

## თბილისის სატრანსპორტო კომპანია

### თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტი

#### გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმის შემაჯამებელი რეზიუმე სექტემბერი 2024

#### პროექტის აღწერა

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია (TTC) „აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკის“ (AIIB) ხელშეწყობით გეგმავს „თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტის“ განხორციელებას, რომელიც ითვალისწინებს ახალი მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვას, რაც გააუმჯობესებს თბილისის მეტროს სისტემის ეფექტურობას, საიმედოობას, უსაფრთხოებას და მდგრადობას. ახალი მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვა AIIB-ის „მწვანე ინფრასტრუქტურისა და ტექნოლოგიურად განვითარებული ინფრასტრუქტურის დაფინანსების ინიციატივების“ ფარგლებში ხორციელდება. პროექტი ითვალისწინებს 13 ოთხვაგონიანი და 9 ხუთვაგონიანი მატარებლის, სულ 97 ვაგონის შესყიდვას. ეს ინიციატივა მიზნად ისახავს არსებული მეტროს ვაგონების შეცვლას, რომელთა ექსპლუატაციიდან ამოღებაც უსაფრთხოების მიზეზებისა და ექსპლუატაციის ვადის გასვლის გამო გათვალისწინებულია 2025-2030 წლებში.

პროექტთან დაკავშირებული პოტენციური გარემოსდაცვითი და სოციალური ზემოქმედების გათვალისწინებით, პროექტს აქვს B კატეგორიის კლასიფიკაცია, AIIB - ის „გარემოსდაცვითი და სოციალური ჩარჩოს“ მიხედვით. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ (TTC) მოამზადა ეს „გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმა“ (ESMP) შემოთავაზებული პროექტის შედეგად ფიზიკურ და სოციალურ გარემოზე შესაძლო ნეგატიური ზემოქმედების შესარბილებლად. „გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმის“ მომზადებისას გათვალისწინებულ იქნა საქართველოს შესაბამისი კანონები და რეგულაციები, AIIB-ის გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკა და სტანდარტები და სხვა საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკა.

#### გარემოსდაცვითი და სოციალური ზემოქმედება

პროექტი არ ითვალისწინებს სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებას. გარემოსდაცვითი და სოციალური ზემოქმედება შეიძლება გამოწვეული იყოს მხოლოდ მეტროს მოძრავი შემადგენლობის მობილიზაციით (წარმოება/მიწოდება), ექსპლუატაციით, ტექნიკური მომსახურებით და ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟით. პროექტის წარმოებისა და მიწოდების (ტრანსპორტირების) ეტაპზე ზემოქმედება შეიძლება იყოს გამოწვეული: (i) ახალი მოძრავი შემადგენლობის წარმოებით, რომელიც მოიცავს მნიშვნელოვან სამრეწველო საქმიანობას, მათ შორის ლითონის კომპონენტების დამზადებას, შეღებვას, ელექტრონული სისტემების აწყობას. აღნიშნული პროცესების წარმოება დაკავშირებულია მნიშვნელოვანი რაოდენობით სათბური გაზების (GHGs), როგორცაა CO<sub>2</sub> და ასევე სხვა დამაბინძურებლების გამოყოფასთან, რაც ზეგავლენას ახდენს კლიმატის ცვლილებასა და ადგილობრივად ჰაერის

ხარისხზე. (ii) მნიშვნელოვანი რაოდენობის ნედლეულის გამოყენებით (მათ შორის რკინა, ალუმინი, პლასტმასი და რეზინი), რომლის მოპოვებამ, გადამუშავებამ და ტრანსპორტირებამ შეიძლება გავლენა მოახდინოს ეკოლოგიის კუთხით. (iii) მოძრავი შემადგენლობის ტრანსპორტირებამ საწარმოო ობიექტიდან ოპერირების ობიექტამდე შეიძლება გამოიწვიოს ემისიები, საფრთხე შეუქმნას საგზაო მოძრაობას, მათ შორის მოსახლეობის გადაადგილების, და ჯანმრთელობის უსაფრთხოების კუთხით. (iv) ამავე დროს, პოზიტიური სოციალური ზემოქმედება იქნება ის რომ პროექტი შექმნის დასაქმების შესაძლებლობებს მამაკაცებსა და ქალებისთვის წარმოების და ლოგისტიკის სექტორებში.

