

## არატექნიკური რეზიუმე თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება

დამკვეთი:



შემსრულებელი:



0163არი, 2010



## 1. პროექტის დასაბუთება

სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული შპს “საქართველოს რკინიგზა” გეგმავს სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაზრდას თბილისის ცენტრალური ნაწილის შემოვლითი ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობის გზით. დედაქალაქის ფარგლებში ამჟამად არსებული სარკინიგზო ხაზი წარმოადგენს აღმოსავლეთ-დასავლეთი სატრანსპორტო დერეფნის საქართველოს გავლით წარმოებული გადაზიდვების მთავარ მარშრუტს. “საქართველოს რკინიგზის” მიერ, ძირითადად, ხორცელდება ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტრანზიტი აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებისაკენ. ქალაქის ცენტრალური ნაწილის ფარგლებში მოქცეული სარკინიგზო ტერმინალების, ჩიხური და გამანაწილებელი სადგურების უმრავლესობა მოძველებული ან მიტოვებულია. არსებული რკინიგზა, რომელსაც აქვს მცირე რაოდენობის საავტომობილო გადაკვეთები, წარმოადგენს ქალაქის ჩრდილოეთი ნაწილის განვითარების შემაფერხებელ ფაქტორსა და რკინიგზის გასწვრივ არსებული მიწის ნაკვეთების გაუფასურების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიზეზს.

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი არა მხოლოდ გაზრდის სარკინიგზო ოპერაციების უსაფრთხოებასა და ეფექტურობას თბილისის ცენტრალური ნაწილის შემოვლითი ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობის გზით, არამედ ხელს შეუწყობს გამოთავისუფლებული ტერიტორიების ხელახალ განაშენიანებას ქალაქის განვითარების გენერალური გეგმის შესაბამისად. ამ ღონისძიებების განხორციელება არ არის გათვალისწინებული თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის ფარგლებში. წინამდებარე დოკუმენტში ისინი ნახსენებია მხოლოდ სრული სურათის შექმნის მიზნით. “საქართველოს რკინიგზის” მიერ გამოთავისუფლებული ტერიტორიების განვითარება ორი მიმართულებით იგეგმება:

- რკინიგზის ცენტრალურ სადგურსა და სადგურ „დიდუბეს“ შორის (დაახლოებით 73.2 კმ) არსებული მონაკვეთის განვითარების გეგმის შემუშავება და ხელახალი განაშენიანება;
- რკინიგზის ცენტრალურ სადგურსა და სადგურ „ნავთლულს“ შორის არსებული მონაკვეთის გადაქცევა (დაახლოებით 6 კმ სიგრძის) საქალაქო სატრანსპორტო დერეფნად, სადაც შესაძლოა შემდეგი პროექტების განხორციელება:
  - o ორხაზიანი მსუბუქი ტრამვაის ტიპის სატრანსპორტო სისტემის შექმნა, რომელიც იმობრავებს მცხეთიდან (ჩრდილო-დასავლეთი) თბილისის ცენტრალური სადგურის გავლით აეროპორტისა და რუსთავის, და შემდეგ გარდაბნის მიმართულებით (სამხრეთ-აღმოსავლეთი). ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში მსუბუქი რკინიგზა ჩაანაცვლებს სამგზავრო რკინიგზას „საქართველოს რკინიგზის“ დღეს არსებულ მარშრუტზე;
  - o ახალი საქალაქო გზის გაყვანა ცენტრალურ სადგურსა და სადგურ „ნავთლულს“ შორის არსებულ დერეფანში.

პროექტს სჭირდება საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს ნებართვა, რომელიც გაიცემა პროექტის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საფუძველზე. “საქართველოს რკინიგზამ” მიმართა საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტებს, მათ შორის, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკს (EBRD), და ევროპის საინვესტიციო ბანკს (EIB) თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის განხორციელებისათვის საჭირო დაფინანსების მისაღებად. აქედან გამომდინარე, მომზადებულ იქნა პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასება როგორც ქართული კანონმდებლობის, ასევე საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მოთხოვნების დაკმაყოფილების მიზნით.

პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების განხორციელების მიზნით „კიევიპროტრანსმა“ (KGT), შპს „საქართველოს რკინიგზასა“ და „კიევიპროტრანს“-ს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, დაიქირავა კონსტრუქციული შემდეგი შემადგენლობით: GDC Solution Ltd (გუბტიე, დამენია, ჩანტლაძე Solutions), CENN (კავკასიის გარემოსდაცვითი არასამთავრობო ორგანიზაციების ქსელი) და APLR (მიწის მესაკუთრეთა უფლებების დაცვის ასოციაცია).

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში მოცემულია ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე პროექტის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპებთან დაკავშირებული შესაძლო ზემოქმედებები. დოკუმენტი შეიცავს აგრეთვე პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმას, რომელიც აღწერს გამოვლენილი ზემოქმედებების თავიდან აცილების, შერბილების, კომპენსირებისა და შესაბამისობის მონიტორინგის ზომებს. გარდა ამისა, APLR-მა შეიმუშავა ადგილმონაცვლეობისა და კომპენსაციის ჩარჩო. წინამდებარე არატექნიკურ რეზიუმეში წარმოდგენილია ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების, გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმისა და ადგილმონაცვლეობისა და კომპენსაციის ჩარჩოს ძირითადი მიგნებები. ჩატარდა კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებსა და ფართო საზოგადოებასთან, ხოლო პროექტთან დაკავშირებული ინფორმაციის საჯაროობა უზრუნველყოფილ იქნა პროექტისათვის მომზადებულ დაინტერესებულ მხარეთა ჩართვის გეგმის ფარგლებში. ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების საბოლოო ანგარიშის პროექტი წარმოადგენს საჯარო ინფორმაციას. საზოგადოების დაინტერესებული წარმომადგენლებისათვის “საქართველოს რკინიგზა” უზრუნველყოფს საჯარო მოსმენებს შესაბამის მუნიციპალიტეტებში.

