანაკების აღდგენა.	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A
უსაფრთხოების ღონისძიებები	მუშები უზრუნველყოფილი არიან აუცილებელი უსაფრთხოების ტექ. ტანსაცმელით (მათ შორის: ჩაფხუტები, ხელთათმანები, მაღალი ჩექმები, რესპირატორები, სათვალეები, და აშ) და იყენებენ მათ.	<input type="checkbox"/> დიახ	<input type="checkbox"/> არა	<input type="checkbox"/> N/A

ბსმ დოკუმენტის საჯარო განხილვის ოქმი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი

საჯარო კონსულტაცია ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარჩო დოკუმენტი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის განსახორციელებლად

ოქმი

14.07.2015

თბილისი

შეხვედრი თავმჯდომარე: ირაკლი ლითანიშვილი, საქართველოს ინფრასტრუქტურისა და რეგიონალური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მოადგილე

შეხვედრის მდივანი: მაია ვაშაკიძე, საქართველოს ინფრასტრუქტურისა და რეგიონალური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის გარემოსდაცვითი კონსულტანტი

მომხსენებლები: ირაკლი ლითანიშვილი, მაია ვაშაკიძე და მარიამ ბეგიაშვილი

შეხვედრის ჩატარების ადგილი: თბილისი, საქართველო საქართველოს ინფრასტრუქტურისა და რეგიონალური განვითარების სამინისტროს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ოფისი

დღის წესრიგი:

1. შესავალი
2. შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის განსახორციელებლად ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარჩო დოკუმენტის განხილვა;

მოისმინეს: ირაკლი ლითანიშვილის შესავალი ინფორმაცია შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის განსახორციელებლად ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარჩო დოკუმენტის შესახებ. მომხსენებელმა აღნიშნა, რომ ეს დოკუმენტები შედგენილია მსოფლიო ბანკის უსაფრთხოების პოლიტიკის OP/BP 4.01 გარემოზე ზემოქმედების შეფასების, OP/BP 4.04 ბუნებრივი ჰაბიტატებისა და OP/BP 4.12 არანებაყოფლობითი განსახლების მოთხოვნების მიხედვით. OP/BP 4.01 მიხედვით საინვესტიციო და სარეაბილიტაციო მეორადი გზების ქსელის (IRSRN) გეგმა კლასიფიცირდება გარემოსდაცვითი კუთხით როგორც B კატეგორია. ვინაიდან პროექტით გათვალისწინებული ღონისძიებების განსახორციელებლად ქართული ეროვნული კანონმდებლობით პროექტისათვის ბუნებრივ გარემოს სათანადო შემოწმება მოთხოვნილი არ არის, მსოფლიო ბანკის პოლიტიკა მოითხოვს, რომ შეფასდეს და მენეჯმენტი გარეწიოს IRSRN-თან დაკავშირებულ გარემოსდაცვით და სოციალურ რისკებს. ამ მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, მომზადდა წინამდებარე ბუნებრივ და სოციალურ გარემოს მენეჯმენტის ჩარჩო დოკუმენტი (ბსმჩ), რომელიც შემუშავდა და ხელახლა რადგან გამოიყენებოდა მესამე შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების პროექტისთვის (SLRP III). ბსმჩ დოკუმენტი აყალიბებს პროექტის შესაბამის გარემოსდაცვით და სოციალური მართვის ძირითად პრინციპებს სარეაბილიტაციო და ტექნიკური გზების საქართველოში და უზრუნველყოფს ადგილ-სპეციფიკური გარემოსდაცვითი ღონისძიებების განსახორციელებლად საჭირო სახელმძღვანელო მითითებებს. ასევე, აღნიშნული დოკუმენტები განსახილველად განთავსებულია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ვებ-გვერდზე.

მაია ვაშაკიძემ განმარტა მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო პრინციპები OP/BP 4.01 გარემოზე ზემოქმედების შეფასებისა და OP/BP 4.04 ბუნებრივი ჰაბიტატების შესახებ, ბუნებრივი და სოციალური გარემოს მენეჯმენტის შესახებ. ხოლო OP/BP 4.12 არანებაყოფლობითი განსახლების პოლიტიკის დოკუმენტის შესახებ - მარიამ ბეგიაშვილმა.

მაია ვაშაკიძე განმარტა, მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული ყველა პროექტი უნდა აკმაყოფილებდეს მსოფლიო ბანკის ბუნებრივ გარემოსა და სოციალურ სახელმძღვანელო პრინციპებს. სახელმძღვანელო პრინციპების მიზანია გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების განხილვის პროცესის დანერგვა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას მსოფლიო ბანკის სესხის ფარგლებში დაფინანსებული პროექტების გარემოსდაცვითი და სოციალური თვალსაზრისით მიზანშეწონილობა, იმ სახით შემუშავება, რომ დააკმაყოფილოს როგორც შესაბამისი ნორმატიული მოთხოვნები, ასევე ბანკის ინსტრუქციები და არ გამოიწვიოს ბუნებრივ გარემოსთან, ჯანრთელობასთან ან უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი რისკები ან სოციალური ზეგავლენის და რისკების გაზრდა დაინტერესებულ მხარეთა მიმართ.

გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმის კითხვარი, რომელიც გამოყენებულ იქნება მსოფლიო ბანკის მიერ მხარდაჭერილ თითოეული საგზაო მონაკვეთისთვის უნდა მოიცავდეს: საპროექტო უბნის აღწერას, დაგეგმილი სამუშაოების ტექნიკური მონახაზს, სამუშაოების შედეგად ბუნებრივ და სოციალური გარემოსთან მოსალოდნელ რისკებს, მათი შემცირების ღონისძიებებს და ამ ღონისძიებების გატარების მონიტორინგის გეგმას.

სავაჭარო გზების დეპარტამენტი უზრუნველყოფს გარემოს მენეჯმენტის გეგმების საჯარო განხილვებს, ასევე განახორციელებს გარემოს და სოციალური კუთხით საქმიანობების მონიტორინგს.

ქვემოთ მოცემული კითხვა- პასუხი, რომელიც მოყვა საჯარო განხილვას:

კითხვა	პასუხი
იცით თუ არა რამდენი გზა იქნება რეაბილიტირებული?	გზის სექციების ზუსტი რაოდენობა არ არის განსაზღვრული, მაგრამ დაგეგმილია გურიაში დაახლოებით 200კმ-ი და სხვა რეგიონებში დაახლოებით 50კმ-ი გზის რეაბილიტაცია
ადგილობრივი მოსახლეობის დასაქმება თუ არა სამშენებლო კომპანიების მიერ?	განხორციელებული პროექტებიდან მიღებულმა გამოცდილებამ გვიჩვენა, რომ სამშენებლო კომპანიები ასაქმებენ ადგილობრივ მოსახლეობას. მსგავსი გამოცდილება გვაქვს E-60 ავტობანის მშენებლობისას, სადაც კონტრაქტორი კომპანიების მიერ დასაქმებულ თანამშრომელთა შორის 70-90% არის ადგილობრივი მოსახლეობა.
რა ხდება სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენებთან დაკავშირებით?	კონტრაქტორები გააფორმებენ ხელშეკრულებებს ადგილობრივ მუნიციპალიტეტებთან სამშენებლო და საყოფაცხოვრებო ნარჩენების დასასაწყობებლად
რა ზემოქმედება იქნება გარემოზე პროექტების განხორციელების დროს?	ბუნებრივ და სოციალურ გარემოს ჩარჩო დოკუმენტი მოიცავს ყველა გარემოსდაცვით ზემოქმედებას. ის ასევე მოიცავს შემარბილებელ ღონისძიებებს უარყოფითი ზემოქმედების შესამცირებლად. მომზადდება გარემოს მენეჯმენტის გეგმები თითოეული საგზაო მონაკვეთისთვის უნდა მოიცავდეს: საპროექტო უბნის აღწერას, დაგეგმილი სამუშაოების ტექნიკური მონახაზს, სამუშაოების შედეგად ბუნებრივ და სოციალური გარემოსთან მოსალოდნელ რისკებს, მათი შემცირების ღონისძიებებს და ამ ღონისძიებების გატარების მონიტორინგის გეგმას. შესაძლებელია უფრო მაღალი გარემოსდაცვითი და/ან სოციალური რისკების არსებობამ მოითხოვოს ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში. ბსგზმ-ს ანგარიში, გსმგ და ადგილსპეციფიკური მენეჯმენტის გეგმის კითხვარები ექვემდებარება მსოფლიო ბანკს მიერ განხილვას და

	დამტკიცებას.
ჩატარდება თუ არა შეხვედრები ადგილობრივ მოსახლეობის ინფორმირებისთვის?	დიახ, საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გამოაქვეყნებს თავის ვებ გვერდზე და მიაწოდებს აღნიშნულ ინფორმაციას შესაბამის მუნიციპალიტეტს და გამართავს საჯარო განხილვას თითოეული გზის სექციისთვის.

სხდომის თავმჯდომარე, საავტომობილო გზების

დეპარტამენტის თავმჯდომარის მოადგილე



ირაკლი ლითანიშვილი

სხდომის მდივანი

მაია ვაშაკიძე

დანართი 1

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარხი დოკუმენტი შიდასახელმწიფოებრივი ტიპის აქტივების მართვის პროექტის განსახორციელებლად საჯარო განხილვა
14 თველი 2015

№	სახელი, გვარი	საკონტაქტო ინფორმაცია	ხელმოწერა
	შალვა მათაშვილი	shalva.matashvili@georoad.ge	
	მარიამ ბუტაძე	mariam.butadze@georoad.ge	მ. ბუტაძე
	ქეთევან მუსიანი	keticati@gmail.com	ქ. მუსიანი
	მარიამ ჭვიაშვილი	mlogiashvili2@gmail.com	
	დას დემეტრაშვილი	Demetrashvili.mako@yahoo.com	
	როსტომ რუსუდანი	R.D. rusudani@gmail.com	R. Rusudani
	მარიამ გოგიშვილი	mariam.gogishvili@georoad.ge	

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარხი დოკუმენტი შიდასახელმწიფოებრივი გზების
 აქტივების მართვის პროექტის განხორციელებლად საჯარო განხილვა

14 ივლისი 2015

№	სახელი, გვარი	საკონტაქტო ინფორმაცია	ხელმოწერა
	საყვანტოს	apshashvili.zauri@gmail.com	
	ხესჯან თომბათაშვილი	rusavelizbava.shvili@gmail.com	
	მ.თაძე ივანთაძე	marjan.sulkhanishvili283@gmail.com	
	ჩ.ყაბაძე	Ltkababashvili@gmail.com	

