



საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრო
საჯარო სამართლის იურიდიული პირი
გარემოს ეროვნული სააგენტო

ქ.თბილისი, დავით აღმაშენებლის გამზ. №150 ტელ.: +995 32 243 95 03; ფაქსი: +995 32 243 95 02

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

N 233/ს
04/08/2022

233-21-4-202208041449



ქ. ფოთში, სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ „ახალი ღრმაწყლოვანი, მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით 2021 წლის 18 მაისს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ სამინისტროში წარდგენილ იქნა ქ. ფოთში, ახალი ღრმაწყლოვანი, მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობა-ექსპლუატაციის გზშ-ის ანგარიში, და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია. წარდგენილ დოკუმენტაციაზე სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის კანონმდებლობით დადგენილი წესით გავრცელება, მათ შორის ინფორმაცია განთავსდა სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ქ. ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე, მუნიციპალიტეტის ოფიციალურ ვებგვერდზე და საქმიანობის განხორციელების სიახლოვეს, ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებში. გზშ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „ეკო-სპექტრის“ მიერ.

„გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-9 მუხლის შესაბამისად, სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარდგენილი იყო ზემოაღნიშნული პროექტის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შესაბამისად განსაზღვრული და დადგენილ იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N68 29.07.2020; ბრძანება N2-68604/08/2020).

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოების პროცესში გარკვეული საკითხების დაზუსტების მიზნით, 2021 წლის 23 ივლისს, სამინისტრომ შეაჩერა ადმინისტრაციული წარმოება. სამინისტროს მოთხოვნის შესაბამისად 2021 წლის 5 ოქტომბერს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ წარმოდგენილ იქნა დაზუსტებული დოკუმენტაცია გზშ-ის ანგარიშთან დაკავშირებით, რომელიც დამატებით იქნა შესწავლილი საექსპერტო კომისიის მიერ. დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაციის განხილვის ეტაპზე, გამოვლენილი-დასაზუსტებელი გარემოებების/საკითხების გათვალისწინებით, სამინისტრომ კვლავ

ითხოვა ინფორმაციის დაზუსტება. შესაბამისად, 2021 წლის 10 ნოემბერს კვლავ შეაჩერა ადმინისტრაციული წარმოება. 2022 წლის 31 იანვარს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ წარმოდგენილ იქნა განახლებული/დაზუსტებული დოკუმენტაცია ქ. ფოთში, „ახალი ღრმაწყლოვანი, მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობის და ექსპლუატაციის“ გზშ-ის ანგარიშთან დაკავშირებით, რომელიც ასევე შესწავლილ იქნა საექსპერტო კომისიის მიერ. ამასთან, 2022 წლის 29 მარტს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით სამინისტროში წარმოდგენილი იქნა დამატებითი წერილი, რაზეც 2022 წლის 12 აპრილის წერილით სამინისტრომ უზრუნველყო კომპანიისთვის შესაბამისი განმარტებების მიწოდება, დასაზუსტებელი საკითხების შესახებ. 2022 წლის 12 აპრილის წერილის პასუხად, 2022 წლის 8 ივნისს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ წარმოდგენილი იქნა შესაბამისი განმარტებები და დამატებითი ინფორმაცია „ახალი ღრმაწყლოვანი, მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობის და ექსპლუატაციის“ პროექტთან დაკავშირებით, რომელიც ასევე შესწავლილი იქნა საექსპერტო კომისიის მიერ. ადმინისტრაციული წარმოების ფარგლებში სამინისტროს მოთხოვნის შესაბამისად, პროექტის შესახებ წარდგენილი დამატებითი/დაზუსტებული დოკუმენტაცია წარმოადგენს გზშ-ის ანგარიშის განუყოფელ ნაწილს, შესაბამისად, აღნიშნული ინფორმაცია კანონმდებლობით დადგენილი წესით განთავსდა სამინისტროს/სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს ვებგვერდებზე.

წარმოდგენილი გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, პროექტი ითვალისწინებს ქ. ფოთში, ახალი მრავალფუნქციური ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა-ექსპლუატაციას. ახალ პორტში მოეწყობა ნავმისადგომი ორი განსხვავებული ტიპის ბალკერებისთვის (ნაყარი ტვირთის გადამზიდი გემები) და საკონტეინერო, გემებისთვის. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ნაყარი ტვირთების ტერმინალის ნავმისადგომი და შესაბამისი ოპერაციები აღწერილი იქნება ცალკე, დამოუკიდებელი პროექტის სახით (აღნიშნულ პროექტთან მიმართებით მოსალოდნელი კუმულაციური ზემოქმედება განხილულია წარმოდგენილ გზშ-ის ანგარიშში). გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, პროექტის საჭიროება განაპირობა საკონტეინერო ტვირთების მზარდი ნაკადების შეუფერხებელი მომსახურების საჭიროებამ და ფოთის არსებული ნავსადგურის ტექნიკურმა პარამეტრებმა, რომლითაც დიდი საკონტეინერო გემების მიღება ვერ ხერხდება.

