

ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფანი (ქვეშეთი - კობი) საგზაო პროექტი

ქვეყანა: საქართველო

პროექტის ნომერი: 50271

ბიზნეს სექტორი: ტრანსპორტი

შეტყობინების ტიპი: სახელმწიფო

გარემოს დაცვის კატეგორია: A

საბჭოზე გატანის თარიღი: 2019 წლის 2 ოქტომბერი

ხელმოწერის თარიღი: - 2019 წლის 11 ოქტომბერი

პროექტის მოკლე ანოტაციის გამოქვეყნების თარიღი: 2019 წლის 30 ივლისი

პროექტის აღწერა

საქართველოსთვის სუვერენული სესხის მიწოდება წკერე-კობის გვირაბის ასაშენებლად (ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის პროექტი), რომელიც მდებარეობს ჟინვალი-ლარსის გზაზე (ჩრდილო-სამხრეთის დერეფანი) და ქვეშეთი-კობის გზის მონაკვეთის (შემდეგში „პროექტი“) ნაწილს შეადგენს.

კვეშეთისა და კობის დამაკავშირებელი დერეფნის ცენტრალურ მონაკვეთი სრულ გადაკეთებას საჭიროებს. გზის არსებული 35 კილომეტრიანი მონაკვეთი საფრთხის შემცველი ძალიან დატვირთულია საავტომობილო მოძრაობით და მისი გეგმიური შეკეთება ზამთრის პერიოდში რთულია, რაც იწვევს დიდი ხნით გზის დახურვას ზამთრის თვეების განმავლობაში. ახალი, 23 კილომეტრიანი შემოვლითი გზა კვეშეთიდან კობამდე აშენდება, მეტი გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფის, უსაფრთხო გადაადგილებისა და მთელი წლის განმავლობაში მოქმედ მდგომარეობაში ფუნქციონირების მიზნით. მასში მოიაზრება 5 კილომეტრიანი ადგილობრივი გზები, რომლებიც ნებისმიერ კლიმატურ პირობებში მოემსახურება მიმდებარე სოფლების შიდა გზებს. პროექტი ასევე გულისხმობს ჯამში 11.6 კილომეტრის სიგრძის 5 გვირაბის მშენებლობას (თითოეულის სიგრძე დაახლოებით 9 კილომეტრი) და ჯამში დაახლოებით 1.6 კილომეტრის სიგრძის 6 ხიდის მშენებლობას.

პროექტის მიზნები

პროექტი გააუმჯობესებს დაკავშირებას, წვდომასა და უსაფრთხოებას ჩრდილო-სამხრეთის დერეფანში და საკუთარ წვლილს შეიტანს ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებაში. პროექტი,

რომელიც საქართველოს მთავრობისთვის პრიორიტეტს წარმოადგენს, გზების სრულყოფილი რეაბილიტაციის პროგრამის შემადგენელი ნაწილია, რომელიც თავის მხრივ, მიზნად ისახავს საქართველო გარდაქმნას ტრანსპორტის, ლოგისტიკისა და ვაჭრობის რეგიონულ ცენტრად, რომელიც დააკავშირებს ევროპასა და აზიას და აგრეთვე გააუმჯობესებს სატრანზიტო კავშირებს კავკასიის რეგიონში. აქცენტები გაკეთდება სატრანზიტო ვაჭრობის კონტექსტში ქვეყნის ხერხემალზე, რომელიც აღმოსავლეთ-დასავლეთისა და ჩრდილო-სამხრეთის სატრანსპორტო დერეფნებისგან შედგება.