## 2. პროექტი

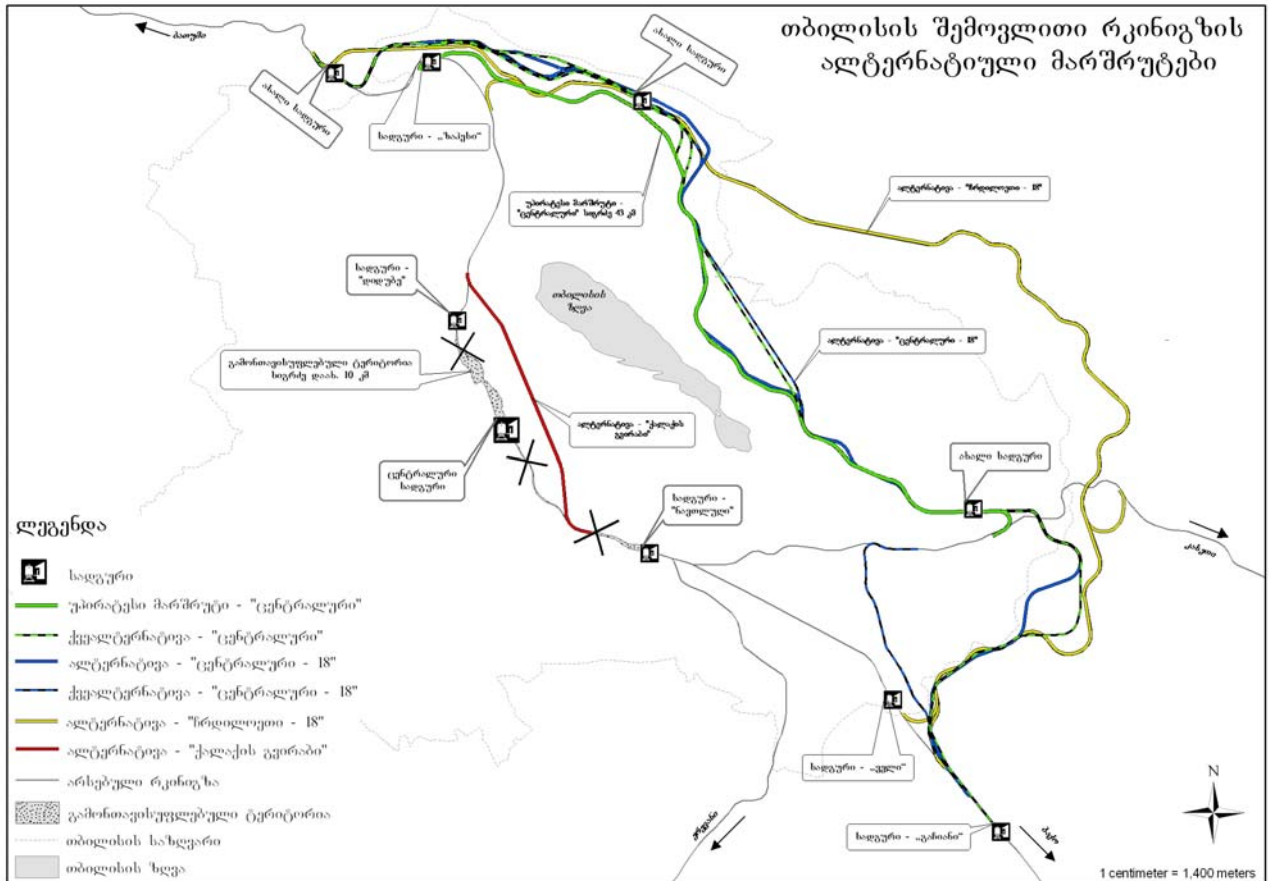
### პროექტის ალტერნატივები

პროექტის შემუშავების საწყის ეტაპზე “საქართველოს რკინიგზამ” განიხილა შემოვლითი რკინიგზის მარშრუტის სხვადასხვა ალტერნატივა. თავიდანვე გადაწყდა შემოვლითი რკინიგზის გაყვანა მტკვრის მარცხენა მხარეს, ვინაიდან ტოპოგრაფიული პირობების გამო რკინიგზის ხაზის მშენებლობა მდინარის მარჯვენა ნაპირზე დიდ დანახარჯებთან იქნებოდა დაკავშირებული. საწყისი ალტერნატივების შერჩევის პროცესში მხედველობაში იქნა მიღებული შემდეგი ძირითადი ფაქტორები:

- რელიეფით განპირობებული პროექტირებისა და მშენებლობის შემზღუდავი ფაქტორები, მათ შორის, საინჟინრო გეოლოგიური პირობები: ეს იყო ალტერნატიული მარშრუტების პროექტირების ძირითადი შემზღუდავი ფაქტორი, ვინაიდან იგი გავლენას ახდენს მარშრუტის სიგრძეზე, ასევე მის ადგილმდებარეობაზე, საჭირო გვირაბებისა და ხიდების რაოდენობასა და სიგრძეზე.
- ღირებულება: პროექტის შემუშავების პროცესში შემოთავაზებულმა ალტერნატივებმა მნიშვნელოვანი ცვლილებები განიცადეს, ვინაიდან საინჟინრო ნაგებობებმა (ხიდები, გვირაბები) ღირებულების გაზრდა გამოიწვია.
- გარემოსდაცვითი შეზღუდვები: ალტერნატივების განხილვის საწყის ეტაპზე გამოირიცხა ალტერნატივა, რომელიც ითვალისწინებდა შემოვლითი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას თბილისის ზღვის უშუალო სიახლოვეს.
- სოციალური გავლენები: ფიზიკური ადგილმონაცვლეობის მინიმუმამდე დაყვანის მიზნით მარშრუტების განსაზღვრისას შეძლებისდაგვარად ხდებოდა მარშრუტების აცილება დასახლებული პუნქტებისგან.

აღტერნატივების ანალიზის დროს თანმიმდევრობით იქნა განხილული რიგი აღტერნატიული მარშრუტებისა, რომელთაგან ზოგიერთი გამოირიცხა განხილვისა და შედარების ადრეულ ეტაპზე. კერძოდ, ის ვარიანტი, რომელიც ითვალისწინებდა რკინიგზის ხაზის მშენებლობას თბილისის ზღვის ჩრდილოეთ ნაპირთან ძალიან ახლოს, გამორიცხულ იქნა, ვინაიდან იგი გამოიწვევდა მნიშვნელოვან გარემოსდაცვით უარყოფით ზეგავლენებს და საფრთხეს შეუქმნიდა „თბილისის ზღვას“.

შედარების პროცესის ბოლოს გამოიკვეთა ოთხი მთავარი აღტერნატივა.



ცხრილი 1. თბილისის შემოვლითი რკინიგზის აღტერნატივები

№	აღტერნატივა	ქვეალტერნატივა	საწყისი პუნქტი	საბოლოო პუნქტი	სახელმძღვანელო ქანობი	გვირაბი წყალსაცავის მონაკვეთზე
1	აღტერნატივა I (ქალაქის გვირაბი)	–	სადგური დიდუბე	სადგური ნავთლული		NA
2	აღტერნატივა II (ჩრდილოეთი - 18 <sup>0</sup> /00 ქანობით)	–	სადგური კარსანი (საპროექტო)	სადგური ლილო I	15 <sup>0</sup> /00, 18 <sup>0</sup> /00	NA
3	აღტერნატივა III (ცენტრალური - 15-18 <sup>0</sup> /00 ქანობით)	III-1	სადგური კარსანი (საპროექტო)	სადგური ლილო I	15 <sup>0</sup> /00	არ არის
		III-2	სადგური კარსანი (საპროექტო)	სადგური ლილო I	15 <sup>0</sup> /00	არის
		III-3	სადგური კარსანი (საპროექტო)	სადგური ლილო I	15 <sup>0</sup> /00	არ არის
		III-4	სადგური კარსანი (საპროექტო)	სადგური ლილო I	15 <sup>0</sup> /00	არის

№	ალტერნატივა	ქვეალტერნატივა	საწყისი პუნქტი	საბოლოო პუნქტი	სახელმძღვანელო ქანობი	გვირაბი წყალსაცავის მონაკვეთზე
4	ალტერნატივა IV (ცენტრალური)	IV-1	ზაპესი	სადგური ლილო I	18 ‰	არ არის
		IV- 2	ზაპესი	სადგური ლილო I	18 ‰	არის

ცხრილი 2 გვიჩვენებს თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ძირითადი ალტერნატივების შედარებას გარემოსდაცვითი და სოციალური მახასიათებლების მიხედვით.

**ცხრილი 2. თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ძირითადი ალტერნატივების შედარება**

	ალტერნატივა I ქალაქის გვირაბი	ალტერნატივა II ჩრდილოეთი - 180‰	ალტერნატივა III ცენტრალური - 180‰	ალტერნატივა IV ცენტრალური
<b>ტექნიკური მახასიათებლები</b>				
მთლიანი სიგრძე (კმ)	9.5	49.2	46.4	29
გვირაბები	1 (9540 მ)	3 (8175 მ)	4 (3900 მ)	3 (2550 მ)
მიანდობითი ფასი (მილიონი ევრო)	არ არის შეფასებული	686	312	264
<b>გარემოსდაცვითი საკითხები</b>				
<b>გეოლოგია</b>	გრუნტის დაქვეითებული მექანიკური მახასიათებლები. ჯდენადი გრუნტი.	მეწვრული პროცესების გააქტიურების მაღალი ალბათობა.	მეწვრული პროცესების გააქტიურების მაღალი ალბათობა.	მეწვრული პროცესების გააქტიურების საშუალო ალბათობა.
<b>ჰიდროლოგია და ჰიდროგეოლოგია</b>	მიწისქვეშა წყლების ჰიდროლოგიური რეჟიმის დარღვევის შესაძლებლობა.		სიახლოვე „თბილისის ზღვასთან“;  გრუნტის წყლების არსებობა დაბალ სიღრმეზე (2-10 მ), რაც განაპირობებს შესაძლო უარყოფით გავლენებს მათ ხარისხზე	სიახლოვე „თბილისის ზღვასთან“;  გრუნტის წყლების არსებობა დაბალ სიღრმეზე (2-10 მ), რაც განაპირობებს შესაძლო უარყოფით გავლენებს მათ ხარისხზე.
<b>დაცული ტერიტორიები</b>	გავლენა არ არის.	თბილისის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონის გადაკვეთა.	თბილისის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონის გადაკვეთა.	თბილისის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონის გადაკვეთა.
<b>ლანდშაფტი (ვიზუალური ზეგავლენა)</b>	უმნიშვნელო უარყოფითი გავლენა.	საშუალო უარყოფითი გავლენა – სენსიტიური უბნების არარსებობა მარშრუტის მახლობლად.	საშუალო უარყოფითი გავლენა – სენსიტიური უბნების არსებობა მარშრუტის მახლობლად.	საშუალო უარყოფითი გავლენა – სენსიტიური უბნების არსებობა მარშრუტის მახლობლად.

