

**Региональный Проект Tacis 2000 Программа Trasesa**

**Реабилитация Кавказских  
Автомагистралей  
Азербайджан, Грузия и Армения**

**Первоначальный Отчёт - Грузия**

**15 августа, 2003**



Данный Проект  
финансируется  
Европейским  
Союзом



Техническая  
Поддержка  
Проекта  
осуществляет  
Луис Бергер

### Обложка Отчёта

Название Проекта	Реабилитация Кавказских Автомагистралей Азербайджан Грузия и Армения	
Номер Проекта	EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI	
Агенство 1	Местный Оператор Министерство Транспорта, Департамент Дорожно-Транспортного Сервиса, копия: Кабинет Министров	Консультант ЕК Луис Бергер
Адрес 1	ул. Узеира Гаджибекова, 72/4 370010 Баку Азербайджан	Mercure III 55 Bis Quai de Grenelle 75015 Paris France
Тел	+994 12 930192	+ 33 1 45 78 39 39
Факс		+ 33 1 45 77 74 69
Контактное Лицо	Г-н Джавид Гурбанов	Г-н Ф. Синьор
E-mail		fsignor@louisberger.com
Агенство 2	Министерство Транспорта и Связи Грузия Государственный Дорожный Департамент Грузия	
Адрес 2	ул. Гагарина, 29а 380060 Тбилиси, Грузия	
Тел	+995 12 376286	
Факс	+995 12 376218	
Контактное Лицо	Г-н Б. Саралидзе	
Агенство 3	Министерство Транспорта и Связи Армении, Дорожный Департамент Армении	
Адрес 3	ул. Кориун, 21, Ереван 375009, Армения	
Тел	+3742 582153	
Факс	+3742 151830	
E-mail	ahpiu@arminco.com	
Контактное Лицо	Г-н А. Бахтамян	

Дата Отчёта 15 августа, 2003.  
 Отчётный Период Первоначальный Отчёт  
 Автор Отчёта Разек Дегхем  
 Руководитель Группы (Подрядчик по Услугам ЕК)

Грузия	Г-н Борис Саралидзе		
Делегация ЕК			
Бюро TACIS (Менеджер по Заданию)			
	Имя	Подпись	Дата



# Содержание

Глава	Тема	Стр
	Обложка	Стр 2
	Таблица Содержаний	Стр 3
1.0	Синописис Проекта	Стр 4
1.1	Цели Проекта	Стр 4
1.2	Комментарии Клиента	Стр 4
1.3	Запланированный Результат	Стр 4
2.0	Анализ Проекта	Стр 5
2.1	Содержание Разработки Анализа	Стр 5
2.2	Структура Проекта	Стр 6
2.3	Отсутствие Проблем, наблюдаемых по сей день, и их возможное Решение	Стр 6
3.0	Планирование Проекта	Стр 10
3.1	Взаимосвязь с другими Проектами	Стр 10
3.2	Цели Проека	Стр 10
3.3	Подход, используемый в Проекте	Стр 10
3.4	Результаты Проекта	Стр 11
3.5	Планирование на весь период Проекта	Стр 11
3.6	Риск Ограничений и Допущений	Стр 12
3.7	Планирование на следующий Отчётный Период	Стр 12
	Приложения:	
	Приложение 1 – Фотографии, снятые в течение Отчётного Периода	Стр 13
	Приложение 2 – Письма	Стр 19

## 1.0 Синописис Проекта

Название Проекта	Реабилитация Кавказских Автомагистралей Азербайджан Грузия и Армения
Номер Проекта	EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI
Страна	Грузия
Специфические Проектные Цели	Развитие Разработки Анализа по модернизации существующей дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост стандартам международных автомагистралей, проходящих в густо населённых областях.  Предполагаемый срок 10 месяцев, вместе с проектом в Армении.

### 1.1 Цели Проекта

Общей целью является разработка анализа по модернизации существующей дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост по стандартам международных автомагистралей, проходящих в густо населённых областях.

Дорога от Поти до Азербайджанской границы через Тбилиси, разветвляясь южнее к Еревану по территории Тбилиси, является основным Транс-Кавказским дорожным коридором TRACECA, связывая Чёрное море с Каспийским морем.

Предполагается, что Разработка Анализа, в целом, определит следующее:

- Крайний срок пропускной способности дороги, основанной на динамике роста объёма движения на секциях существующей дороги, и периодов модернизации;
- Установит приоритеты по модернизации существующей дороги в соответствии с требованиями международных автомагистралей;
- Техническое и экономическое изучение и сравнение альтернатив по модернизации с альтернативами строения международных автомагистралей.

### 1.2 Комментарии Клиента

Консультант предоставил первую версию Первоначального Отчёта по основному контракту за февраль и, соответственно, за апрель 2003 года. Государственный Дорожный Департамент Грузии прокомментировал, потребовало произвести несколько изменений.

В Приложении 2 даются копии 2 писем, предоставленных государственным Дорожным Департаментом в ЕК и с копиями Консультанту.

Консультант отослал свой ответ ЕК, при этом освещая комментарии ГДДГ.

### 1.3 Запланированный Результат

Общим масштабом работ является предоставление конечного решения по модернизации существующей дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост.

Анализ определит области автомагистрали и дорог местного движения, которые требуют дорожного ремонта. Анализ также осветит необходимость предохранения земельных запасов для выравнивания новой дороги.

## **2 Анализ Проекта**

### **2.1 Содержание Разработки Анализа**

Добиться специфических действий, требуемых Техническим Заданием (секция 4.2).  
Консультант осуществит следующие анализы:

#### **A. Изыскания**

- Сбор данных от местных агентств; например стандарты начального проекта, эксплуатационные расходы существующих транспортных средств, нагрузка транспортных средств, объём международного транспортного потока и т.д;
- Исследование состояния дороги (опись состояния существующей дороги, основанной на визуальной рекогносцировке);
- Дорожное изыскание (двухдневные расчёты интенсивности движения и изыскание по исходному направлению (И-Н) на трёх участках дороги).