შუალედური შედეგი

წინამდებარე პროექტი ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკურ განვითარებას, რეგიონალურ ინტეგრაციას და გააუმჯობესებს დაკავშირებას ძირითადი სატრანსპორტო დერეფნების გასწვრივ როგორც თავად საქართველოში, ასევე მის მეზობელ ქვეყნებში (დააკავშირებს სომხეთს, თურქეთს, საქართველოს და რუსეთის ფედერაციას). პროექტი წვლილს შეიტანს ტვირთისა და მგზავრთა ნაკადების უწყვეტ მოძრაობაში. სამუშაოებისა და ინფრასტრუქტურული ობიექტების (გვირაბები და ხიდები) ტექნიკური სირთულების გათვალისწინებით, პროექტი აგრეთვე ხელს შეუწყობს ახალი ტექნოლოგიების (დრონების) დანერგვას როგორც პროექტისათვის და ასევე ზოგადად საქართველოს საგზაო სექტორისათვის, რაც გამოყენებას ჰპოვებს მშენებლობისა და ზედამხედველობის პროცესში, განსაკუთრებით რთულად მისადგომ ინფრასტრუქტურულ ობიექტებისათვის, მაგ. გვირაბების, კარიბჭე-გასასვლელებისა და ხიდების კონსტრუქციებისათვის.

ინფორმაცია კლიენტის შესახებ

საქართველოს სახელმწიფო

პროექტის განმახორციელებელი უწყებაა საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სისტემაში შემავალი საქართველოს საგზაო დეპარტამენტი, რომელიც პასუხისმგებელია საერთოდ ქვეყნის საგზაო სექტორზე და წინამდებარე პროექტის განხორციელებაზე.

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის დაფინანსების ჯამი

53,400,000 ევრო

პროექტის მთლიანი ღირებულება

497,300,000 ევრო

- 53.4 მილიონი ევრო გაცემული იქნება ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მიერ;
- 370.2 მილიონი ევრო გაცემული იქნება აზიის განვითარების ბანკის მიერ;
- 73.7 მილიონი ევრო გაცემული იქნება საქართველოს მიერ.

გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხები

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური პროგრამის 2014 წლის რედაქციის თანახმად პროექტს მიენიჭა A კატეგორია და მას გააჩნია მნიშვნელოვანი ეკოლოგიური და სოციალური ეფექტის მოხდენის პოტენციალი, რაც შეიძლება მომდინარეობდეს ქვეშეთსა და კობს შორის ახალი გზის მშენებლობისა და ფუნქციონირებიდან. ახალი შემოვლითი გზის სიგრძე 23 კილომეტრია. ის გულისხმობს ჯამში 11.6 კილომეტრის სიგრძის 5 გვირაბის აგებას, საიდანაც თითოეულის სიგრძე იქნება 9 კილომეტრი. მოიაზრება ასევე ჯამში 1.6 კილომეტრის სიგრძის 6 ხიდის მშენებლობა, საიდანაც ერთი თაღოვანი იქნება და მდინარე ხადისწყალზე გაიდება. ახალი გზა დაფინანსდება საქართველოს მთავრობის მიერ აზიის განვითარების ბანკისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის დახმარებით. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი მხოლოდ გვირაბის მშენებლობის კონტრაქტის (1-ელი ლოტი) თანადაფინანსებას ახორციელებს.

პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასების განსაჯაროების პაკეტი დასრულებულია და მოიცავს უშუალოდ პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასებას, არა-ტექნიკურ ანოტაციას, გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების მართვის გეგმის ჩარჩოს - რომელიც დანართის სახით ერთვის გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასებას - დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობის გეგმას და მიწის ნაკვეთების გამოსყიდვისა და ადგილობრივ მაცხოვრებელთა სხვა ადგილას განსახლების ჩარჩო დოკუმენტს. ხსენებული მასალები 2019 წლის 3 მაისიდან ხელმისაწვდომია ინტერნეტში საქართველოს საგზაო დეპარტამენტისა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის ვებგვერდებზე. დაბეჭდილი სახით მასალები ხელმისაწვდომი გახდა ადგილობრივი მოსახლეობისთვის. ბიომრავალფეროვნების სამოქმედო გეგმა გამოქვეყნდა 2019 წლის აგვისტოს დასაწყისში. ყველა ეს დოკუმენტი მთლიან პროექტს ეხება (1-ელი და მე-2 ლოტები). ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების სიღრმისეული კვლევა გულისხმობდა დოკუმენტების მიმოხილვას და ობიექტების დათვალიერებას კონკრეტულ ადგილებთან დაკავშირებული ეკოლოგიური და სოციალური ზეგავლენის შეფასების მიზნით ისევე, როგორც ნებისმიერი დამატებითი ზომის საჭიროების გამოვლენას, რაც პროექტს შესაბამისობაში მოიყვანდა გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკის 2014 წლის რედაქციასთან.