ექსპლუატაციის ეტაპზე ზემოქმედება შეიძლება იყოს გამოწვეული: i) მოძრავი შემადგენლობის მუშაობის შედეგად წარმოქმნილი ხმაურით და ვიბრაციით; (ii) შესაფუთი და პლასტმასის ნარჩენების წარმოქმნით; (iii) ახალი მოძრავი შემადგენლობის არსებულ (ძველ) ლიანდაგებზე ექსპლუატაციის რისკებით, ამავე დროს ახალ მოძრავ შემადგენლობაში არსებული უსაფრთხოების გაუმჯობესებული მახასიათებლებით, ავარიების შემცირების შესაძლებლობით - რაც პოზიტიურ ეფექტს წარმოადგენს. (iv) გენდერული ნიშნით ძალადობის (GBV) რისკი და შევიწროება, რომელიც შესაძლოა წარმოიშვას ქალ მგზავრებთან მიმართებაში. სადგურებზე დასაქმებულ ქალ პერსონალს მუშაობისას შეიძლება ასევე შეექმნას გენდერთან დაკავშირებული შევიწროების საფრთხე მგზავრებისა და პერსონალის მხრიდან. ექსპლუატაციის ეტაპზე პროექტის დადებითი ზეგავლენა გარემოზე ასევე მოიცავს: (i) ჰაერის ხარისხისა და ვენტილაციის სისტემის გაუმჯობესებას მეტროს ვაგონებში და სადგურებზე; (ii) მეტროს მომსახურების გაზრდილი საიმედოობას და სიხშირეს, რაც სარგებელს მოუტანს მგზავრებს; (iii) ხელმისაწვდომობის გაუმჯობესებას, განსაკუთრებით ხანდაზმული და შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებისთვის; (iv) უსაფრთხოების საშუალებების გაუმჯობესებას (სათვალთვალო კამერებს), რაც უზრუნველყოფს მეტროში მგზავრობისას ნებისმიერი მომხდარი შემთხვევის/ინციდენტის იდენტიფიცირებას და შეამცირებს რისკებს, რომელიც დაკავშირებულია კრიმინალურ ქმედებებთან, გენდერული ნიშნით ძალადობასთან (GBV) და შევიწროებასთან; (v) ახალი სამუშაო ადგილების შექმნის შესაძლებლობას პერსონალისთვის, რომლებიც მეტროს ახალი ვაგონების შემოყვანის შემდეგ ჩაერთვებიან მეტროს სისტემის ოპერირებაში.

მეტროს ვაგონების ტექნიკურ მომსახურებასა და ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟთან დაკავშირებით ნეგატიური ზემოქმედება შესაზლოა იყოს შემდეგი: (i) მეტროს ვაგონების ტექნიკური მომსახურების დროს წარმოქმნილი ნარჩენები, მათ შორის, გადაყრილი მექანიკური ნაწილები, აკუმულატორები/ბატარეები, ქიმიური ნარჩენები, საპოხი მასალები და ვაგონების რეცხვის ჩამდინარე წყლები; (ii) ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟის შედეგად წარმოქმნილი ნარჩენები, როგორცაა, რკინის ჯართი, ფერადი ლითონები, სახიფათო მასალების ნარჩენები (აზბესტი მუხრუჭებში, საიზოლაციო მასალა და ელექტროსადენები, პოლიქლორირებული ბიფენილები PCB, ტყვიის შემცველი საღებავები, ბატარეები/აკუმულატორები და სხვ), არასახიფათო მყარი ნარჩენები (ხის, მინის, პლასტმასის, რეზინის), ქიმიური ნარჩენები (საპოხი მასალები, ზეთები) და ელექტრონული ნარჩენები (კონტროლის განათების და კომუნიკაციის სისტემები); (iii) ახალი ვაგონების ტექნომსახურების და ძველი ვაგონების დემონტაჟის დროს მუშები შესაძლოა აღმოჩნდნენ

არაუსაფრთხო და/ან არახელსაყრელ სამუშაო პირობებში. მუშებმა შეიძლება ზიანი მიაყენონ როგორც საკუთარ თავს, ასევე სხვებს, თუ არ გაუვლიათ შრომის უსაფრთხოების სათანადო გადამზადება, ცნობიერების ამაღლების და უნარების ტრენინგები.