	ალტერნატივა I ქალაქის გვირაბი	ალტერნატივა II ჩრდილოეთი - 18 <sup>0</sup> /00	ალტერნატივა III ცენტრალური - 18 <sup>0</sup> /00	ალტერნატივა IV ცენტრალური
<b>ხმაური</b>	ქალაქის ნაწილი რჩება სარკინიგზო ტრანსპორტის ინტენსიური მოძრაობის გავლენის ქვეშ.	საშუალო უარყოფითი გავლენა – ცალკეული დასახლებული პუნქტები ექცევა ხმაურის გავლენის ქვეშ.	საშუალო უარყოფითი გავლენა – ცალკეული დასახლებული პუნქტები ექცევა ხმაურის გავლენის ქვეშ	საშუალო უარყოფითი გავლენა – ცალკეული დასახლებული პუნქტები ექცევა ხმაურის გავლენის ქვეშ
<b>ფლორა და ფაუნა</b>	გავლენა მოსალოდნელი არ არის.	მწვანე საფრის განადგურება (ბუჩქნარი). მარშრუტი მდიდარია ფაუნით. შესაბამისად, შესაძლო უარყოფითი გავლენა მაღალია.	მწვანე საფრის (ბუჩქნარი). განადგურება; საკონსერვაციო ღირებულების მქონე სახეობების არსებობა.	მწვანე საფრის (ბუჩქნარი). განადგურება; საკონსერვაციო ღირებულების მქონე სახეობების არსებობა.
<b>სოციალური საკითხები</b>				
<b>მიწის შესყიდვა</b>	უმნიშვნელო რაოდენობა გვირაბის პორტალებთან.	პროექტის მიზნებისთვის მოხდება დაახლოებით 312.6 ჰა მიწის ფართობის შესყიდვა.	პროექტის მიზნებისთვის მოხდება დაახლოებით 207.55 ჰა მიწის ფართობის შესყიდვა.	პროექტის მიზნებისთვის მოხდება დაახლოებით 125 ჰა მიწის ფართობის შესყიდვა.
<b>ადგილმონაცვლეობა</b>	ფიზიკურ ადგილმონაცვლეობას ადგილი არა აქვს.	4 დასახლებული პუნქტის გადაკვეთა 7 ადგილას. ადგილმონაცვლეობას ექვემდებარება კერძო საცხოვრებელი სახლები, მიწის ნაკვეთები და ბენზინგასამართი სადგურები. გავლენის ქვეშ ექცევა დაახლოებით 300 კერძო სახლი.	5 დასახლებული პუნქტის გადაკვეთა 6 ადგილას. ადგილმონაცვლეობას ექვემდებარება კერძო საცხოვრებელი სახლები, მიწის ნაკვეთები და ბენზინგასამართი სადგურები. გავლენის ქვეშ ექცევა დაახლოებით 170 კერძო სახლი.	5 დასახლებული პუნქტის გადაკვეთა 8 ადგილას. ადგილმონაცვლეობას ექვემდებარება კერძო საცხოვრებელი სახლები, მიწის ნაკვეთები და ბენზინგასამართი სადგურები. გავლენის ქვეშ ექცევა დაახლოებით 50-75 კერძო სახლი.

**შერჩეული ალტერნატივა**

„საქართველოს რკინიგზის“ მიერ შერჩეული მარშრუტი – ვარიანტი IV-1, ანუ ცენტრალური ალტერნატივა 18<sup>0</sup>/00 ქანობით, გამართლებულია ეკონომიკური და ტექნიკური თვალსაზრისით. ამ ვარიანტის შესაძლო გავლენები ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე მნიშვნელოვნად არ განსხვავდება სხვა ვარიანტების შესაძლო გავლენებისაგან.

**პროექტის ძირითადი მახასიათებლები და ელემენტები**

პროექტი შედგება ორი ძირითადი ნაწილისაგან:

**1) შემოვლითი რკინიგზა:**

- 27.1 კმ სიგრძის ახალი ორხაზიანი “ზაჰესი – ლილო I” სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა;

- 3 გვირაბის (2.55 კმ საერთო სიგრძით) მშენებლობა ახალ ორხაზიან სარკინიგზო მონაკვეთზე;
- 3 ხიდის მშენებლობა ახალ ორხაზიან სარკინიგზო მონაკვეთზე;
- “ლილო 1” ახალი სატვირთო სადგურის მშენებლობა;
- “ზაჰესის” სატვირთო სადგურის მოდერნიზება;
- “ლილო 1 – თბილისის მახარისხებელი სადგურის” 10 კმ სიგრძის მონაკვეთის მოდერნიზება, რომელიც ითვალისწინებს: არსებული ერთხაზიანი მონაკვეთის რეაბილიტაციასა და დამატებითი ხაზის მშენებლობას.

## 2) თბილისის ცენტრალურ ნაწილში სარკინიგზო ნაგებობების დემონტაჟი:

- ლიანდაგები: ქალაქის ცენტრალურ ნაწილში არსებული მთავარი სარკინიგზო ხაზის (გამანაწილებელი სადგურების, სარკინიგზო სადგურების, ჩიხური სადგურების, დეპოებისა და სხვა ინფრასტრუქტურის ჩათვლით) ჩრდილოეთით სადგურ „დიდუბესა“ და სამხრეთით სადგურ „ნავთლულს“ შორის მდებარე მონაკვეთის (დაახლოებით 10 კმ) მოჭრა და სრული დემონტაჟი. საერთო ჯამში, ხელახალი განაშენიანებისათვის გამოთავისუფლდება 83.4 ჰექტარი. გარდა აღნიშნული 83.4 ჰექტარისა, დამატებით გამოთავისუფლდება ტერიტორია, რომელიც ამჟამად დაკავებული აქვს რკინიგზის ჩიხურ სადგურებს. ჩიხური სადგურების საერთო რაოდენობა შეადგენს 64-ს, რომელთაგან 55 კერძო, 9 კი „საქართველოს რკინიგზის“ მფლობელობაშია. ჩიხური სადგურების მფლობელი ორგანიზაციები და კომპანიები დამოკიდებულნი არიან რკინიგზიდან ტვირთების პირდაპირ მიღებაზე. შესაბამისად, რკინიგზის გადატანის შემდეგ ისინი, სავარაუდოდ, გადავლენ ახალი რკინიგზის მიმდებარე ტერიტორიაზე, ან შეცვლიან ტვირთის გადაზიდვის პროფილს.
- სადგურები: (1) თბილისის ცენტრალური სადგურის გაუქმება და (2) “დიდუბესა” და “ნავთლულის” არსებული გამავალი სადგურების ტერმინალურ სადგურებად გარდაქმნა და რეაბილიტაცია. “ნავთლულის” სადგური მოემსახურება აღმოსავლეთით, ხოლო “დიდუბე” – თბილისიდან დასავლეთით მიმავალ მგზავრებს.

## პროექტის განხორციელების გრაფიკი და წინასწარი ღირებულება

პროექტის ტექნიკურ-ეკონომიკური ანალიზის მიხედვით, ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობას დაახლოებით 3 წელი დასჭირდება. მას შემდეგ, რაც მომზადდება საბოლოო ტექნიკური პროექტი და მისი განხორციელების გეგმა, შესაძლებელი იქნება ვადების დაზუსტება. წინასწარი შეფასებით, არსებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დემონტაჟი დასრულდება სამშენებლო სამუშაოების დამთავრებიდან და ახალი შემოვლითი რკინიგზის ექსპლუატაციაში შესვლიდან 6 თვის ვადაში.

შპს “საქართველოს რკინიგზის” შეფასებით, პროექტის მთლიანი ღირებულება შეადგენს დაახლოებით 290 მილიონ ევროს, დღგ-ს ჩაუთვლელად.