პროექტის განვითარების პროცესში დაკავშირებული წრეებისა და მხარეების ჩართვა ინტენსიურად ხდებოდა. ასე მაგალითად, 2018 წლის აპრილიდან 2019 წლის თებერვლამდე 40 შეხვედრა მოეწყო დაინტერესებულ წრეებთან და მხარეებთან. მათ შორის შედგა ღია საკონსულტაციო შეხვედრები, დისკუსიები ფოკუს-ჯგუფებში, ინდივიდუალური სახის სიღრმისეული გასაუბრება. დაინტერესებული წრეებისა და მხარეების ჩართულობის პოლიტიკა სავალდებულო წესით გულისხმობს მშენებლობამდე და მშენებლობის პერიოდში

საზოგადოების ჩართულობას ისევე, როგორც პროექტთან დაკავშირებული საკითხების გასაჩივრების მექანიზმს. ადგილობრივ თემთან მოკავშირე პირი იქნება პასუხისმგებელი პროექტის განხორციელების ადგილებში დაინტერესებულ წრეებთან და მხარეებთან ჩართულობის პოლიტიკის განხორციელებაზე.

საქართველოს საგზაო დეპარტამენტი შეიმუშავებს და განახორციელებს პროექტის ჩარჩო დოკუმენტს გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების მართვისთვის. საფრთხეების განეიტრალებისა და მართვის ზომები გამოვლენილია პროექტის ყველა ფაზისთვის. ზოგი მათგანი გულისხმობს კონტრაქტორის მიერ კონკრეტული გარემოსდაცვითი საკითხების მართვის გეგმების მომზადებას სანამ საველე სამუშაოები დაიწყება. გარემოსდაცვითი საკითხების მართვის კონკრეტული გეგმები მოიცავს მაგ. სამშენებლო ბანაკის მართვის გეგმას, შრომითი და სამუშაო პირობების მართვის გეგმას, ინერტული / სამშენებლო ნარჩენის მართვის გეგმას და ბიომრავალფეროვნების მართვის გეგმას. ამასთანავე, საფრთხეების განეიტრალების ზომები გულისხმობს კონტრაქტორის მიერ რამდენიმე პროფესიონალის დაქირავებას, მაგ. გარემოსდაცვით/სოციალურ საკითხთა ოფიცრის და ეკოლოგიური სამუშაოების კლერკების აყვანას, ასევე ინჟინრის მიერ გარემოსდაცვითი და სოციალური გუნდების ფორმირებას, რომელთა რიგებშიც იქნებიან საერთაშორისო გარემოსდაცვითი/ბიომრავალფეროვნების სპეციალისტი და საერთაშორისო განსახლების/სოციალური/შრომითი საკითხების სპეციალისტი, ეროვნული გარემოსდაცვითი სპეციალისტი და ეროვნული სოციალურ საკითხთა სპეციალისტი, ასევე კულტურული მემკვიდრეობის მონიტორი. გარემოსდაცვითი ზეგავლენის ეროვნული შეფასება 2019 წლის აპრილში იქნა დამტკიცებული კომპეტენტური ორგანოს მიერ. ინერტული/სამშენებლო ნარჩენის განთავსების ადგილები, თუ გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასების დოკუმენტში ხსენებულისგან განსხვავებული იქნება, დაექვემდებარება ცალკე სიღრმისეულ შესწავლას და კომპეტენტური ორგანოებისა და კრედიტორების მიერ ცალკე დამტკიცების პროცესს.