#### **B. Спецификации**

- Согласно Техническому Заданию, Консультант должен подготовить спецификации по проектированной международной автомагистрали, определяя технические параметры существующей дороги<sup>1</sup>.

#### **C. Оценка Окружающей Среды**

- Согласно Техническому Заданию, план существующей дороги (ось, ширина и уклон) должен остаться без изменений<sup>2</sup>.

#### **D. Экономический Анализ**

- Экономическое расчёт проектных секций на трёхгодичный период должен быть выполнен с использованием HDM-IV модели<sup>3</sup>.

#### **E. Скрытые Издержки**

Составитель расчёта о затратах включит следующее:

- С любых проездных оплат может взиматься налог; а также экономическая оценка любых затрат, которые были сделаны в течение проезда;
- Эксплуатационные расходы по транспортным средствам;
- Экономия времени.

<sup>1</sup> Технические Параметры существующей дороги ниже магистральных стандартов, и кажется, что больше 1/5 длины дороги построено с учётом расчётной скорости в 60 км/ч.

<sup>2</sup> Данное требование будет нереализованно (см. пункт выше).

<sup>3</sup> Техническое задание требует применения модели HDM-III Всемирного Банка. Мы предлагаем заменить её на модель HDM-IV, которая более новая и мощнее.



## **F. Составление расчётов (с точностью до $\pm 10\%$ )<sup>4</sup>**

В добавок к строительным затратам, отдельная расценка будет представлена по:

- типам работ на каждую секцию дороги;
- каждому альтернативному предложению;
- расходам на содержание и другим расходам (по необходимости).

### **2.2 Структура Проекта**

Проект создан в форме отдельных заданий. Обязательства по каждому заданию распределены между местным СубКонсультантом Транспроект и Консультантом Луис Бергер.

### **2.3 Отсутствие Проблем, наблюдаемых по сей день, и их возможное Решение**

Первая визуальная оценка существующей дороги и старый проект выявляют противоречия между требованиями Технического Задания и реальной ситуацией на участке.

Как указывается в секции 2.1, технические параметры существующей дороги ниже автомагистральных стандартов. Как правило, ширина дорожного покрытия между 8-9 м.

Покрытие и обочины в плохом состоянии.

Общая длина дороги приблизительно 398 км. Но только 8 км из них имеют сдвоенную двухрядную проезжую часть без аварийных полос. 300 км дороги представлены в виде одинарной двухрядной проезжей части. Все перекрёстки с основной железной дорогой находятся на пересечении в разных уровнях. Существует несколько дорожных развязок на пересечении в разных уровнях и все перекрёстки обычно без горизонтальных маркировок.

Полицейские посты, оставшиеся от бывшего Советского Союза, находятся на выезде из каждого города и это уменьшает поперечный профиль пути до одностороннего движения на каждом направлении. Очень часто, когда полицейский останавливает машину, ей приходится останавливаться на проезжей части, что мешает транспортному потоку.

Улучшение некоторых секций существующей дороги, выполненные недавно, указывает и освещает информацию о реальном техническом состоянии. Покрытие, основа и подоснова, в общем, в очень плохом состоянии, и кажется, что улучшение дороги, которое будет выполнено путём удаления существующей структуры и, впоследствии, отстроенная заново<sup>5</sup>.

Техническое Задание требует, чтобы расчёты были составлены с точностью  $\pm 10\%$ . Поскольку основной план будет выполнен на карте масштабом 1: 50 000, кажется, что данное требование будет недостижимо. Мы предлагаем постараться быть

<sup>4</sup> Проект будет выполнен на карте масштабом 1:50 000 и 1:100 000.

<sup>5</sup> Решение будет принято после заключения анализа в течение следующей стадии проекта (например, на Предварительном Анализе).



точными с расчётами в пределах  $\pm 20\%$  из-за ограничений, относящихся к масштабу имеющихся карт.

Существующая дорога используется разными видами транспорта. Были замечены транспортные средства от современных и скоростных легковых машин до 38 тонных грузовых машин с прицепами. Процент старых автомобилей, сделанных в бывшем Советском Союзе, очень велик (около 80%). Попутно дорога используется машинами и лошадьми. Скорость варьирует от 15км/ч до 160км/ч (исключительно на плоском прокате дороги от Поти до Сенаки).

Дорогу переходят как пешеходы, так и животные. Очень часто на западе Грузии, животные спят прямо на дороге. Водители совершенно недисциплинированы, игнорируя все горизонтальные и вертикальные знаки.

С обеих сторон дороги ведётся торговля разными фруктами. Всё это мешает транспортному потоку и приводит к многим инцидентам.

В горных секциях между Зестафони – Хашури и в северной части Тбилиси, горизонтальные радиусы варьируют от 100м до 600м, и уклоны выше, чем 7%, таким образом, понизить расчётную скорость до 60км/ч. Эти две секции отображают около 21% от всей длины дороги.

С другой стороны, поселения обычно возникают с двух сторон и располагаются довольно тесно к существующей дороге. Типичное небольшое сельское поселение состоит из одного ряда домов с дворами. Любая попытка расширения существующих дорог до стандартов, принятых для автомагистралей, повлечет за собой разрушение половины поселения, расположенного по одной стороне дороги. В этом случае, стоимость строительства автомагистрали станет очень высокой из-за социальных воздействий.

Стандарты Автомобильных Дорог бывшего Советского Союза (СНиП) допускали доступ к автомагистралям для местного движения.

Подобным образом, возможен разворот на том же уровне на полосе движения с левым поворотом, расположенной по левую сторону полосы обгона, и доступ к скоростной полосе на другой стороне проезжей части дороги, расположенной на левой стороне полосы обгона.