### 3. ძირითადი გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხები და შემოთავაზებული შემარბილებელი ღონისძიებების მონახაზი

#### “თბილისის ზღვა”

თბილისის წყალსაცავის წყალი გამოიყენება თბილისის წყალმომარაგებისთვის, სარწყავად და რეკრეაციული მიზნებისათვის. წყლის ამოღება ხდება ტბის ჩრდილოეთ მხარეს. შერჩეული მარშრუტი გადაკვეთს ტბის წყალშემკრებ აუზს. შესაძლო გავლენები დაკავშირებული იქნება ლიანდაგებიდან გადასული მატარებლებიდან ნახშირწყალბადების დაღვრასთან (ზედაპირული ან მიწისქვეშა წყლების მიმართულებით). მინიმალური მანძილი შერჩეულ მარშრუტსა და თბილისის წყალსაცავს შორის დაახლოებით 900 მ-ია, ხოლო შეფარდებითი სიმაღლე ამ მონაკვეთზე საშუალოდ, 150 მ თბილისის წყალსაცავის სარკის ზედაპირიდან. შემარბილებელი ღონისძიებები მოიცავს: ა) საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების გეგმებს, შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე ტექნიკურ პერსონალს, აღჭურვილობისა და მასალების მყისიერ ხელმისაწვდომობას; და ბ) სათანადო საინჟინრო ნაგებობების არსებობას სატვირთო შემადგენლობების ლიანდაგებიდან გადასვლისა და “თბილისის ზღვის” დაბინძურების თავიდან ასაცილებლად.

#### დაცული ტერიტორიები

შერჩეული მარშრუტი კვეთს თბილისის ეროვნული პარკის ტრადიციული გამოყენების ზონას ორ ადგილას. აღსანიშნავია, რომ ამ ტერიტორიაზე არსებობს საკონსერვაციო ღირებულების სახეობები და ჰაბიტატები, განსაკუთრებით, ეს ეხება კვირიკობის ხევის გადაკვეთის ადგილს.

ვინაიდან თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მარშრუტი გადის თბილისის ეროვნული პარკის ტერიტორიაზე, რომელიც განიხილება როგორც დაცული ტერიტორიის ტყის ფონდი, „საქართველოს რკინიგზა“ შესაბამისი განაცხადის საშუალებით მიმართავს თხოვნით გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს (გარემოზე ზემოქმედების სანებართვო განაცხადის გაკეთებამდე) პარკის ამ ნაწილისათვის სპეციალური დანიშნულებით ტყით სარგებლობის კატეგორიის მინიჭების თაობაზე.

„საქართველოს რკინიგზა“ თბილისის ეროვნულ პარკზე ზემოქმედების საკომპენსაციო ღონისძიებებს საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის სამინისტროსთან ერთად შეიმუშავებს, რაც შეესაბამება ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის PR6-ის მოთხოვნებს და ე.წ. *no net loss* მიდგომას გარემოს მიმართ.

#### ხმაური

ხმაურის მოდელირებით განისაზღვრა ხმაურის სენსიტიური რეცეპტორები და უბნები, სადაც საჭირო იქნება ხმაურდამცავი ღონისძიებების განხორციელება.

შესაძლო შემარბილებელ ღონისძიებებს მიეკუთვნება აკუსტიკური ეკრანების მოწყობა, გვირაბების პორტალების მოპირკეთება ხმაურის შემაკავებელი მასალით, ხმაურდამცავი კარ-ფანჯრის ინსტალაცია და სხვ.

#### თბილისის ცენტრალური სადგური

პროექტი ითვალისწინებს თბილისის ცენტრალური სადგურის გაუქმებას. შედეგად, მოსალოდნელია შემდეგი სოციალური ხასიათის გავლენები:

- გავლენა იმ მგზავრებზე, რომლებსაც მოუწევთ ერთი სადგურიდან მეორეზე გადასვლა (ნავთლული – დიდუბე): ეს არის შედარებით უმნიშვნელო გავლენა, ვინაიდან “ნავთლულისა” (აღმოსავლეთი) და “დიდუბის” (დასავლეთი) სამგზავრო სადგურებს შორის არსებობს პირდაპირი კავშირი მეტროს საშუალებით. პირდაპირი მატარებლები, როგორცაა ზაფხულის

განმავლობაში მოძრავი ერევანი-ბათუმი, გამოიყენებენ თბილისის შემოვლით რკინიგზას.

- გავლენა იმ კომერციულ კომპანიებზე, რომლებიც იყენებენ ჩიხურ სადგურებს: “საქართველოს რკინიგზასთან” გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე, ჩიხურ სადგურებს იყენებს 20 კომპანია. ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასებაზე მომუშავე გუნდის მხარდაჭერით ამ კომპანიებსა და “საქართველოს რკინიგზას” შორის გაიმართა საკონსულტაციო შეხვედრები. ამჟამად განიხილება ერთ-ერთი შესაძლო გადაწყვეტილება: იმ კომპანიების გადაყვანა შემოვლითი რკინიგზის “ლილო 1” ახალი სადგურის მიდამოებში, რომლებსაც ამის სურვილი აქვთ. მიწის შესყიდვა და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა კერძო კომპანიების საზღვრებამდე განხორციელდება “საქართველოს რკინიგზის” მხარდაჭერით. ახალ ტერიტორიებზე გადასულ კომპანიებს უფლება ექნებათ მათ საკუთრებაში არსებული ქონების როგორც შენარჩუნების, ასევე მისი გაყიდვისა. ამ საკითხთან დაკავშირებით კონსულტაციები გავლენის ქვეშ მყოფ კომპანიებთან კვლავაც მიმდინარეობს. ეს საკითხი მომავალში კიდევ უფრო დაიხვეწება და დეტალური სამოქმედო გეგმა წარმოდგენილი იქნება განსახლების სამოქმედო გეგმაში.
- მცირე ბიზნესკომპანიები: ერთი შეხედვით, სადგურის გარშემო არსებული მცირე ბიზნესკომპანიები არ ექცევიან მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ, ცენტრალური სადგურის გაუქმების შედეგად. თუმცა, ეს მოსაზრება უნდა დადასტურდეს ადგილმონაცვლეობის სამოქმედო გეგმის ფარგლებში განხორციელებული სოციო-ეკონომიკური კვლევის შედეგად. ადგილმონაცვლეობის სამოქმედო გეგმის მომზადების ტექნიკურ დავალებაში აუცილებელია ამ გავლენის გათვალისწინებაც.

### ადგილმონაცვლეობა

ახალი შემოვლითი რკინიგზის მშენებლობისთვის საჭირო იქნება დაახლოებით 125 ჰა მიწის ფართობის შესყიდვა, საიდანაც 50 ჰა არის კერძო საკუთრება, ხოლო 75 ჰა – მუნიციპალური ან სახელმწიფო მიწა. კერძო საკუთრებაში არსებული 50 ჰექტარიდან 42 ჰა წარმოადგენს სასოფლო-სამეურნეო მიწებს. მიწის ნაკვეთების უმეტესი ნაწილი არ არის რეგისტრირებული. დასახლებული ტერიტორიებიდან რკინიგზის დაშორების მიზნით ხდება მარშრუტში მცირე ცვლილებების შეტანა. ამჟამად ცნობილია, რომ გავლენის ქვეშ ექცევა დაახლოებით 50-75 საცხოვრებელი სახლი; გავლენის ქვეშ მოექცევა ასევე 20 ბიზნესკომპანია.

თბილისის ცენტრალურ ნაწილში დემონტაჟს დაქვემდებარებული სარემონტო დეპოების დათვალიერების შედეგად აღმოჩნდა, რომ არსებულ შენობებში ამჟამად ცხოვრობს აფხაზეთიდან იძულებით გადაადგილებული დაახლოებით 30 ოჯახი. ეს ოჯახები, რომლებიც ექვემდებარებიან ფიზიკურ ადგილმონაცვლეობას, აუცილებლად გათვალისწინებულ უნდა იქნენ პროექტის ადგილმონაცვლეობის სამოქმედო გეგმაში.

საკომპენსაციო და ადგილმონაცვლეობისთვის აუცილებელი ღონისძიებები განხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მოთხოვნების (შესრულების მოთხოვნა 5) შესაბამისად, ესენია:

- გავლენის ქვეშ მყოფი ქონებისა და ადამიანების დეტალური აღწერის განხორციელება;
- კომპენსაცია უნდა იყოს ქონების განსახლებამდე არსებული ღირებულების ეკვივალენტური. გავლენის ქვეშ მყოფ პირებს უნდა მიეცეთ არჩევანის გაკეთების საშუალება ფულად და არაფულად კომპენსაციებს შორის, სადაც არაფულადი კომპენსაცია გულისხმობს ალტერნატიული საცხოვრებელი უზრუნველყოფას;
- მოწყვლადი პირების გამოვლენა და მათი დახმარების უზრუნველყოფა;

- განხორციელების პასუხისმგებლობების ნათლად განსაზღვრა და დაკისრება;
- კონსულტაციებისა და საჩივრების მექანიზმების ამოქმედება.