სამუშაო სივრცის მოუწესრიგებლობა ან ცუდი გარემოსდაცვითი მართვა შესაძლოა გამოიწვევს ჯანმრთელობის პრობლემებს. აღჭურვილობის არასწორი მოხმარების, მძიმე მასალების აწევის, ელექტროშოკის და ა.შ. საფრთხეებმა შეიძლება გამოიწვიოს მუშახელის დაზიანება.

პროექტის კუმულაციური ზემოქმედება ზოგადად დადებითია. ახალი მოძრავი შემადგენლობის ექსპლუატაციაში გაშვება ხელს შეუწყობს ემისიების ხანგრძლივ შემცირებას და ქალაქში ჰაერის ხარისხის გაუმჯობესებას. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის გაუმჯობესება ხელს შეუწყობს ცხოვრების ხარისხის ამაღლებას ურბანულ გარემოში.

### **ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებები**

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის დირექტორთა საბჭომ 2019 წლის სექტემბერში დაამტკიცა: (i) გარემოსდაცვითი და სოციალური პოლიტიკა; (ii) გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის სისტემის (ESMS) პაკეტი, რომელშიც შედის: (iii) გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის სისტემის დაგეგმვის, მონიტორინგის და ანგარიშგების პროცედურები; (iv) ESMS მართვის გეგმები: დაბინძურების პრევენციის და კონტროლის გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა, პერსონალის ჯანმრთელობის და შრომის უსაფრთხოების მართვის გეგმა, კონტრაქტორების მართვის გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა, საგანგებო სიტუაციებისთვის მზადყოფნისა და რეაგირების გეგმა. მეტროს მოდერნიზაციის პროექტის ESMP დოკუმენტში გაწერილი ზემოქმედების შერბილების ღონისძიებები ეფუძნება აღნიშნულ დოკუმენტებს და პროექტისთვის განსაზღვრულ ზოგიერთ კონკრეტულ ღონისძიებას.

პროექტში წარმოების და ტრანსპორტირების ფაზის შემარბილებელი ღონისძიებებია: (i) მწარმოებელი დაიცავს ტენდერის დოკუმენტებში მითითებულ მოთხოვნებს; (ii) მწარმოებელი წარუდგენს ტრანსპორტის მართვის გეგმას თბილისის სატრანსპორტო კომპანიას მოძრავი შემადგენლობის დანიშნულების ადგილზე ტრანსპორტირებამდე. გეგმა განიხილება და დამტკიცდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიისა და ბანკის მიერ; (iii) გამოყენებული იქნება დაბალი ემისიის მქონე ავტომანქანები, მეტროს მოძრავი შემადგენლობის მოწოდებისთვის მოხდება სატრანსპორტო მარშრუტის ოპტიმალური ვარიანტის შერჩევა.

ოპერირების (ექსპლუატაციის) ფაზაში ხმაურისა და ვიბრაციის მართვისთვის შემოთავაზებული ღონისძიებები: (i) მოძრავი შემადგენლობის ხმაურისა და ვიბრაციის მინიმიზაციისთვის განხორციელდება სათანადო ტექნიკური მომსახურებები; (ii) ხმაურიან გარემოში დასაქმებული თანამშრომლები უარყოფითი ზემოქმედების თავიდან ასაცილებლად გამოიყენებენ ხმის ჩამხრჩობ ყურსასმენებს/საცობებს; (iii) უზრუნველყოფილი იქნება, რომ ოპერაციული ხმაურის დონე არ აღემატებოდეს მეტროსთვის საერთაშორისო და ადგილობრივად დადგენილ სპეციფიკურ ხმაურის დონეს; (iv) ხმაურისა და ვიბრაციის მონიტორინგი განხორციელდება შემოთავაზებული გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის შესაბამისად. სადგურებიდან წარმოქმნილი ნარჩენები განცალკევდება ადგილზევე და

განადგურდება ნარჩენების მართვის გეგმისა და მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად. უსაფრთხოების საკითხების მართვის ღონისძიებები მოიცავს შემდეგს: (i) თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში მოქმედი საოპერაციო და უსაფრთხოების სისტემები და პროცედურები განიხილება და გადამოწმდება „ზედამხედველი კონსულტანტის“ (SC) ტექნიკური ჯგუფის მიერ, მეტროს ახალი შემადგენლობის საცდელ ექსპლუატაციაში გაშვებამდე; (ii) რეგულარულად ჩატარდება სარკინიგზო ხაზებისა და ობიექტების შემოწმება და ტექნიკური მომსახურება, ლიანდაგების სტაბილურობის და მთლიანობის უზრუნველსაყოფად, ლიანდაგების უსაფრთხოების ეროვნული და საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად; (iii) პერსონალს, რომელიც ჩართული იქნება ახალი მეტროს ვაგონების ექსპლუატაციაში, ჩატარდება ტრენინგები უსაფრთხოების უახლესი მეთოდების შესახებ.