Относительно Технического Задания (ТЗ) и Стандартов Автомобильных Дорог бывшего Советского Союза (СНиП), эти две возможности, описанные выше, позволяли автомагистралям проходить через населенный пункт со смешанным транзитным и местным транспортным движением. Стандарты Трансевропейских Автомагистралей (ТЕа) и все Западные Стандарты автомобильных дорог запрещают такое решение, поскольку оно является очень опасным.

Замена существующей дороги автомагистралью требует строительство дороги для местных и сельскохозяйственных перевозок и для местных автобусных линий. Эта альтернативная дорога для местного транспортного движения будет необходима на отрезке дороги от Поти до Красного моста. Это решение приведет к необходимости создания коридора шириной в 37м или 43м (если местная дорога будет проходить по обеим сторонам).



Недавняя проверка участков, выполненная на старых картах масштабом 1:25 000 позволили установить следующее:

- Усовершенствование существующей дороги до стандартов автомагистрали, с одновременным строительством местной дороги, могло быть возможным только на 40% всей протяженности дороги. Это представляет собой около 200км и требует дополнительной проверки на новейшем спутниковом фотоснимке. Для оставшейся части дороги ожидается новое выравнивание;
- На отрезке дороги от Поти до Сенаки, и на северной стороне, в непосредственной близости (менее, чем 12м) к существующей дорогой проходит железнодорожная линия. Эта линия исключает возможность предусмотра соединения дорог с другими дорогами без реконструкции железной дороги;
- Два отрезка являются особенно трудными. Первый из них находится на отрезке между Зестафони и Хашури, а второй в северной части обходной дороги Тбилиси (около 20км). Оба отрезка проходят через горы, которые характеризуются трудным рельефом и определенными геологическими и гидрогеологическими проблемами. На этих участках модернизация существующей дороги до стандартов автомагистралей будет совершенно невозможной;
- На существующей дороге от Зестафони до Хашури Государственный Дорожный Департамент за последние годы осуществил ряд процедур по усовершенствованию. Было построено или находятся в процессе строительства несколько новых мостов и ось дороги была несколько изменена. Ширина этих новых мостов не соответствуют стандартам ТЕА;
- На этом же отрезке расположен тоннель длиной 1 750м, который находится в плохом состоянии. Вентиляция и освещение функционируют в опасном режиме. Вдобавок, тоннель не соответствует стандартам TEAM;
- По всей длине существующей дороги вода, стекающая с дорожного покрытия, идет прямо в грунт, без какой-либо обработки для очистки от углеводородных содержаний.

Характеристики существующих дорог указаны в Таблице<sup>6</sup> 2.3. — Основные характеристики существующей дороги. В этой таблице символы означают нижеследующее:

СИД =	Результаты расчета интенсивности движения в Мае, Июне и Июле 2003;
а/б =	Асфальтобетон;
1 050 N =	Значение интенсивности движения в северной части обходной дороги Тбилиси;
4 081 S =	Значение интенсивности движения в южной части обходной дороги Тбилиси;
Пересечения =	«Т»-образная или «+»-образная;
Примыкания =	У-образное

В заключении, Консультант предлагает провести проектирование автомагистрали<sup>7</sup> на четырнадцати различных отрезках, как показано ниже:

<sup>6</sup> Эта Таблица будет обновлена на следующем этапе проекта.

<sup>7</sup> В соответствии с Европейскими Стандартами ТЕА, подготовленными UNECE в Феврале 2002г.



<b>№</b>	<b>Отрезок</b>	<b>Описание Участка</b>	<b>Проектная Скорость, км/ч</b>
1	Поти – Теклати	Равнина	120
2	Теклати – Самтрედиа	Равнина	120
3	Самтрედиа – Кутаиси	Равнина	120
4	Обходная дорога Кутаиси	Равнина	120
5	Кутаиси – Зестафони	Холмистый	120
6	Обходная дорога Зестафони	Холмистый	120
7	Зестафони – Хашури	Гористый	80
8	Обходная дорога Хашури	Холмистый	120
9	Хашури – Гори	Холмистый	120
10	Гори – Натахтари	Холмистый	120
11	Натахтари – Тбилиси	Холмистый	120
12	Обходная дорога Тбилиси	Первые 20км гористый, после – холмистый	80 & 120
13	Тбилиси – Рустави	Холмистый	120
14	Рустави – Красный Мост	Холмистый	120

ТЗ предопределяет, что существующая дорога и альтернативы должны быть сравнены на уровне стандартов автомагистралей. На каждом отрезке Консультант намерен рассмотреть две альтернативы с целью нахождения соответствующего технического решения:

- Первой альтернативой является усовершенствование существующей дороги до стандартов автомагистралей;
- Второй альтернативой будет попытка обойти населенные пункты (используя новую ось).

Для обеих альтернатив будут созданы расценки и скрытые издержки.

Все проекты будут изучены на картах масштабом 1:10 000 и 1:50 000, в зависимости от сложности рельефа. Окончательное представление проектов будет проведена с тем же масштабом 1:50 000

Проектирование новой местной дороги будет проводится по мере необходимости.

Окончательный вариант оси будущей автомагистрали будет выбран из альтернатив с наилучшим соотношением издержек. Трассирование в плане и продольное профилирование будут выполнены в масштабе 1:50 000, а полное предоставление в масштабе 1:100 000.