ადგილმონაცვლეობის ჩარჩო უკვე მომზადებულია. მასში განსაზღვრულია საკომპენსაციო და ადგილმონაცვლეობისთვის აუცილებელი ღონისძიებების განხორციელების ყველა პრინციპი. ადგილმონაცვლეობის ჩარჩო მოცემულია ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში დანართის სახით. განსახლების სამოქმედო გეგმა, რომელიც მომზადდება შემოვლითი რკინიგზის ტექნიკური პროექტის დასრულებისთანავე (2009 წლის ნოემბრის ბოლო), მოიცავს გავლენის ქვეშ მოქცეული ქონებისა და ადამიანების დეტალურ აღწერას. გავლენის ქვეშ მოქცეული თემების წარმომადგენლებსა და გავლენის ქვეშ მყოფ პირებთან ჩატარდება კონსულტაციები საუკეთესო საკომპენსაციო ღონისძიებების შესაძლო ვარიანტების გამოსავლენად.

### **ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება**

პროექტი დღის წესრიგში აყენებს პროფესიულ დაავადებებს და მოსახლეობის ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საკითხებს:

- „საქართველოს რკინიგზამ“ უნდა შეიმუშაოს ჯანდაცვისა და უსაფრთხოების მართვის სისტემა, რომელიც შესაბამისობაში იქნება საქართველოს კანონმდებლობას, საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების მოთხოვნებსა (მათ შორის, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) PR2) და ამ სფეროში არსებული საუკეთესო პრაქტიკასთან;
- რკინიგზის მშენებლობასთან ასევე დაკავშირებულია მესამე მხარის რისკებიც, რომელთა მართვაც შესაძლებელია სამშენებლო ტრანსპორტის მოძრაობის დაგეგმვისა და მართვის (სენსიტიური ტერიტორიების არიდებით) და თემების ცნობიერების ამაღლების (განსაკუთრებით სკოლებთან მუშაობის) საშუალებით. ამ გავლენასთან დაკავშირებული მოთხოვნები გათვალისწინებული იქნება კონტრაქტორებთან გაფორმებულ ხელშეკრულებებში;
- რკინიგზის ექსპლუატაციის დროს მოსალოდნელია მესამე მხარის ლიანდაგებზე მოხვედრით გამოწვეული შეჯახება მატარებლებთან:
  - მჭიდროდ დასახლებულ უბნებზე სასურველია რკინიგზის შემოღობვა;
  - ახლომდებარე თემებში ჩატარდება ცნობიერების ამაღლების კამპანიები. განსაკუთრებული ყურადღება მიექცევა სკოლის მოსწავლეებთან მუშაობას;
  - შლაგბაუმიანი გადასასვლელები არის მესამე მხარესთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევების ერთ-ერთი მთავარი წყარო. ამიტომ ყველა გადაკვეთა საავტომობილო გზასთან უნდა განხორციელდეს მიწისქვეშა გასასვლელების ან ხიდების საშუალებით.
- ჯილდები: არსებობს ინფორმაცია იმის თაობაზე, რომ მარშრუტის მიერ გადაკვეთილი ტერიტორიის ფარგლებში არის ჯილდებით დაავადებული საქონლის სამარხები, რომელთა ზუსტი ადგილმდებარეობა ცნობილი არაა. საჭიროა შესაბამისი ზომების მიღება, რათა მიწის სამუშაოების დროს თავიდან იყოს აცილებული ინფექციების აქტივაცია.
- ხის განძელება: ხის განძელება ტრადიციული “სოკოს საწინააღმდეგო” დამუშავებით პოტენციურად სახიფათოა, ვინაიდან ცნობილია, რომ დამუშავების ორივე ტრადიციული მეთოდი (კრეოზოტი - კანცეროგენული მძიმე ნახშირწყალბადების ნარევი და CCA - ქრომის, სპილენძისა და დარიშხანის მარილების ნარევი) სახიფათოა ჯანმრთელობისთვის. მრავალ ქვეყანაში ეს მეთოდები უკვე აკრძალულია. მიღებული იქნება შემდეგი ზომები:

1. რკინიგზის ახალი ხაზისთვის გამოყენებული იქნება ბეტონის განძელები. გარკვეული ტექნიკური მიზეზების გამო, შესაძლებელია, საჭირო გახდეს ასევე ხის განძელების გამოყენებაც ცალკეულ მონაკვეთებზე. თუმცა მათი მოცულობა, ლიანდაგის მთლიანი სიგრძის გათვალისწინებით, მცირე იქნება. იმ შემთხვევაში, თუ საჭირო იქნება ხის განძელების გამოყენება, საკონტრაქტო დოკუმენტებში ჩაიდება მოთხოვნა იმის თაობაზე, რომ მათი დამუშავების მეთოდი და დამუშავებისთვის გამოსაყენებელი მასალა შეესაბამებოდეს ევროკავშირის 2001/90/EC დირექტივის მოთხოვნებს.
2. კრეოზოტით დამუშავებული ხის განძელები (დაახლოებით 2 408 მ<sup>3</sup>), რომლებიც მოიხსნება თბილისის ცენტრალურ ნაწილში არსებული სარკინიგზო ხაზიდან, უნდა განთავსდეს, როგორც სახიფათო ნარჩენი.
  - o მშენებლობისა და არსებული სტრუქტურების დემონტაჟის პროცესში წარმოქმნილი ხმაურის, ვიბრაციისა და მტვრის საკითხები მოგვარდება ამ სახის პროექტებისთვის შემუშავებული სტანდარტული ღონისძიებებით.
  - o გამოსათავისუფლებელ ტერიტორიებზე განხორციელებულმა ნიადაგისა და მასალების დაბინძურების წინასწარმა შეფასებამ გამოავლინა ცალკეული უბნები “საქართველოს რკინიგზის” სარემონტო დეპოებსა და სახელოსნოებში, სადაც, შესაძლოა, ადგილი ჰქონდეს ნახშირწყალბადებით დაბინძურებას; დემონტაჟის განხორციელებამდე ჩატარდება დაბინძურების დეტალური შესწავლა და შეფასება; სახიფათო ნარჩენებთან მოპყრობისა და მათი განთავსებისას გათვალისწინებული იქნება საქართველოს კანონმდებლობა და ამ სფეროში არსებული საუკეთესო პრაქტიკა.

#### 4. გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმა

ზემოქმედებების თავიდან აცილებისა და შერბილების ღონისძიებები დაწვრილებით აღწერილია გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმაში. ეს ღონისძიებები გათვალისწინებული იქნება შემოვლითი რკინიგზის პროექტირებასთან, მშენებლობასთან, ექსპლუატაციასა და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებულ მოთხოვნებში.

გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმა მოიცავს აგრეთვე გარემოსდაცვითი და სოციალური მონიტორინგის პროგრამას. გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმა განსაზღვრავს კონკრეტულ კრიტერიუმებს იმ ღონისძიებების ეფექტურობის შესაფასებლად, რომლებიც უნდა განხორციელდეს საქართველოს კანონმდებლობისა და საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტების - ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკისა (EBRD) და ევროპის საინვესტიციო ბანკის (EIB) - გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად.

გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმის მოკლე შინაარსი მოცემულია წინამდებარე არატექნიკური რეზიუმეს დანართში

## 5. საზოგადოების ინფორმირებისა და ჩართვის პროცესი

კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან და მათი ჩართვის პროცესი განხორციელდა თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის დაინტერესებულ მხარეთა ჩართვის გეგმის საფუძველზე, რომელიც შემუშავდა ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD), ევროპის საინვესტიციო ბანკის (EIB) და საქართველოს კანონმდებლობის პროექტებთან დაკავშირებული ინფორმაციის საჯაროობასა და საჯარო კონსულტაციებთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესაბამისად.