გენდერული საკითხების მართვის ღონისძიებები მოიცავს შემდეგს: (i) თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში დაინერგა მკაცრი პოლიტიკა სამუშაო ადგილზე და მეტროში სექსუალური შევიწროების აღმოსაფხვრელად. თბილისის სატრანსპორტო კომპანია უზრუნველყოფს პერსონალის უკომპრომისო დამოკიდებულებას გენდერული ძალადობისა (GBV) და შევიწროების საკითხებთან მიმართებაში; (ii) პროექტის „საჩივრების განხილვის მექანიზმის“ (GRM) მეშვეობით მოხდება გენდერულ საკითხებთან დაკავშირებით მგზავრებისგან და პერსონალისგან მიღებულ საჩივრებზე რეაგირება.

ტექნიკური მომსახურების და ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟის ფაზის ზემოქმედების მართვა განხორციელდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის „ნარჩენების მართვის გეგმაში“, „დაბინძურების პრევენციის გეგმაში“, „ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების მართვის გეგმაში“ მოცემული ღონისძიებების განხორციელებით, პროექტის „გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმის“ (ESMP) ფარგლებში.

ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების კონკრეტული ღონისძიებები მოიცავს: (i) ბავშვთა შრომის და იძულებითი შრომის მკაცრად აკრძალვას ტექნიკურ ობიექტებზე; (ii) ცნობიერების ამაღლების ტრენინგებს და პროგრამებს პერსონალისთვის და ადგილობრივი მოსახლეობისთვის, რომლებიც ცხოვრობენ ტექნიკური მომსახურების ობიექტების მიმდებარედ; (iii) მუშების აღჭურვას შესაბამისი „პერსონალური დამცავი აღჭურვილობით“ (PPE); (iv) რეგულარული ინსპექტირების და უსაფრთხოების წვრთნების ჩატარებას; (v) უსაფრთხოების გაუმჯობესებული სტანდარტების დანერგვას.

აღნიშნული ღონისძიებების გარდა, თბილისის სატრანსპორტო კომპანია მოამზადებს სპეციალურ გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმას ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟის სამუშაოებისთვის, რომლის განხილვა და დამტკიცება მოხდება ბანკის მიერ, მეტროს ვაგონების დემონტაჟის პროცესის დაწყებამდე. ნარჩენების შესაბამისი შენახვისა და განთავსების გეგმა გაწერილი იქნება ამ „ვაგონების დემონტაჟის გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმაში“.

## კონსულტაციები დაინტერესებულ მხარეებთან

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ 2024 წლის 29 და 30 აგვისტოს „თბილისის მეტროს მოდერნიზაციის პროექტის“ (თბილისის მეტროსთვის ახალი მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვის) ფარგლებში გამართა საკონსულტაციო შეხვედრები დაინტერესებულ მხარეებთან. შეხვედრების მიზანი იყო დაინტერესებული მხარეების ფოკუს ჯგუფების ინფორმირება თბილისის მეტროს მოდერნიზაციისთვის ახალი მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვის მიზნებისა და ამოცანების შესახებ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიამ, დაინტერესებულ მხარეებს გააცნო ინფორმაცია პროექტის ფარგლებში ახალი მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვასთან დაკავშირებით, რომელიც დაფინანსებულია „აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკის“ (AIIB) მიერ. შეხვედრებზე აღინიშნა, რომ AIIB-ის მნიშვნელოვნად მიაჩნია დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა პროექტის განხორციელების სხვადასხვა ეტაპზე, გაუმჯობესებული მომსახურების ხარისხის უზრუნველსაყოფად. შეხვედრებზე ასევე განიხილეს საჩივრების განხილვის მექანიზმი (GRM), დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობის გეგმა (SEP) და AIIB -ის პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ პირთა მექანიზმი (PPM).