**Таблица 2.3 Основные характеристики существующей дороги**

№	Наименования отрезков	Длина [км]	Ширина [м]	Мосты Ед./ м	Водопропускные трубы Ед./м		Тоннели Ед. / м	Структура покрытия	Шероховатость поверхности	Пересечения / Примыкания	СД
		Сумма / В населенной местности	Дорожное полотно/ Проезжая часть		Круглая	Прямая				Ед.	
1	2	3	4	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Поти-Теклати	28/-	9-11/7-9	5/237	10/132	3/34	-/-	а/б	Плохая	4/3	2 545
2	Теклати-Самтрედია	33/8.8	11-14/9	9/592	23/371	16/276	-/-	а/б	Плохая	2/5	2 523
3	Самтрედია-Кутаиси	29/9.7	11-15/9-12	8/452	4/137	6/152	-/-	а/б	Удовл.	3/5	3 408
4	Кутаиси	13/9.6	-	-	-	-	-	-	-	3/-	
5	Кутаиси-Зестафони	27/-	12-15/8-9	4/179	29/637	12/486	-/-	а/б	Плохая	2/6	3 868
6	Зестафони	10.5/7.2	12-20/8.5-15	1/91	16/414	5/207	-/-	а/б	Плохая	2/4	
7	Зестафони-Хашури	51.5/-	12-15/7.5-10	26/1 646	151/3075	32/1081	3/2011.6	а/б	Плохая	-/5	3136
8	Хашури	15/5.5	12-15/7.5-11	5/237	10/132	3/34	-/-	а/б	Плохая	4/3	
9	Хашури-Гори	39/-	12-15/8-10	10/597	39/829	7/199	-/-	а/б	Удовл.	-/8	4 193
10	Гори-Натахтари	65/-	12-16.5/ 7.5-9.6	12/538	104/2706	12/312	-/-	а/б	Удовл.	3/10	8 630
11	Натахтари-Тбилиси	8/-	13.2-28.5/ 9.2-7.5	10/715	8/568	4/251	-/-	а/б	Удовл.	3/4	13 153
12	Обходная дорога Тбилиси	49.2/-	12-17/9-14	19/1 823	68/2376	8/730	-/-	а/б	Плохая	6/5	1 050N 4 081S
13	Тбилиси-Рустави	4/-	14-15/10	-/-	3/81	5/111	-/-	а/б	Удовл.	-/2	
14	Рустави –Красный Мост	35.8/-	11-12/7-7.5	4/254	35/641	23/388	-/-	а/б	Плохая	-/3	1 430



### **3 ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА**

#### **3.1 ВЗАИМОСВЯЗЬ С ДРУГИМИ ПРОЕКТАМИ**

Проект в Грузии является подразделом основного контракта, озаглавленного как «Реабилитация Кавказских Автомагистралей» (Азербайджан, Грузия и Армения). Как указывалось в Первом Отчёте о Прodelанной Работе (Январь – Июль, 2003), задачи в Грузии сгруппированы под вторым компонентом.

#### **3.2 ЦЕЛИ ПРОЕКТА**

Цели проекта изложены в Кратком Обзоре Проекта. В Грузии проект состоит в основном в проведении Разработке Анализа по модернизации дороги от Поти до Красного Моста.

Этот анализ также подчеркнет необходимость защиты земельных ресурсов для новых выравниваний дорог.

#### **3.3 ПОДХОД, ИСПОЛЬЗУЕМЫЙ В ПРОЕКТЕ**

В целях этого Первоначального Отчета, Компонент 2 разделен на 3 Этапа:

- Этап I Программа Осуществления Работ;
- Этап II Основные Технические, Проектные и Экономические Принципы;
- Этап III Разработка Анализа и Техническая Документация.

Руководитель Группы Проекта посетил Тбилиси с 24 по 25 Марта 2003г для проведения встречи с представителями делегации ЕС, которые предоставили ему информацию обо всех контактных лицах заинтересованных сторон. В этот период он посетил Государственный Дорожный Департамент и лично познакомился с г-ном Таслиашвили, являющимся Представителем Бенефициара. Он также встретился с г-ном Келдишвили, из Координационного Бюро ТАСИС и г-ном Гогиашвили из МПК ТРАСЕКА.

Работы начались с прибытием в Тбилиси 17 Июня, 2003 дорожного инженера от компании Луис Бергер. Суб-консультативное соглашение было заключено с Трансдорпроектom. Предполагаемый срок 10 месяцев, вместе с проектом в Армении.

В течении 2-месячного периода Работы концентрировались на Этапе I, в основном нижеследующим образом:

- Обзор доступных существующих проектных документов, технических паспортов дорог, картографических материалов и данных о природных условиях;
- Выбор модернизации оси дороги на картах;
- Установление существующей интенсивности движения;
- Улучшение программы по Разработке Анализа до Стандартов Международных Автомагистралей и представление документов на утверждение Государственному Дорожному Департаменту.

Статус работ: работы завершены.

### 3.4 РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОЕКТА

Результаты проекта по Грузии представлены в **Форме 1.5 План по Общему Достижению Результатов.**

### 3.5 ПЛАНИРОВАНИЕ НА ВЕСЬ ПЕРИОД ПРОЕКТА

Планирование для Компонента 2, Грузия, представлено в **Форме 1.4 Общий План Работ.** План состоит из 3 различных этапов. Работы на Этапе I уже завершены.

Консультант на Этапах II и III предлагает выполнить следующее:

#### **Этап II Основные Технические, Проектные и Экономические Принципы**

Визуальная рекогносцировка отобранной на карте альтернативы с целью оценки годности технической документации в будущем;  
Полевая съемка, согласно принятому плану  
Окончательная рекомендация основного проекта и технических принципов;  
Подробное изложение Разработки Анализа, экономической эффективности инвестиций;  
Обсуждение документов по Разработке Анализа с Государственным Дорожным Департаментом, Грузия;  
Представление Отчёте о Прделанной Работе и, соответственно Чернового Варианта Завершающего Отчета в октябре и Декабре, 2003.

Статус работ: в процессе проведения.