2009 წლის 21 ივლისს ჩატარდა სკოპინგის შეხვედრა პროექტის ყველა დაინტერესებულ მხარესთან. შეხვედრამდე გაიმართა წინასწარი კონსულტაციები მთავრობისა და სხვა დაინტერესებული მხარეების წარმომადგენლებთან. ინფორმაცია პროექტის შესახებ ფართოდ გავრცელდა პროექტის საპრეზენტაციო ბროშურის საშუალებით. საზოგადოებისთვის პროექტთან დაკავშირებით კომენტარების გაკეთების საშუალების მიცემის მიზნით მუნიციპალიტეტებსა და “საქართველოს რკინიგზის” ოფისში დაიდგა ე.წ. კომენტარებისა და შემოთავაზებების ყუთები. პროექტის შესახებ ინფორმაციის ფართოდ გავრცელების მიზნით გამოყენებულ იქნა მედიასაშუალებები, მათ შორის სატელევიზიო და რადიოპროგრამები, პრესკონფერენციები და ინტერნეტი. გარდა ამისა, “საქართველოს რკინიგზამ” გახსნა სატელეფონო “ცხელი ხაზი”, რომლის საშუალებითაც დაინტერესებულ მხარეებს მიეცათ თავიანთი მოსაზრებების გამოთქმის საშუალება.

გარდა იმ საკითხებისა, რომლებიც გათვალისწინებულ იქნა “საქართველოს რკინიგზისა” და პროექტის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების შეფასებაზე მომუშავე საკონსულტაციო ჯგუფის მიერ, საჯარო საკონსულტაციო შეხვედრების დროს წამოიჭრა შემდეგი საკითხები:

- ამჟამად დახურვის პროცესში მყოფი ყოფილი ბირთვული რეაქტორის არსებობა მცხეთაში, ვინაიდან პროექტის საწყის ეტაპზე იგეგმებოდა რკინიგზის სადგურის მშენებლობა რეაქტორის შენობიდან გარკვეულ მანძილზე. ეს საკითხი გადაწყვიტა “საქართველოს რკინიგზამ”: სატვირთო სადგურის მშენებლობა ამოღებულ იქნა გეგმიდან, რითაც აცილებულ იქნა “საქართველოს რკინიგზის” თანამშრომლებსა და მოქალაქეებთან დაკავშირებული შესაძლო საფრთხეები.
- გლდანისა და ნორიოს ნაგავსაყრელების არსებობა – ეს ობიექტები არ არის შეხებაში პროექტთან.

ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების წინამდებარე შეფასება საზოგადოებას წარედგინება საქართველოს გარემოსდაცვითი ნებართვების გაცემის პროცესის ფარგლებში. ინფორმაცია საჯარო შეხვედრების ჩატარების შესახებ დაინტერესებულ მხარეებსა და ფართო საზოგადოებას მიეწოდებათ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად. საჯარო შეხვედრები, სავარაუდოდ, ჩატარდება 2009 წლის ნოემბრის ბოლოს – დეკემბრის დასაწყისში.

მშენებლობის პროცესში და შემოვლითი რკინიგზის ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ “საქართველოს რკინიგზამ” გააგრძელებს კონსტრუქციულ თანამშრომლობას პროექტის დაინტერესებულ მხარეებთან. დაინტერესებულ მხარეებს ექნებათ შესაძლებლობა, “საქართველოს რკინიგზას” მიაწოდონ თავიანთი მოსაზრებები/კომენტარები, რაზედაც “საქართველოს რკინიგზამ” გააკეთებს რეაგირებას საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსისა და პროექტისათვის შემუშავებული გასაჩივრების მექანიზმის შესაბამისად.

**დანართი: თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმის რეზიუმე**

ქმედება №	შესაძლო გავლენა / საკითხი	შერბილება / მართვა	პასუხისმგებლობა განზორციელება
<b>ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა და არსებული ხაზის რეკონსტრუქცია</b>			
C1	სამშენებლო სამუშაოების დროს გარემოსდაცვითი და სოციალური სტანდარტების დაცვა.	<ul style="list-style-type: none"> <li>მშენებლობის ზედამხედველობის გეგმა;</li> <li>სამშენებლო უბნის მართვის გეგმა, რომელშიც შედის:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>ავარიული დაღვრების პრევენციისა და საგანგებო სიტუაციების ქვეგეგმა;</li> <li>მასალებთან მოპყრობისა და მათი შენახვის ქვეგეგმა – ინსტრუქციები – სახიფათო მასალებთან მოპყრობის ქვეგეგმა;</li> <li>სამშენებლო ნარჩენების მართვის ქვეგეგმა.</li> </ul> </li> <li>სამშენებლო უბნის დახურვის გეგმა;</li> <li>სამშენებლო ტექნიკის მოძრაობის გეგმა;</li> <li>სამშენებლო უბნის მენეჯერის დანიშვნა;</li> <li>ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცირისა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცირის დანიშვნა ზედამხედველობისა და უბნის შემოწმების გაზორციელების მიზნით;</li> <li>ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცირისა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცირის მიერ მომზადებული ანგარიშების რეგულარული განხილვა.</li> </ul>	<p>ამზადებს “საქართველოს რკინიგზა” / კონტრაქტორი მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>განზორციელება “საქართველოს რკინიგზისა” და მისი კონტრაქტორების მიერ მშენებლობის პროცესში;</p> <p>ყოველთვიური ანგარიშების მომზადება გარემოსდაცვითი, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების და სოციალური სტანდარტების დაცვის შესახებ “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცირისა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცირის მიერ.</p>
C2	ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება მშენებლობის პროცესში.	<ul style="list-style-type: none"> <li>მშენებლობის პროცესში ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების გეგმა სხვა საკითხებთან ერთად განიხილავს: სამუშაო ადგილების რისკების შეფასებასა და მოთხოვნებს პერსონალური დაცვის საშუალებებისადმი; სამშენებლო პერსონალის ტრენინგსა და ცნობიერების ამაღლებას; განსაკუთრებული ყურადღება უნდა გამახვილდეს გვირაბების მშენებლობაზე; მაღალ სიმაღლეებზე (ხიდები / სამშენებლო ობიექტები) და დახურულ სივრცეებში მუშაობის ასპექტებს; სამშენებლო ტექნიკის მოძრაობის უსაფრთხოების საკითხებს; ცენტრალური სადგურის ინფრასტრუქტურის დემონტაჟს;</li> <li>საგანგებო მდგომარეობისათვის მზადყოფნის გეგმა ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირებისათვის.</li> </ul>	<p>ამზადებს “საქართველოს რკინიგზის” / კონტრაქტორი მიერ დაქირავებული კონტრაქტორი მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>განზორციელება მშენებლობის პროცესში;</p> <p>ყოველკვარტალური ანგარიშების მომზადება გარემოსდაცვითი, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების და სოციალური სტანდარტების დაცვის შესახებ მშენებლობის პირველ წელს და ყოველსემესტრული ანგარიშების მომზადება მშენებლობის მეორე და მესამე წელს.</p>
C3	სამშენებლო მუშა პერსონალის სოციალური უზრუნველყოფის საკითხები / შესაძლო კონფლიქტები და წინააღმდეგობები / პერსონალის საჩივრები / არასამართლიანი საკონტრაქტო და სამუშაო პირობები.	<ul style="list-style-type: none"> <li>სოციალური ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების გეგმა სანიტარიული, სოციალური და სამედიცინო ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების, ასევე სამშენებლო მუშა პერსონალის საცხოვრებელითა და ტრანსპორტით უზრუნველსაყოფად;</li> <li>“საქართველოს რკინიგზამ” უნდა დაიქირაოს მხოლოდ კარგი რეპუტაციის მქონე აღიარებული კომპანიები და მოსთხოვოს კონტრაქტორებს შრომის, სოციალური დაცვის, პროფესიული ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების ეროვნული კანონებისა და შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის იმ პრინციპებისა და სტანდარტების დაცვა, რომლებიც ეხება ბავშვთა შრომის</li> </ul>	<p>ამზადებს “საქართველოს რკინიგზის” მიერ დაქირავებული კონტრაქტორი მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>“საქართველოს რკინიგზის” საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცირის მიერ ადგილობრივი თემებისა და მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების გამოკითხვა.</p>