დაინტერესებულმა მხარეებმა გაანალიზეს ახალი მეტროს ვაგონების შეძენასთან, ექსპლუატაციასთან და უსაფრთხოების გაუმჯობესების მიზნით ძველი, ამორტიზებული მოძრავი შემადგენლობის შეცვლასთან დაკავშირებული უპირატესობები. შეხვედრაზე გამოითქვა მოსაზრება კომპანიის ინფრასტრუქტურისა და პერსონალის მზადყოფნის შესახებ ახალი ვაგონების ტექნიკური მომსახურების გასაწევად, დაისვა კითხვები შესყიდვების მოსალოდნელი ვადების შესახებ, ასევე, თუ როგორ გააუმჯობესებს ახალი მეტროს ვაგონები მგზავრთა მომსახურებას შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებისთვის. დაინტერესებული მხარეების შეკითხვების საპასუხოდ, თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის წარმომადგენლებმა დაინტერესებულ მხარეებს მიაწოდეს ინფორმაცია მეტროს ინფრასტრუქტურის ამჟამინდელი მდგომარეობის შესახებ, ასევე, მეტროს ვაგონების შეძენისა და მიწოდების პირობების შესახებ. შეხვედრებზე ხაზგასმით აღინიშნა, რომ მეტროს ახალი ვაგონები მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს სპეციალური საჭიროების მქონე პირებისთვის მეტროს ხელმისაწვდომობას და უზრუნველყოფს მათ კომფორტს.

დაინტერესებული მხარეების მიერ მოწოდებული რეკომენდაციები ჩანიშნული და დოკუმენტირებულია თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ, ოქმის სახით. პროექტის ფარგლებში შემუშავებული „დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობის გეგმა“ და „საჩივრების განხილვის მექანიზმი“ (GRM) უზრუნველყოფს, რომ მეტროს მომსახურებები უკეთ მოერგოს მოწყვლადი ჯგუფების საჭიროებებს. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის წარმომადგენლებმა აღნიშნეს, რომ მსგავსი შეხვედრები რეგულარულად ჩატარდება „დაინტერესებულ მხარეთა ჩართულობის გეგმის“ განხორციელების პროცესში, პროექტის ყველა ეტაპზე დაინტერესებული მხარეების ჩართულობის გაძლიერების უზრუნველსაყოფად.

## საჩივრების განხილვის მექანიზმი

„საჩივრების განხილვის მექანიზმი“ შემუშავდა პროექტის „დაინტერესებული მხარეების ჩართულობის გეგმის“ (SEP) ფარგლებში, თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის „გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის სისტემის“ (ESMS) ფარგლებში არსებული საჩივრების განხილვის მექანიზმის (GRM) საფუძველზე. ის უზრუნველყოფს ნებისმიერი პირის მიერ (TTC-ის მომხმარებლები/მგზავრები, TTC-ის პერსონალი/მუშები, სხვა დაინტერესებული მხარეები ან პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული პირები) საჩივრის წარდგენის შესაძლებლობას თბილისის სატრანსპორტო კომპანიისთვის, იმ შემთხვევაში, თუ მიიჩნევენ, რომ მიმდინარე პრაქტიკა ცუდ ზემოქმედებას ახდენს ქალაქის მოსახლეობაზე, გარემოზე, ან მათ პირად უსაფრთხოებასა თუ ცხოვრების ხარისხზე. GRM-ის მთავარ მიზანს წარმოადგენს ფორმალური მექანიზმის შემუშავება დაზარალებული ადამიანებისა და/ან თანამშრომლებისთვის, რომელიც მათ მისცემს საშუალებას წარადგინონ საჩივრები. ასევე, GRM-ის მიზანია ორგანიზაციული სტრუქტურის შემუშავება საჩივრების (განსაკუთრებით ინდივიდუალური ან საზოგადოებრივი) სამართლიანად და სათანადოდ მოგვარებისთვის. დოკუმენტში აღწერილია შემდეგი პროცესები: საჩივრის წარდგენა და საჩივრის მოგვარება (1. საჩივრის წარდგენა; 2. მიღების დადასტურება; 3. გამოძიება; 4. გადაწყვეტილების მიღება; 5. გაკონტროლება), კონფიდენციალურობის და ანონიმურობის დაცვა, AIIB-ის „პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მოქცეულ პირთა მექანიზმის“ (PPM) გათვალისწინება, საჩივრების განხილვის მექანიზმის (GRM-ის) შესახებ ინფორმაციის გავრცელება.