#### **Этап III Разработка Анализа и Техническая Документация**

Завершение сбора и анализа исходных данных;  
Подача Технических документов соответствующим ведомствам для утверждения;  
Подача Окончательного Отчета в Апреле, 2004г.

Состояние работ: в процессе планирования.

В соответствии с планом Консультанта, содержание документов на Завершающий Отчёт будет представлено в следующем виде:

<b>Том I</b>	Разъяснительные замечания и таблицы основных работ
<b>Том II</b>	Чертежи и фотографии
<b>Том III</b>	Экономика дорожного транспорта
<b>Том IV</b>	Заключения и рекомендации



### **3.6 РИСК ОГРАНИЧЕНИЙ И ДОПУЩЕНИЙ**

Этот раздел был разъяснен в Первоначальном Отчете основного контракта в Апреле, 2003. Опасности ограничений для Компонента Грузии подробно изложены в **Форме 1.5 План по Общему Достижению Результатов.**

### **3.7 ПЛАНИРОВАНИЕ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД**

ТЗ требует представление Отчета о Прodelанной работе по истечении 4-го месяца. Отчет о Прodelанной Работе должен быть подготовлен к середине Октября, 2003. Работы по Грузии составят часть следующего Квартального Отчета основного контракта. Планирование для следующего отчетного периода представлено в **Форме 1.6 План Работ на Следующий Период.**

# ФОРМА 1.4: ОБЩИЙ ПЛАН РАБОТ (ГРУЗИЯ)

Название Проекта: Реабилитация Кавказских Автомагистралей					№ Проекта: EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI					Страна: Азербайджан, Грузия и Армения					Страница: 1 из 1					
Плановый период: Июнь 2003 – Апрель 2004					Подготовлено: 15 августа, 2003					Консультант ЕС: Луис Бергер										
Цели проекта: Компонент 1: Контроль над шестью контрактами по строительным работам, оказание помощи PIU, Компонент 2: Разработка Анализа, Компонент 3: Проектирование и представление документов на тендер по трем тоннелям																				
№	ОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ										ВКЛАД							
			2003								2004				ПЕРСОНАЛ Человеко-день		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ		ДРУГИЕ	
			6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Консультант ЕС	Партнер					
2	Компонент 2: Разработка Анализа по Модернизации дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии														(220) <sup>1</sup>	1298	Нет данных	Нет данных		
2.1	Этап I														(45.5)	268	Нет данных	Нет данных		
2.2	Этап II														(90)	530	Нет данных	Нет данных		
2.3	Этап III														(84.5)	500	Нет данных	Нет данных		
										СУММА:						(220)	1298	Нет данных	Нет данных	

<sup>1</sup> Совместно с Компонентом 3 (Армения).



# ФОРМА 1.6 ПЛАН РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (ГРУЗИЯ)

Название Проекта: Реабилитация Кавказских Автомагистралей				№ Проекта: EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI				Страна: Азербайджан, Грузия и Армения				Страница: 1 из 1						
Плановый период: Июнь 2003 – Апрель 2004				Дата подготовки: 15 Августа, 2003				Консультант ЕС: Луис Бергер										
Цели проекта: Компонент 1: Контроль над шестью контрактами по строительным работам, оказание помощи PIU, Компонент 2: Разработка Анализа, Компонент 3: Проектирование и представление документов на тендер по трем тоннелям																		
№	ОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ												ВКЛАД				
		2003								2004				ПЕРСОНАЛ Человеко-день		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ДРУГИЕ	
		6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	Консультант ЕС	Партнер				
2	Компонент 2: Сбор и Анализ Исходных Данных по Модернизации дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии																	
2.2	<b>Этап II</b>  <b>Отчеты</b>  Подача Отчета о Прodelанной Работе													(45) <sup>1</sup>	265	Нет данных	Нет данных	
СУММА:												(45)	265	Нет данных	Нет данных			

<sup>1</sup> Совместно с Компонентом 3 (Армения).

# **ФОРМА 1.5 ПЛАН ПО ОБЩЕМУ ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТА (ГРУЗИЯ)**

Название Проекта: <b>Реабилитация Кавказских Автомагистралей</b>		№ Проекта: <b>EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI</b>	Страна: <b>Азербайджан, Грузия и Армения</b>	Страница: 1 из 1
Подготовлено: 15 Августа, 2003			Консультант ЕС: Луис Бергер	
Результат, Итог	Отклонение от исходного плана + или -, %	Причина отклонения	Примечания по ограничениям и допущениям	
Компонент 2: Разработка Анализа по Модернизации дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии				
<b>2.1 Этап I</b>	<b>Завершен</b>		Без комментариев	
<b>2.2 Этап II</b>	<b>В процессе проведения</b>		Без комментариев	
<b>2.3 Этап III</b>	<b>В процессе планирования</b>		Без комментариев	
<b>Отчеты</b>				
Подготовка Первоначального Отчета	Завершена			
Подготовка Отчета о Прделанной Работе	В процессе проведения		Промежуточный Отчет будет частью следующего Квартального Отчета основного контракта.	
Подготовка Чернового Варианта Окончательного Отчета	В процессе проведения			
Подготовка Окончательного Отчета	В процессе планирования			