ქმედება №	შესაძლო გავლენა / საკითხი	შერბილება / მართვა	პასუხისმგებლობა განხორციელება
<b>ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა და არსებული ხაზის რეკონსტრუქცია</b>			
		<p>გამოყენების აკრძალვას, იძულებითი შრომის აკრძალვას, შრომასთან დაკავშირებული დისკრიმინაციის აკრძალვას და ჯგუფური და კოლექტიური ხელშეკრულებების დადების თავისუფლებას;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• მუშათა საჩივრების მექანიზმის შექმნა;</li> <li>• სამუშაო უბნის მარეგულირებელი წესების შემუშავება;</li> <li>• მუშათა ქცევის კოდექსის შემუშავება</li> <li>• მუშების ინფორმირება ადგილობრივი მოსახლეობის სპეციფიური სოციალურ-კულტურული ასპექტების შესახებ იმ შემთხვევაში თუ სხვა ქვეყნის სამშენებლო კომპანია იქნება დაქირავებული.</li> </ul>	
C4	თემებთან ურთიერთობა თემების მშენებლობასთან დაკავშირებული საჩივრები.	<p>თემებთან ურთიერთობის გეგმა, რომელიც სხვა საკითხებთან ერთად მოიცავს:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცერის დანიშვნას;</li> <li>• საზოგადოების ინფორმირებისა და ცნობიერების ამაღლების კამპანიას;</li> <li>• კარგი ურთიერთობების დამყარების ღონისძიებებს;</li> <li>• საზოგადოებრივი საჩივრების მექანიზმს კონფლიქტების გადაჭრის პროცედურის ჩათვლით.</li> </ul>	<p>ამზადებს “საქართველოს რკინიგზის” მიერ დაქირავებული კონტრაქტორი მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>“საქართველოს რკინიგზის” საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცერის მიერ ადგილობრივი თემებისა და მუნიციპალიტეტების წარმომადგენლების გამოკითხვა.</p>
C5	საცხოვრებლის დაკარგვა – ფიზიკური ადგილმონაცვლეობა.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• კონსულტაციები გავლენის ქვეშ მყოფ პირებთან;</li> <li>• საჩივრების მექანიზმის შექმნა;</li> <li>• ადგილმონაცვლეობის დეტალური სამოქმედო გეგმის შემუშავება. ფიზიკური ადგილმონაცვლეობა უნდა დაიგეგმოს და განხორციელდეს ადგილმონაცვლეობის სამოქმედო გეგმის საფუძველზე, რომელიც შემუშავდება EBRD-ის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის PR5-ის: მიწის შესყიდვა, იძულებითი განსახლება და ეკონომიკური ადგილმონაცვლეობა მოთხოვნების შესაბამისად</li> </ul>	<p>ამზადებს „საქ. რკინიგზა“ - მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცერის მიერ ანგარიშების რეგულარულად მომზადება სტანდარტების დაცვის შესახებ.</p>
C6	მიწისა და შემოსავლის წყაროს დაკარგვა – ეკონომიკური ადგილმონაცვლეობა.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• კონსულტაციები გავლენის ქვეშ მყოფ პირებთან;</li> <li>• კონსულტაციები თბილისის ჩიხური სადგურების მფლობელებთან;</li> <li>• თბილისის რკინიგზის სადგურის პერსონალისთვის ადგილმონაცვლეობის პროგრამის შემუშავება;</li> <li>• შემოსავლის წყაროების აღდგენის დეტალური ჩარჩოსა და გეგმის შემუშავება EBRD-ის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის PR5-ის: მიწის შესყიდვა, იძულებითი განსახლება და ეკონომიკური ადგილმონაცვლეობა მოთხოვნების შესაბამისად.</li> </ul>	<p>ამზადებს „საქ. რკინიგზა“ - მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცერის მიერ ანგარიშების რეგულარულად მომზადება სტანდარტების დაცვის შესახებ.</p>
C7	თბილისის ეროვნულ პარკსა და მის შემოგარენში საკონსერვაციო ღირებულების მქონე ჰაბიტატებზე, ფლორასა და ფაუნაზე აცილებადი	<p>მუშა პერსონალის გარემოსდაცვითი ცნობიერების ამაღლების ტრენინგი:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• წითელი ნუსხის სახეობების ბუდობისა და შთამომავლობის გამოკვების ადგილების, ძველ შენობებში და ხეებზე კანონით დაცული ღამურების კოლონიების არიდება; დაუყოვნებლივ ინფორმირება დაცული სახეობების შემფოთების</li> </ul>	<p>ტრენინგის ინსტრუქციებს შეიმუშავებს “საქართველოს რკინიგზა” მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>ახორციელებს “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცერი ან</p>

ქმედება №	შესაძლო გავლენა / საკითხი	შერბილება / მართვა	პასუხისმგებლობა განხორციელება
<b>ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა და არსებული ხაზის რეკონსტრუქცია</b>			
	გავლენების პრევენცია	<p>შემთხვევების შესახებ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• გასხვისების დერეფნის ახლოს არსებული ბებერი ხეების შეძლებისდაგვარად შენარჩუნება;</li> <li>• ნიადაგის ზედმეტი დატკეპნისგან და მცენარეული საფრის დაზიანებისგან თავის არიდება;</li> <li>• სახიფათო ნარჩენებისა და მასალების უსაფრთხო შენახვა და სხვ.</li> </ul>	გარემოსდაცვითი კონსულტანტი.
C8	საზოგადოებრივი ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საკითხები (მოძრაობის უსაფრთხოება; სამშენებლო ხმაური/ვიბრაცია და მტკვრი).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• საზოგადოებრივი ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების გეგმა, რომელიც ეხება მოძრაობის უსაფრთხოებას (სამშენებლო ტექნიკა და ტრანსპორტი); ვიბრაციას, ხმაურს და მტკვრს; დიდი რაოდენობის სამშენებლო მუშაების არსებობასთან დაკავშირებულ რისკებს (მაგ., სქესობრივი გზით გადაამდები დაავადებები) და საზოგადოებრივ უსაფრთხოებას.</li> <li>• საჩივრების მექანიზმი (თემებთან ურთიერთობის გეგმასთან კოორდინაციით).</li> </ul>	<p>ამზადებს “საქართველოს რკინიგზის” მიერ დაქირავებული კონტრაქტორი მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>ყოველკვარტალური ანგარიშების მომზადება გარემოსდაცვითი, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების და სოციალური სტანდარტების დაცვის შესახებ მშენებლობის პირველ წელს და ყოველწლიურად ანგარიშების მომზადება მშენებლობის მეორე და მესამე წელს.</p> <p>ადგილობრივი თემების ადმინისტრაციისა და წარმომადგენლების მონაწილეობის გამოკითხვა “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცისა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის ოფიცის მიერ.</p>
C9	ადგილობრივი დასახლების შესაძლებლობები.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ადგილობრივი საშუალო ძალის დაქირავების გეგმა – დაქირავების პროცედურის ჩარჩო, რომლის მიზანია ადგილობრივი საშუალო ძალისთვის დასაქმების შესაძლებლობის უზრუნველყოფა.</li> </ul>	<p>ამზადებს “საქართველოს რკინიგზა” მშენებლობის დაწყებამდე;</p> <p>განხორციელება “საქართველოს რკინიგზისა” და მისი კონტრაქტორების მიერ მშენებლობის პროცესში.</p>
C10	ადგილობრივი ეკონომიკური შესაძლებლობები.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ადგილობრივი შესყიდვების გეგმა, რომლის მიზანია საქართველოს კომპანიებისთვის მშენებლობის პროცესში ყველა სახის მომსახურების კონტრაქტების ხელმისაწვდომობის შესაძლებლობის უზრუნველყოფა.</li> </ul>	<p>“საქართველოს რკინიგზა” და მისი კონტრაქტორები საშუალების დაწყებამდე;</p> <p>განხორციელება მშენებლობის პროცესში.</p>
C11	გავლენა კულტურულ მემკვიდრეობასა და არქეოლოგიაზე.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• შემთხვევითი აღმოჩენების პროცედურა, მუშა პერსონალის ცნობიერების ამაღლების ტრენინგი;</li> <li>• შესაბამის უბნებზე სამშენებლო სამუშაოების მონიტორინგი არქეოლოგიის მიერ;</li> </ul> <p>იხ. რუკა 9.</p>	<p>პროცედურა: “საქართველოს რკინიგზა” სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე;</p> <p>განხორციელება “საქართველოს რკინიგზისა” და მისი კონტრაქტორების მიერ არქეოლოგიის ზედამხედველობით.</p>
C12	ლოკალიზებული ისტორიული დაბინძურების გაწმენდა ადგილზე.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ადგილის ვაჟანსალების გეგმა (სინჯების აღება, გასუფთავება საჭიროების შემთხვევაში, გატანა და განთავსება).</li> </ul>	<p>“საქართველოს რკინიგზის” კონტრაქტორი, ზედამხედველობას გაუწევს “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების</p>