პროექტი გულისხმობს როგორც ფიზიკურ, ასევე ეკონომიკურ ადგილმონაცვლეობას. ამასთან დაკავშირებით, მიწის გამოსყიდვისა და განსახლების გეგმის (LARP) განხორციელება დაიწყო საქართველოს საგზაო დეპარტამენტის მიერ. პირველი ლოტისთვის მიწის გამოსყიდვა უნდა შეეხოს 23 ნაკვეთს (20 სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულებისაა, ხოლო 3 - საცხოვრებელი ტიპის) და ჯამში 0.56 ჰექტარს მოიცავს. მიწის გამოსყიდვა 3 საცხოვრებელ სახლს, 12 ხეხილის მსხმოიარე ხესა და 8 ჭიშკარს/ღობეს შეეხება. აქვეა 5 ბაღეულის ბაღი და 18 საძოვარი. ჯამში, ინიციატივა შეეხება 17 კომლს (67 პირს), საიდანაც 14 მათგანზე გავლენა სერიოზული იქნება, ხოლო 5 მათგანი მოწყვლადი გახდება. მიწის გამოსყიდვისა და განსახლების გეგმის განხორციელება გადამოწმდება პროექტის დასრულების ანგარიშში, რომელსაც მონიტორინგის გარე კონსულტანტი მოამზადებს. ამასთანავე, მიწის გამოსყიდვისა და განსახლების გეგმის განხორციელებაზე მუდმივად მოხდება მეთვალყურეობა და ანგარიშგება სისტემატიური შიდა მონიტორინგის ანგარიშების გზით. მშენებლობის ეტაპზე კონტრაქტორი სავარაუდოდ 600-მდე ადამიანს დაასაქმებს. ეს

პერიოდი დაახლოებით 36 თვეს გასტანს მეორე ლოტისთვის, ხოლო 48 თვეს - პირველი ლოტისთვის. მუშახელისთვის ნებისმიერი დროებითი საცხოვრებელი და ყოფითი სივრცე (სამშენებლო ბანაკი ან კერძო სახლები) ისე დაპროექტდება და აშენდება, რომ დაკმაყოფილდეს საერთაშორისო საფინანსო კორპორაციის/ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის 2009 წლის ინსტრუქცია მუშახელის დაბინავების შესახებ. ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სახელმძღვანელო მოთხოვნების მე-2 რედაქციის ძირითადი დათქმები შეეხება ყველა კონტრაქტორს და ქვე-კონტრაქტორს. შიდა მონიტორინგის გარდა, პროექტის განმავლობაში ორჯერ ჩატარდება შრომის გარე აუდიტი (როცა ძირითადი შრომითი რესურსი იქნება მობილიზებული და პიკურ პერიოდში). პროექტის ფარგლებში გზის უსაფრთხოების აუდიტი ჩატარდა პროექტირების ეტაპზე და მისი ძირითადი რეკომენდაციები მხედველობაში იქნა მიღებული. გზის უსაფრთხოების ინსპექცია პირველ ლოტზე ჩატარდება ფუნქციონირების დაწყებამდე.