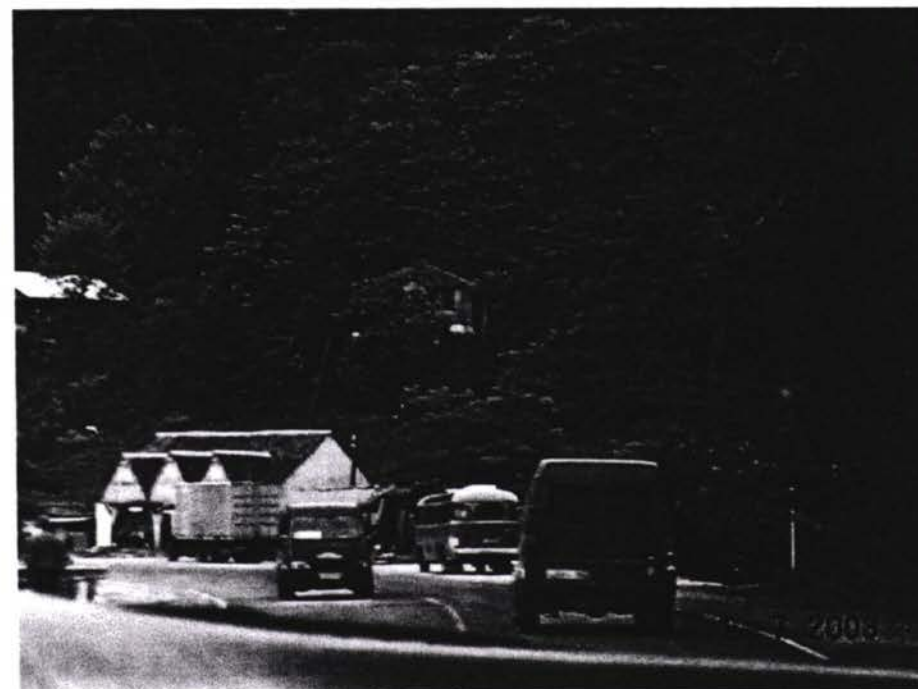
# **Приложение 1**

**(Включает 5 страниц за исключением этой)**

**Фотографии, снятые за время отчетного периода**



В горах между Хашури и Зестафони



Торговля на обочине дороги





Полицейский участок вблизи Натахтари



Между Натахтари и Гори

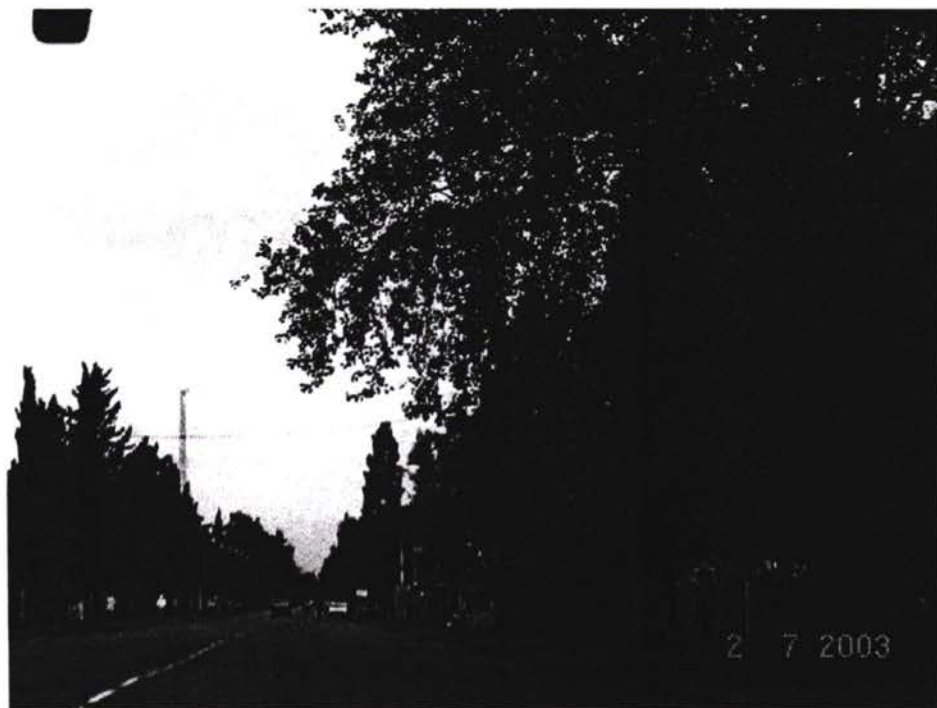


К северу от Тбилиси (8км)