ქმედება №	შესაძლო გავლენა / საკითხი	შერბილება / მართვა	პასუხისმგებლობა განხორციელება
<b>ახალი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა და არსებული ხაზის რეკონსტრუქცია</b>			
			ოფიცერი.
C13	ეპიზოტოლოგიური დაავადებების გააქტიურების რისკი – ინფექციის აფეთქება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>დეტალური ეპიზოტოლოგიური კვლევა და მონიტორინგი საქართველოს სოფლის მეურნეობის სამინისტროსთან თანამშრომლობით.</li> </ul>	“საქართველოს რკინიგზა” საქართველოს სოფლის მეურნეობის სამინისტროსა და სხვა შესაბამის ინსტიტუტებთან თანამშრომლობით.
C14	გეოლოგიური საშიშროება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>საინჟინრო ღონისძიებების განხორციელება გეოლოგიური საშიშროების თავიდან აცილების მიზნით; მათ შორის, ეროზიასა და მეწყრებთან ბრძოლის გეგმების შესრულება ლიანდაგების დეფორმაციის თავიდან აცილებისა და ზოგადი უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით;</li> </ul>	მშენებლობის დაწყებამდე შეიმუშავებს “საქართველოს რკინიგზის” სამშენებლო კონტრაქტორი და ზედამხედველობას გაუწევს “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცერი.
C15	ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების დაბინძურების საშიშროება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>„თბილისის ზღვის“ გეოლოგიური უსაფრთხოების უზრუნველყოფა შესაბამისი საინჟინრო გადაწყვეტებითა და საგანგებო სიტუაციებისათვის მზადყოფნით (გეგმა, პერსონალი, აღჭურვილობა, აღჭურვილობის ხელმისაწვდომობა).</li> <li>მშენებლობის პროცესში ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების დაბინძურებისგან დაცვის შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება.</li> </ul>	მშენებლობის დაწყებამდე შეიმუშავებს “საქართველოს რკინიგზის” სამშენებლო კონტრაქტორი და ზედამხედველობას გაუწევს “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცერი.
C16	ნაყოფიერი ნიადაგების დაკარგვა და დაზიანება, ნიადაგის დატკეპნა, ნიადაგის ეროზია.	<ul style="list-style-type: none"> <li>შესწორების შეტანა სამშენებლო უბნის მართვაში ნიადაგის დატკეპნის თავიდან აცილების მიზნით;</li> <li>ნიადაგების აღდგენის გეგმა;</li> <li>ნაყოფიერი ნიადაგის შენარჩუნების გეგმა (მოხსნა და შენახვა სათანადო პირობებში);</li> <li>ეროზიასთან ბრძოლის გეგმა.</li> </ul>	“საქართველოს რკინიგზის” გარემოსდაცვითი კონსულტანტი; ჯანმრთელობის, სოციალურ და გარემოსდაცვით საკითხებში ოფიცრისა და კონსულტანტის რეგულარული ანგარიშები.
C17	შესაძლო უარყოფითი გავლენა თბილისის ეროვნული პარკის ჰაბიტატზე, ფლორასა და ფაუნაზე; ჰაბიტატების შეცვლა: დაკარგვა, დანაწევრება, ინვაზიური სახეობების შემოყვანა საექსპლუატაციო და სარემონტო სამუშაოების განხორციელების შედეგად.	<p>სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე აუცილებელია:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ჩატარდეს წინასამშენებლო კვლევა ფაუნის წითელი ნუსხის სახეობებზე (ფრინველები, ღამურები, მცირე ძუძუმწოვრები, რეპტილიები) გავლენის თავიდან აცილებისა და ამ სახეობების ალტერნატიული ჰაბიტატებით უზრუნველყოფის მიზნით;</li> <li>შემუშავდეს ფლორის გადარგვის გეგმა – წინასამშენებლო კვლევა ფლორის წითელი ნუსხის სახეობებისათვის გადასარგავი ტერიტორიის გამოვლენის მიზნით;</li> <li>შეთანხმდეს თბილისის ეროვნული პარკზე ზეგავლენის საკომპენსაციო ღონისძიებები საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან;</li> </ul>	უნდა შემუშავდეს გარემოსდაცვითი კონსულტანტის მიერ მშენებლობის დაწყებამდე; უნდა შეთანხმდეს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროსთან; უნდა განხორციელდეს რეგულარული მონიტორინგი და ანგარიში ჩაბარდეს “საქართველოს რკინიგზის” ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცერს.

ქმედება №	შესაძლო გავლენა / საკითხი	შერბილება / მართვა	პასუხისმგებლობა განხორციელება
<b>თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ექსპლუატაცია</b>			

ქმედება №	შესაძლო გავლენა / საკითხი	შერბილება / მართვა	პასუხისმგებლობა განხორციელება
<b>თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ექსპლუატაცია</b>			
O1	ექსპლუატაციის ეტაპზე წარმოქმნილი ნარჩენები.	<ul style="list-style-type: none"> <li>მყარი ნარჩენების დახარისხების, შეგროვებისა და განთავსების გეგმა;</li> <li>ნარჩენი წყლების მონიტორინგის გეგმა.</li> </ul>	შემუშავება და განხორციელება "საქართველოს რკინიგზის" მიერ.
O2	ხმაური	<ul style="list-style-type: none"> <li>ხმაურდამცავი ღონისძიებების გატარება შესაბამის ადგილებზე (იხ. რუკები 13 და 14);</li> <li>ხმაურის მონიტორინგი</li> </ul>	"საქართველოს რკინიგზა" და მისი შესაბამისი კონტრაქტორი
O3	ზედაპირული და მიწისქვეშა წყლების დაბინძურების საშიშროება.	<ul style="list-style-type: none"> <li>„თბილისის ზღვის“ ეკოლოგიური უსაფრთხოების უზრუნველყოფა შესაბამისი საინჟინრო გადაწყვეტებითა და საგანგებო სიტუაციებისათვის მზადყოფნით (გეგმა, პერსონალი, აღჭურვილობა, აღჭურვილობის ხელმისაწვდომობა).</li> </ul>	მშენებლობის დაწყებამდე შეიმუშავებს "საქართველოს რკინიგზის" სამშენებლო კონტრაქტორი და ზედამხედველობას გაუწევს "საქართველოს რკინიგზის" ჯანმრთელობის, სოციალური და გარემოსდაცვითი საკითხების ოფიცერი.
O4	მცენარეულობის კონტროლი	მცენარეულობის ინტეგრირებული მართვა სარკინიგზო ტრასის მოვლისას და ჰერბიციდების შეზღუდულად გამოყენება.	ექსპლუატაციის დაწყებამდე
D	დემონტაჟის შედეგად წარმოქმნილი ნარჩენები.	<p>დემონტაჟის შედეგად წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის გეგმა, რომელიც მოიცავს:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>დემონტაჟის დაწყების წინ ყველა შესაძლო სახიფათო ნარჩენის გატანა;</li> <li>კრეოზოტით გაჯელებული ხის განხელების უსაფრთხო აღებისა და განთავსების გეგმა.</li> </ul>	უნდა დაიგეგმოს გარემოსდაცვითი კონსულტანტის მიერ; დემონტაჟის დაწყებამდე; დემონტაჟის განმახორციელებელი "საქართველოს რკინიგზის" კონტრაქტორი.

## საკონტაქტო ინფორმაცია:

დიმიტრი ქემოკლიძე  
შპს “საქართველოს რკინიგზა”  
სტრატეგიული პროექტებისა და  
განვითარების დეპარტამენტის უფროსი

15, თამარ მეფის გამზირი,  
0112, თბილისი,  
საქართველო

ტელ.: 56 31 59  
56 53 59  
56 54 97

ელ. ფოსტა: [dkemoklidze@railway.ge](mailto:dkemoklidze@railway.ge)  
ელ. გვერდი: [www.railway.ge](http://www.railway.ge)

გიორგი ზაზაშვილი  
შპს “საქართველოს რკინიგზა”  
სამშენებლო-სარემონტო სამუშაოების  
კოორდინირების სამსახურის უფროსი

15, თამარ მეფის გამზირი,  
0112, თბილისი,  
საქართველო

ტელ.: 56 31 48  
მობ.: 891 19 02 03

ელ-ფოსტა: [gzazashvili@railway.ge](mailto:gzazashvili@railway.ge)  
ელ. გვერდი: [www.railway.ge](http://www.railway.ge)