ბიომრავალფეროვნების არსებული საბაზისო ნიშნულის და პროექტის ტერიტორიაზე საკონსერვაციო სამუშაოების სტატუსის აღწერა შემუშავებულია კამერალური კვლევების, ექსპერტებთან კონსულტაციებისა და ადგილზე ჩატარებული გამოკითხვების გაერთიანების გზით. სახელდობრ, ამოცანა მოიცავდა 2018 წლის შემოდგომასა და 2019 წლის გაზაფხულზე ჩატარებულ სამიზნე გამოკითხვებს ფლორის, ფაუნის, მიგრაციული ფრინველებისა და წავების საკითხებზე. ამჟამად ტარდება დამატებითი საშემოდგომო გამოკითხვები გადამფრენი ფრინველების, ღამურებისა და წავების შესახებ. პროექტის ჩრდილოეთის ბოლო ნიშნული და ჩრდილოეთის კარიბჭე მდებარეობს ყაზბეგის ძირითადი ბიომრავალფეროვნების შემოთავაზებული არეალისა და ყაზბეგის მნიშვნელოვან ფრინველთა არეალს შორის (ან ქვეშ). პროექტი ასევე ხორციელდება ყაზბეგის ეროვნული პარკის მცირე მონაკვეთის ქვეშ 200 მეტრის სიღრმეზე (რაც ტერიტორიულად ახლახან გაფართოვდა) და შემოთავაზებულ ზურმუხტის ქსელის ადგილას. ძირითადი სქემა (არ ითვლება ნაგავსაყრელები) სავარაუდოდ შედეგად იქონიებს დაახლოებით 2.5 ჰექტარი ბუნებრივი ჰაბიტატის და 14 ჰექტარი მოდიფიცირებული ჰაბიტატის პირდაპირ დანაკარგს. ინერტული/სამშენებლო ნარჩენის განთავსების ადგილები ეროვნული პარკისა და ნებისმიერი ეროვნული პრიორიტეტული ჰაბიტატის გარეთ იქნება. ჰაბიტატის კრიტიკულობის შეფასება (CH) და შესაბამისობის შეფასების (AA) სქრინინგი ჩატარდა და შესაბამისი ანალიზის შედეგად დადგინდა, რომ კვლევა შეეხო კრიტიკული ჰაბიტატების ორი სახეობის ფრინველს (შავი სვავსა და კავკასიურ შავ როჭოს), მაგრამ არ არის მოსალოდნელი, რომ პროექტმა გავლენა იქონიოს ამ სახეობებზე. შემუშავდა ბიომრავალფეროვნების სამოქმედო გეგმა, რაც მოიცავს გარკვეულ სახეობებს ან/და ჰაბიტატებთან დაკავშირებულ საკონსერვაციო ქმედებებს. მათი მიზანია დანაკარგის დაუშვებლობის/წმინდა სარგებლის მიღებას პრიორიტეტული ბიომრავალფეროვნების სახეობებისა და კრიტიკული ჰაბიტატის მიმართებით. მათ შორისაა კრუმჰოლცის ჯიშის არყის ხე და ჭაობის დაბალი ბალახი; მცენარეთა ენდემური სახეობები; ისეთი სანაშენე ფრინველები, როგორცაა შავი როჭო, ეგვიპტური სვავი და ღალღა; მიგრაციული

მტაცებლები; ისეთი გამორჩეული ძუძუმწოვარა ცხოველები, როგორცაა კავკასიური არჩვი, წავი, ღამურა, დიდი ზომის ხორცისმჭამელი ცხოველები და ყაზბეგის არყის ხის თაგვი. ბიომრავალფეროვნების სამოქმედო გეგმაზე ზედამხედველობას განახორციელებს ზედამხედველობის ინჟინერი, რომელიც ასევე შეიმუშავებს და განახორციელებს ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგისა და შეფასების გეგმას. უშუალოდ ბიომრავალფეროვნების სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული აქტივობების განხორციელება ადგილზე მოხდება სამუშაოების ფარგლებში მოქმედი კონტრაქტორის მიერ ფიზიკური სამუშაოების ან გამოკითხვების გზით. თუმცა, მოსალოდნელია, რომ სამუშაოების ფარგლებში მოქმედი კონტრაქტორი ქვე-კონტრაქტს შესაბამის უნივერსიტეტებთან, არასამთავრობო ორგანიზაციებთან ან კონსულტანტებთან გააფორმებს ამგვარი სპეციალიზებული გამოკითხვების ჩატარებაზე.

გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასების ფარგლებში ჩატარებული ხმაურის მოდელირება (ხმაურის 344 რეცეპტორზე) ცხადყოფს, რომ ხმაურის დონე, რომელიც საერთაშორისო საფინანსო კორპორაციის მიერ 2018 წელს დადგენილი ზღვრულ ლიმიტს გადააჭარბებს, პროექტის ფარგლებში ხმაურის ბარიერების გათვალისწინებითაც კი, გავლენას იქონიებს მაქსიმუმ 19 რეცეპტორზე. მშენებლობის წინამორბედ ეტაპზე ინჟინერი დამატებით განახორციელებს ხმაურის მოდელირებას, რათა განისაზღვროს შემოთავაზებული ბარიერების კონკრეტული ადგილების მახასიათებლები და კიდევ უფრო შემცირდეს იმ ადგილების რაოდენობა, რომლებიც საერთაშორისო საფინანსო კორპორაციის მიერ დადგენილი ზღვრული ოდენობების ზემოთ აღმოჩნდებიან. ამ რეცეპტორებისთვის ალტერნატიულ გამანეიტრალებელ ზომად მიჩნეული იქნება სხვა ადგილას განსახლება (ასეთი ადგილები ჩართული იქნება მიწის გამოსყიდვისა და განსახლების გეგმაში) ან ტერიტორიის მფლობელის მიერ საბუთზე ხელის მოწერა, რითაც ის დააფიქსირებს ტერიტორიაზე დარჩენის სურვილს.

საპროექტო ტერიტორიაზე კულტურული მემკვიდრეობის ფიზიკური ობიექტების დიდი ნაირსახეობა არსებობს. გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასების პროცესში გამოვლენილი კულტურული მემკვიდრეობის ფიზიკური ობიექტების უმრავლესობა ისტორიული კოშკებია. ასევე გვხვდება რამდენიმე ეკლესია, მონუმენტები და სამი სასაფლაო. თითქმის ყველა გამოვლენილი კულტურული რესურსის ფიზიკური ობიექტი შემოთავაზებული მარშრუტიდან 50 მეტრითაა დაშორებული. გამონაკლისს წარმოადგენს 6 ობიექტი. სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე კონტრაქტორი მიიღებს „შემთხვევითი აღმოჩენის პროცედურას“ (Chance find procedure) და მის ყველა თანამშრომელს გააცნობს ამ პროცედურებს სანამ სამუშაო ობიექტზე დაუშვებს. შემოთავაზებული გამანეიტრალებელი ზომებით, რაც გულისხმობს კულტურული მემკვიდრეობის მართვის გეგმის მომზადებას და კულტურული მემკვიდრეობის მონიტორინგის დაქირავებას, პროექტით არ არის მოსალოდნელი კულტურული მემკვიდრეობის ადგილებისა და ობიექტების დაზიანება ან მათზე მნიშვნელოვანი გავლენის მოხდენა.

ახალ მარშრუტზე გზის დაგების შემდეგ ლანდშაფტის მნიშვნელოვანი ცვლილებები მოხდება, რადგან გზის ახალი მონაკვეთი შენდება ისეთ ადგილას, სადაც ასფალტის საფარი ამჟამად არ არსებობს. თუმცა, მარშრუტის 50 პროცენტზე მეტი იქნება გვირაბში და ვიზუალური ზეგავლენა მხოლოდ მიწის საფარის ზემოთ თუ იქნება ხილული. იგივე ეხება ინერტული/სამშენებლო ნარჩენის განთავსების ადგილებს. ვიზუალური ზეგავლენის მთავარი რეციპიენტები იქნებიან ადგილობრივი მაცხოვრებლები, მოგზაურები/ტურისტები და გზაზე რეგულარულად მოძრავი მგზავრები.