Населенный пункт на дороге

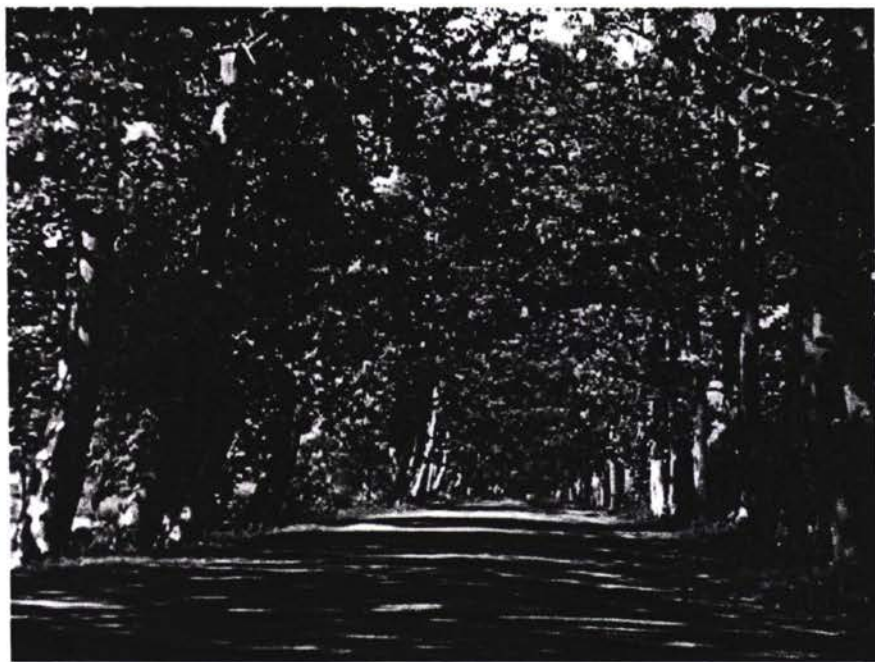




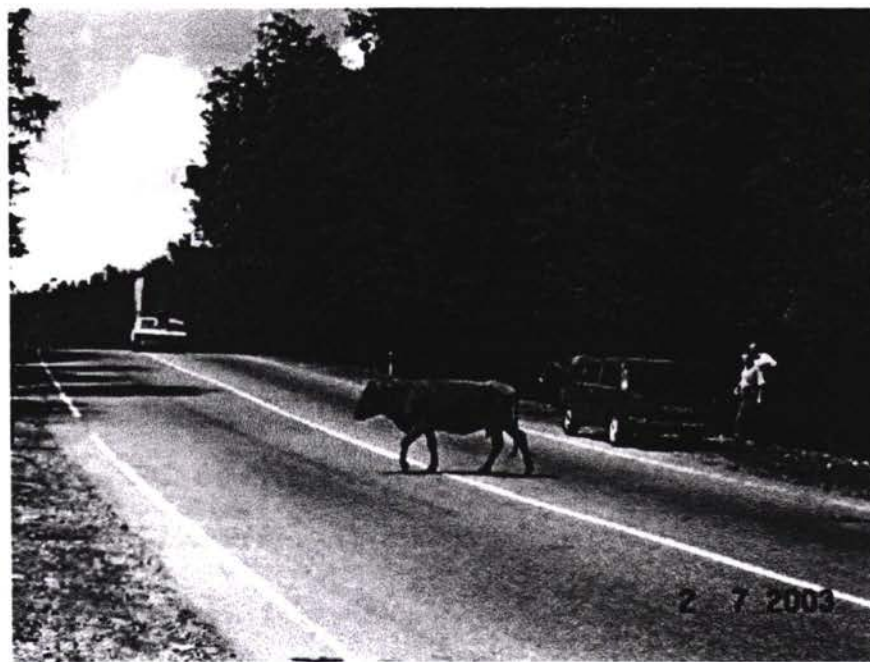
Населенный пункт на дороге



Железная дорога на северной стороне дороги (между  
Теклати и Поти)



Дорога между Теклати и Потти



На восточной стороне Кутаиси



## **Приложение 2**

**(Включает 5 страниц за исключением этой)**

### **Документация**

Господину С. Даламангас  
Главный Администратор  
Европейская Комиссия  
Помощь Европы – Офис Сотрудничества  
Тел.: +32 -2-295-06-78  
Факс: +32-2-295-16-47  
E-mail: [efstathios.dalamangas@cec.eu.int](mailto:efstathios.dalamangas@cec.eu.int)

Копия: Фабрис Синьор  
Зам. Директора  
Louis Berger S.A  
Тел: + 331 45 78 39 39  
Факс: +331 45 77 74 69  
E-mail: [lbsa@louisberger.com](mailto:lbsa@louisberger.com)

Тема: Замечания Государственного Департамента автомобильных  
дорог Грузии  
к первоначальному отчету (февраль 2003 г.) TRACECA  
реабилитации Кавказских магистралей Азербайджана, Грузии и  
Армении

Менеджер проекта: Луис Бергер  
Номер контракта: EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI  
Отчет подготовлен руководителем группы Дж.К. Тремлетт 21.02. 2003 г.

Рассмотрев первоначальный отчет руководителя группы менеджера проекта «Луис Бергер» господина Дж. К.Тремлетта относительно: TRACECA - Реабилитация Кавказских магистралей Азербайджана, Грузии и Армении, отмечаем что его нельзя рассматривать как отчет о начальной фазе проекта и считаем необходимым сообщить:

1. В отчете на стр. 2 адресатом местного получателя Агентства 1 указано Министерство Транспорта и Связи Грузии, которые никакого отношения к этому проекту не имеют, поэтому получателем Агентством 1 должен быть указан Государственный Департамент автомобильных дорог Грузии.
2. «2.3 Пять главных компонентов Проекта» - «Третий компонент» - В содержании третьего компонента кроме отмеченных в пункте 1 замечаний в содержании компонента отмечается что: «Консультант представит решения относительно модернизации дороги Потн-Тбилиси-Красный Мост в Грузии и определит эффективное использование привлеченного финансирования от МФИ для ввода инвестиций с целью реабилитации дорог». Непонятно о каких инвестициях от МФИ с целью реабилитации дорог идет речь. В конкретном задании на 2003 год TACIS-са об этом не говорится. Поэтому и следует внести ясность в этот вопрос.



3. «Проектный Компонент 3: Разработка анализа по модернизации дороги Поти-Тбилиси-Красный Мост в Грузии» - даны таблицы с указанием номера и содержания конкретных заданий. Этот документ содержит очень укрупненные деления разделов технической документации, которые в целом ничего не дают. Тогда как в техническом задании TACIS-са на 4-ех страницах дано подробное содержание работ, подлежащих к выполнению для разработки технико-экономического соображения. Более того, дано краткое описание методологии выполнения работ раздела полевых и проектных работ. Поэтому не понятно с какой целью составлена такая непонятная таблица.
4. В форме 1.4 «общий план операций», выполнение работ предусмотрено во второй половине 2003 и в первой половине 2004 годов. Мы считаем, что срок выполнения работ необходимо сперва согласовать с Государственным Департаментом автомобильных дорог Грузии. При этом надо исходить из реальных возможностей практического начала работы. Кроме того, в форме 1.6 «План операций на следующий период» также предусмотрено выполнение этого проекта в 2003 году. Непонятно, что выполняется по форме 1.4 и что по форме 1.6, тогда как срок выполнения работ пока не установлен.
5. Как вам известно правительство Грузии обратилось в TACIS с просьбой в планируемые на 2003 год работы по Грузии в проектом соображении охватить также дорогу Сарпи-Батуми-Поти протяженностью 80 км, как неотъемлемой части TRACECA и продолжении автомагистрали вокруг Черного моря, близжащейся к завершению на территории Турции, соответствующим увеличением средств. Поэтому, исходя из результатов рассмотрения этого вопроса следует скорректировать и план разработки техникой документации и содержание первоначального отчета.
6. По нашему мнению, любой отчет, в том числе и предварительный, можно составлять лишь после выполнения анализа существующей ситуации и обзора имеющейся технической документации. Для составления технико-экономического соображения модернизации существующей дороги TRACECA на территории Грузии ничего не сделано, так как еще не определены сроки открытия объекта, поэтому не может быть и предварительного отчета.
7. С целью составления плана разработки технической документации по составлению технико-экономического соображения модернизации автомобильных дорог TRACECA в Грузии просим направить Вашего представителя в Тбилиси. Специалисты Грузии совместно разработают: состав технической документации, сколько и какие тома технической документации будет целесообразно разработать. Из каких глав и какого содержания будет представлен каждый том. Вся работа будет разбита на определенные этапы, по завершении этих этапов будет представлен определенный отчет. Перед отчетом будет поставлена определенная цель. Только после разработки такой всеобъемлющей программы станет возможным осуществить составление технико-экономического соображения на высоком техническом уровне.