## ინსტიტუციური მოწყობა

პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის (ES) ინსტიტუციური მოწყობა: თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის შრომის უსაფრთხოების და გარემოსდაცვითი მართვის სამსახურის უფროსის მოადგილე იქნება პროექტის გარემოსდაცვითი და სოციალური (ES) მართვის საკონტაქტო წარმომადგენელი (Project ES Focal Point), პროექტის განმახორციელებელი ერთეულის (PIU) წევრი. „გარემოსდაცვითი და შრომის უსაფრთხოების მართვის სამსახურის“ ოფიცრები/ინსპექტორები რეგულარულად (ყოველდღიურად/ყოველკვირეულად) შეამოწმებენ მეტროს ექსპლუატაციის, ტექნიკური მომსახურების და ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟის პროცესებს (თუნდაც გარე კონტრაქტორის მიერ დემონტაჟის შესრულების შემთხვევაში), განახორციელებენ მონიტორინგს შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვითი კითხვარის გამოყენებით და შეუსაბამობის აღმოჩენის შემთხვევაში, შეადგენენ მაკორექტირებელი/პრევენციული ქმედების მოთხოვნას.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მიერ პროექტისთვის დაქირავებული ზედამხედველობის კონსულტანტი (SC) კომპანია, ზედამხედველობის განსახორციელებლად, გამოყოფს კომპეტენტურ გარემოს დაცვის, სოციალურ, ჯანმრთელობის და შრომის უსაფრთხოების (ESHS) სპეციალისტებს. ზედამხედველი კონსულტანტის (SC) ESHS პერსონალი გააკონტროლებს მეტროპოლიტენის მუშაობას, ტექნიკურ მომსახურებას და ჩამოწერილი ვაგონების დემონტაჟის საქმიანობას ყოველდღიურ/ყოველკვირეულ რეჟიმში. ზედამხედველობის კონსულტანტი ყოველთვიურ EHS ანგარიშებს წარუდგენს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფის (PIU) EHS

წარმომადგენელს (EHS სამსახურის უფროსის მოადგილეს). ზედამხედველი კონსულტანტის ESHS პერსონალი განიხილავს „გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმას“ (ESMP) ყოველ ექვს თვეში ერთხელ, საჭიროების შემთხვევაში განაახლებს მას, მიაწვდის ინფორმაციას და რჩევებს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის პროექტის განმახორციელებელ ჯგუფს (PIU-ს) EHS საქმიანობის სპეციფიკურ სამუშაო გეგმებზე. ზედამხედველი კონსულტანტის ESHS პერსონალს მუდმივად ექნება კომუნიკაცია თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის EHS-ის სამსახურთან, რათა მყისიერად აცნობოს ნებისმიერი შეუსაბამობის შესახებ, რომელიც მოითხოვს დაუყოვნებლივ მაკორექტირებელი/პრევენციული ქმედებების განხორციელებას.