გარემოსდაცვითი და სოციალური სამოქმედო გეგმა, რომელიც სხვა მრავალ ფაქტორთან ერთად მოიცავს განეიტრალების ზემოხსენებულ ზომებს, შექმნის პროექტის ისეთი სტრუქტურის აგების შესაძლებლობას, რომლითაც დაკმაყოფილდება ეროვნული კანონმდებლობა და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სახელმძღვანელო მოთხოვნები. გარემოსდაცვითი და სოციალური სამოქმედო გეგმა განსაჯაროებულია გარემოსდაცვითი და სოციალური ზეგავლენის შეფასების ნაკრების შემადგენელი დოკუმენტის სახით. კრედიტორების დამოუკიდებელი კონსულტანტები სისტემატურად განახორციელებენ პროექტის აუდიტს, რათა შეფასდეს გარემოსდაცვითი, ჯანდაცვის და სოციალური მოთხოვნების შესრულება მშენებლობის დროს, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის სახელმძღვანელო მოთხოვნების შესაბამისად.

ტექნიკური თანამშრომლობა

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის მიერ დაფინანსებული შემდეგი ტექნიკური თანამშრომლობის ინიციატივები განხორციელდება პროექტის ფარგლებში.

ხელმოწერამდე მოხდება:

- გარემოსდაცვითი და სოციალური საკითხების სიღრმისეული შესწავლის ხელშეწყობა;
- დრონების გამოყენების შეფასება.

პროექტი მხარდაჭერილი იქნება ასევე საინვესტიციო გრანტით დრონების შესყიდვისა და შესაბამისი საკადრო გადამზადების/შესაძლებლობათა განვითარების ნაწილში.

კომპანიის საკონტაქტო ინფორმაცია

გივი ქველაძე

givi.kveladze@georoad.ge

(+995 32) 2 37 05 08

<http://www.mrdi.gov.ge/>

საქართველო, თბილისი 0160, ყაზბეგის გამზ. N12

საქმიანი ურთიერთობების დამყარების შესაძლებლობები

ბიზნეს შესაძლებლობების ან შესყიდვებისთვის, დაუკავშირდით კლიენტ კომპანიას.

სახელმწიფო სექტორის პროექტებისთვის, იხილეთ [EBRD შესყიდვები](#) : ტელ: +44 20 7338 6794 ელექტრონული ფოსტა: procurement@ebrd.com

ზოგადი ინფორმაციის მიღების მიზნით

EBRD-ის პროექტების შესახებ ინფორმაცია, რომელიც არ არის დაკავშირებული შესყიდვებთან: ტელ: +44 20 7338 7168; ელექტრონული ფოსტა: projectenquiries@ebrd.com

საზოგადოების ინფორმირების პოლიტიკა

[საზოგადოების ინფორმირების პოლიტიკა](#) განსაზღვრავს თუ როგორ უზრუნველყოფს ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი ინფორმაციის გაცემას მონაწილე მხარეებისთვის, რათა ხელი შეუწყოს მისი სტრატეგიების, პოლიტიკისა და ოპერაციების შესახებ ცნობიერების ამაღლებას.

პროექტების ფარგლებში საჩივრების წარდგენის მექანიზმი (PCM)

პროექტის ფარგლებში საჩივრების წარდგენის მექანიზმი (PCM) არის EBRD-ის ანგარიშვალდებულების მექანიზმი. მოცემული მექანიზმი ითვალისწინებს კერძო პირებისა და ორგანიზაციების მიერ EBRD-ის დაფინანსებით განხორციელებული იმ პროექტების შესახებ წარდგენილი საჩივრების დამოუკიდებელ განხილვას, რომლებმაც სავარაუდოდ, გამოიწვიეს, ან შეუძლიათ გამოიწვიონ გარემოსდაცვითი/ან სოციალური ზიანი.

იხილეთ [პროექტის ფარგლებში საჩივრების წარდგენის მექანიზმის](#) (PCM) გვერდი, რათა გაიგოთ, თუ როგორ წარადგინოთ საჩივარი. PCM-ის ოფიცერი (pcm@ebrd.com) ხელმისაწვდომია თქვენს ნებისმიერ შეკითხვაზე პასუხის გასაცემად იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა იქნას წარდგენილი საჩივარი და რა კრიტერიუმები არსებობს მის რეგისტრაციასა და დასაშვებობასთან დაკავშირებით, [PCM-ის პროცედურული წესების შესაბამისად](#).