Исходя из указанных выше соображений просим Вашего содействия относительно:

- Включения в план 2003 года TACIS-а разработки проектных соображений модернизации существующих дорог Грузии по маршруту Сарпи-Батуми-Поти-Тбилиси, протяженностью около 500 км, отвечающим требованиям автомагистрали международного значения, взамен ранее предусмотренной разработки технической документации реабилитации автомобильной дороги Тбилиси-Гори протяженностью 70 км.
- Увеличения стоимости проектных работ, предусмотренных первоначальным проектом TACIS-а для Грузии, так как значительно увеличивается объем разработки технической документации.

С уважением

Тамаз Шаишмелашвили

Зам. Председателя

Государственного Департамента автомобильных дорог Грузии







**საქართველოს  
საავტომობილო გზების  
სახელმწიფო დეპარტამენტი**

380060 თბილისი  
გაგარინის ქ. №29<sup>ა</sup>  
ტელ. 37 62 86

ფაქსი 37 62 16  
*27.04.2003 № 04.03/361*

**STATE DEPARTMENT  
OF ROADS**

29a Gagarin Str.,  
380060 Tbilisi, Georgia  
Tel.. 37 62 86  
Fax 37 62 16

**Главный Администратор  
Европейская Комиссия  
Помощь Европы – Офис Сотрудничества  
Тел.: +32 -2-295-06-78  
Факс: +32-2-295-16-47  
E-mail: [efstathios.dalamangas@cec.eu.int](mailto:efstathios.dalamangas@cec.eu.int)**

**Копия: Фабрис Синьор  
Зам. Директора  
Louis Berger S.A  
Тел: + 331 45 78 39 39  
Факс: +331 45 77 74 69  
E-mail: [lbsa@louisberger.com](mailto:lbsa@louisberger.com)**

**Тема: Замечания Государственного Департамента автомобильных  
дорог Грузии  
к пересмотренному первоначальному отчету (апрель 2003 г.)  
TRACECA  
реабилитации Кавказских магистралей Азербайджана, Грузии и  
Армении**

**Менеджер проекта: Луис Бергер  
Номер контракта: EUROPEAID/113179/C/SV/MULTI  
Отчет подготовлен руководителем группы Дж.К. Тремлетт 30.04. 2003 г.**

Рассмотрев пересмотренный первоначальный отчет руководителя группы менеджера проекта «Луис Бергер» господина Дж. К.Тремлетта относительно: TRACECA - Реабилитация Кавказских магистралей Азербайджана, Грузии и Армении, отмечаем что его по работам на территории Грузии можно считать только соображением относительно некоторых организационных вопросов, а не первоначальным отчетом, и считаем необходимым сообщить:

1. Бенефициарием этого проекта в Грузии является Государственный Департамент автомобильных дорог Грузии, который не входит в Министерство Транспорта и связи Грузии, о чем мы Вам сообщили в замечаниях к первоначальному отчету февраля 2003 г.
2. В третьем компоненте стр. 10 отмечается, что «Консультант определит эффективное использование привлеченного финансирования от МФИ для ввода инвестиций с целью реабилитации дорог». В задании TACIS-а об определении эффективности инвестиций привлекаемых от МФИ с целью реабилитации дорог не указывается. Вопрос стоит об определении эффективности инвестиций в модернизации существующих дорог TRACECA на территории Грузии. Реабилитация дорог это отдельная задача. Об этом мы также указывали в замечаниях к первоначальному отчету за февраль 2003 г.
3. Обращаем Ваше внимание, что относительно охвата дороги Сарпи-Батуми-Поти, протяженностью 80 км, как неотъемлемой части TRACECA, в проектных соображениях модернизации существующих дорог Грузии, обратились с просьбой о соответственном увеличении финансирования не к Консультанту, а в TACIS, и надеемся, что вопрос будет решен положительно. Поэтому непонятно почему в отчете решение этого вопроса берет на себя Консультант, а не обращается в TACIS об увеличении стоимости контракта в целом.
4. В пятом компоненте стр. 11 отмечается, что руководитель проектной группы проведет семинары по обучению и передаче ноу-хау специалистам каждой страны. С нами вопросы о проведении семинаров не обсуждались.

С уважением

Тамаз Шаишмелашвили

Зам. Председателя

Государственного Департамента автомобильных дорог Грузии







Данная публикация была подготовлена при участии  
Европейского Союза.

Содержание этой публикации является  
исключительной ответственностью Луис Бергер и не  
может быть взята для отражения взглядов  
Европейского Союза.