### **მონიტორინგი და ანგარიშგება**

მონიტორინგისა და ანგარიშგების ჩარჩო შემუშავებულია თითოეული ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიების განხორციელებისა და ეფექტურობის გაკონტროლების მიზნით, რაც მოიცავს შესრულების მთავარ ინდიკატორების და ანგარიშგების ვადების კონტროლს. თბილისის სატრანსპორტო კომპანია თავისი კვალიფიციური გარემოსდაცვითი და შრომის უსაფრთხოების (EHS) პერსონალის დახმარებით პასუხისმგებელია პროექტის განხორციელების სრულ მონიტორინგზე. პროექტის მიმდინარეობისას განხორციელდება გარემოსდაცვითი და სოციალური აუდიტი, რათა გარემოსდაცვითი, სოციალური ჯანმრთელობის და შრომის უსაფრთხოების (ESHS) მოთხოვნები და „გარემოსდაცვითი და სოციალური მართვის გეგმა“ (ESMP) სათანადოდ სრულდებოდეს. აუდიტის პროცესი შემუშავდება ნებისმიერი შეუსაბამობის გამოსავლენად, რის საფუძველზეც შესაძლებელი იქნება შესაბამისი პრევენციულ მაკორექტირებელი ქმედებების განხორციელება. შიდა აუდიტი ჩატარდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფის და ზედამხედველი კონსულტანტების მიერ წელიწადში ორჯერ. შედეგების ანგარიშგება მოხდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მენეჯმენტთან, თბილისის მერიასთან და სხვა შესაბამის დაინტერესებულ მხარეებთან. გარდა ამისა, პროექტის ფარგლებში ნებისმიერი ინციდენტის ან უბედური შემთხვევის შესახებ, რომელმაც მოახდინა უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე, მოსახლეობაზე, მგზავრებზე/საზოგადოებაზე, ან კომპანიის თანამშრომლებზე, მათ შორის, სექსუალური შევიწროების (SH), სექსუალური ძალადობის (SEA) და იმ უბედური შემთხვევების შესახებ, რომლებმაც შეიძლება გამოიწვიოს სიკვდილი, სერიოზული ან მრავლობითი დაზიანება, - თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფი (PIU) არაუგვიანეს 48 საათის განმავლობაში ანგარიშის სახით აცნობებს „აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკს“ (AIIB). EHS-ის მონიტორინგის ნახევარ-წლიური ანგარიშები მომზადდება თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის პროექტის განმახორციელებელი ჯგუფის (PIU) მიერ და წარედგინება თბილისის მუნიციპალიტეტს და „აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკს“ (AIIB).

## **ტრენინგები და შესაძლებლობების განვითარება**

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია სათანადოდ, პერიოდულად დაატრენინგებს პერსონალს. ეს პროცესი მიზნად ისახავს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის პერსონალის, მათ შორის, მეტროს მოძრავი შემადგენლობის ექსპლუატაციაში და ტექნიკურ მომსახურებაში ჩართული პერსონალის ცნობიერების გაზრდას შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის კუთხით. პროექტის შესაძლებლობების განვითარებისა და ინსტიტუციური კომპონენტების გაძლიერების ფარგლებში, თბილისის სატრანსპორტო კომპანია პერსონალს შესთავაზებს სპეციალიზებულ ტრენინგებს, მათ შორის ქალ თანამშრომლებსაც, რაც დაეხმარება მათ უნარების გაუმჯობესებაში და დაკისრებული მოვალეობის ეფექტურად შესრულებაში. ეს ტრენინგები ფოკუსირებული იქნება ძირითად ტექნიკურ ასპექტებზე, რომელიც დაკავშირებულია მეტროს ოპერირებასთან, თანამედროვე მეტროს სისტემის ტექნიკურ მომსახურებასთან, უსაფრთხოების მოთხოვნების შესრულებასთან, და მომხმარებელთა მომსახურებასთან.

## **საგანგებო სიტუაციებისთვის მზადყოფნის და რეაგირების გეგმა**

დოკუმენტში წარმოდგენილი საგანგებო სიტუაციებისთვის მზადყოფნისა და რეაგირების გეგმა (EPRP) განსაზღვრავს პასუხისმგებლობას და ქმედებებს, რომლებიც უნდა განხორციელდეს კომპანიის პერსონალისა და EHS-ის სპეციალისტების, ინსპექტორებისა და ზედამხედველების მიერ სხვადასხვა საგანგებო სიტუაციის დროს, რომელმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას სიცოცხლეს, დააზიანოს ქონება ან ზიანი მიაყენოს გარემოს. მზადყოფნისა და რეაგირების გეგმის მიზანია ხელი შეუწყოს ინციდენტების პრევენციას და ინციდენტების დროს მყისიერი რეაგირების უზრუნველყოფას (მაგ: სამედიცინო დახმარების საჭიროება, ხანძარი, უსაფრთხოების საკითხები, ელექტროშოკი, სახიფათო მასალების დაღვრა, მიწისძვრა და წყალდიდობა გვირაბებში). საგანგებო მზადყოფნისა და რეაგირების გეგმით დადგენილია პროცედურები, პასუხისმგებლობები და რესურსები, მეტროს ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინციდენტებზე რეაგირებისთვის. ასევე, განსაზღვრულია საკომუნიკაციო პროტოკოლები, საჭიროების შემთხვევაში დაინტერესებულ მხარეებთან და ადგილობრივ ადმინისტრაციებთან შეტყობინებების გაგზავნის შესახებ.