პროექტის განხორციელება დაგეგმილია ფოთის არსებული პორტის ჩრდილოეთ ნაწილში. საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ კუთვნილ, არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთს (ს/კ - 04.01.01.654). საპროექტო ტერიტორიასთან ახლოს მდებარე დასახლებული ზონაა ქ. ფოთის ნაბადას დასახლება. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ნაბადას უახლოესი საცხოვრებელი ზონა უშუალოდ საპროექტო ტერიტორიიდან დაშორებულია 400-500 მ-ით, ხოლო საპროექტო ტერიტორიის პერიმეტრიდან (ზონიდან) უახლოესი საცხოვრებელი შენობა-ნაგებობა ფიქსირდება 250 მეტრში. უახლოესი ზედაპირული წყლის ობიექტი, მდინარე (რიონი) დაშორებულია 750 მეტრით. საპროექტო ტერიტორიიდან დაახლოებით 2.9 კმ მანძილზე მდებარეობს ეროვნული მნიშვნელობის დაცული ტერიტორია - კოლხეთის ეროვნული პარკი და საერთაშორისო მნიშვნელობის დაცული ტერიტორიები - ბერნის კონვენციით დაცული ზურმუხტის ქსელის უბანი, რამსარის კონვენციით დაცული საერთაშორისო

მნიშვნელობის ჭარბტენიანი ტერიტორია და მნიშვნელოვანი ორნითოლოგიური ტერიტორია (International Bird Area (IBA)).

საპროექტო ტერიტორია აუთვისებელია და წარმოადგენს ე.წ. ნაბადას სანაპიროს, რომელიც ჩამოყალიბებულია ნატანის აკუმულაციის შედეგად. საკვლევი ზონა მოიცავდა ნაბადას სანაპირო ზოლს, მდ. რიონის ახალი დელტიდან სამხრეთით არსებული ნავსადგურის საზღვრამდე.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის ალტერნატივების ანალიზი, შესაბამისი დასაბუთებით. მათ შორის, განხილულია უმოქმედობის ალტერნატივა, ადგილმდებარეობის ალტერნატივები და ნავსადგურის კონფიგურაციის ალტერნატივები. პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელი მნიშვნელოვანი დადებითი შედეგების, მათ შორის ქვეყნის და რეგიონის ეკონომიკური მდგომარეობის გაუმჯობესების, ასევე არსებული პორტის ტექნიკური პარამეტრების გათვალისწინებით (პროექტის განხორციელების შემთხვევაში მოსალოდნელი ზემოქმედების სათანადო მართვის პირობებში), უმოქმედობის ალტერნატივა არ ჩაითვალა მიზანშეწონილად. ახალი პორტის ადგილმდებარეობის შერჩევითვის განხილულია ორი ალტერნატიული მდებარეობა (არსებული ნავსადგურის ჩრდილოეთი - I და სამხრეთი - II). გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ადგილმდებარეობის ალტერნატივების დადებითი და უარყოფითი მხარეების შედარებითი ანალიზი, რომლის მიხედვით უპირატესობა მიენიჭა I ალტერნატივას, სოციალურ-ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი საკითხების გათვალისწინებით. გზმ-ის ანგარიშში განხილული ნავსადგურის კონფიგურაციის ოთხი (1, 2, 3, 4) ალტერნატივიდან, ტექნიკური-ეკონომიკური და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით (მათ შორის უფრო ნაკლები მასალის ამოღება განხორციელდება ზღვის ფსკერიდან) უპირატესობა მიენიჭა მე-4 სქემას.

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია, ასევე ფოტის ახალ ღრმაწყლოვან პორტთან დამაკავშირებელი მისასვლელი გზის/რკინიგზის ალტერნატიული მარშრუტების ანალიზი და აღნიშნული ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან დაკავშირებული საკითხები. **გზმ-ის ანგარიშში მოცემული განმარტებისა და კომპანიის მიერ ინფორმაციის დაზუსტების საფუძველზე** მისასვლელი გზების და სარკინიგზო მისასვლელის მშენებლობა განხორციელდება საქართველოს მთავრობის მიერ და არ წარმოადგენს.

დაგეგმილი საქმიანობა ითვალისწინებს ახალი მრავალფუნქციური, თანამედროვე ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობას, ხოლო აღნიშნული მიზნით, მოლოების (ქვის ზღუდე, ნავსადგურის ტალღებისაგან დასაცავად) და 700 მეტრი სიგრძის ნავმისადგომის მოწყობას, ასევე ნავმისადგომთან გემების მოსაბრუნებელი აუზის და მისასვლელი (გარე, შიდა) არხის დაღრმავების სამუშაოებს. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, საპროექტო 700 მეტრიანი ნავმისადგომიდან 300 მეტრი იქნება საკონტეინერო ტერმინალი, ხოლო 400 მეტრი ნაყარი ტვირთების ტერმინალი (ნაყარი ტვირთების ტერმინალის ნავმისადგომი და ოპერაციები როგორც აღნიშნა აღწერილი იქნება ცალკე პროექტის სახით). ნავმისადგომზე გემების დატვირთვა-გადმოტვირთვის მიზნით, დამონტაჟდება სუპერ პოსტ-პანამაქსის ტიპის და მობილური საპორტო ამწეები. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ფოტის ახალი პორტის გენერალური გეგმა, შესაბამისი ექსპლიკაციით.

გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, საპროექტო ობიექტის მშენებლობა განხორციელდება ორ (I, II) ფაზად. **პროექტის I ფაზა**, რომელიც თავის მხრივ დაყოფილია 4 ეტაპად მოიცავს: (1)

ნავმისადგომის ხიმინჯების მოწყობას და ფსკერდაღრმავებით სამუშაოებს, საკონტინერო ტერიტორიასთან მისასვლელი გზისა და სამუშაოების საწარმოებლად ჩრდილოეთი მისასვლელი გზის მომზადებას, დასაწყობებისა და შენახვის უბნის მოწყობას; (2) მოლოს (ნაწილი 1 და 2) და პატარა მოლოს მშენებლობას, მოსაბრუნებელი აუზისა და ნავმისადგომის ზონის ფსკერდაღრმავებით სამუშაოებს; (3) მოლოს (ნაწილი 3 და 4) მშენებლობას, შიდა არხის ფსკერდაღრმავებით სამუშაოებისა და ნავმისადგომის 400 მ-იანი მონაკვეთის დასრულებას; (4) გარე არხის ფსკერდაღრმავებით სამუშაოების და ფაზა I-ის ესპლანადის მშენებლობას, ჩრდილოეთის კარიბჭის (NG) აშენებას და გზის დაგებას, საკონტინერო ტერიტორიის გაფართოებას (2,10 ჰა მონაკვეთზე). **პროექტის II ფაზა** მოიცავს: სამხრეთ ნავმისადგომის ხიმინჯების მოწყობას (300 მ სიგრძის მონაკვეთი); სამხრეთ ნავმისადგომის ქვეშ, ნავმისადგომის ჯიბის ზონის დაღრმავებას (ეტაპი 5); სამხრეთ ნავმისადგომის დასრულებას; სახელოსნოს ტერიტორიისა და ნაგებობის მოწყობას; სახელოსნოსთან დამხმარე მისასვლელი გზის მოწყობას.

გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, საპროექტო მოლოს სიგრძე იქნება 1700 მ, რომელიც დაყოფილი იქნება ოთხ მონაკვეთად. საპროექტო მოლოს ოპტიმალური კონფიგურაციის, მიმართულებისა და კონსტრუქციის დასაბუთების მიზნით, გზმ-ის ანგარიშში, ისევე როგორც დამატებით წარმოდგენილ დაზუსტებულ დოკუმენტაციაში მოცემულია სხვადასხვა ტიპის გაანგარიშებები. მათ შორის, მოცემულია ტალღის გავლის პარამეტრების და სხვადასხვა მიმართულების ტალღის ზოგადი მაჩვენებლების ანალიზი. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მოლო დაპროექტებულია, როგორც კონსტრუქცია, რომელზეც წყალი არ გადაედინება. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია მოლოს თითოეული მონაკვეთის პარამეტრების შესახებ ინფორმაცია. მათ შორის: **მოლოს პირველი მონაკვეთის** სიმაღლე იქნება 6.5 მეტრი, სიგანე - 5.61 მ. საფუძვლის მოსაწყობად საჭირო იქნება წინასწარი დაღრმავება 1 მ სიღრმეზე; **მეორე მონაკვეთის** თხემის მაქსიმალური ნიშნული იქნება - 7.5 მეტრზე, ხოლო თხემის სიგანე - 5.71 მეტრი. ფსკერდაღრმავება განხორციელდება 1მ სიღრმეზე; **მესამე მონაკვეთის** თხემის მაქსიმალური ნიშნული - 7.5 მეტრი, ხოლო სიგანე - 7.94 მეტრი იქნება. საფუძვლის მოსაწყობად საჭირო წინასწარი ფსკერდაღრმავება იქნება 12.50 მ. **მეოთხე მონაკვეთის** თხემის მაქსიმალური ნიშნული და სიგანე იქნება 7.5 მეტრი. საფუძვლის მოსაწყობად საჭირო ფსკერდაღრმავება განხორციელდება 13 მ-ზე. სანავიგაციო შუქურა განთავსდება მოლოს წვერის თხემზე. მოლოს ოთხივე მონაკვეთის შიდა ნაწილის მოწყობა გათვალისწინებულია ინერტული მასალით. დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, საპროექტო მოლოს მშენებლობისათვის გათვალისწინებულია X-ბლოკების (ბეტონის არმირების ერთეულები) გამოყენება. პროექტით გათვალისწინებული პატარა მოლო წარმოადგენს ნაყარ ნაგებობას, რომლის სიგრძე იქნება 357 მ (სიგანეა - 7.18 მ) და რომელიც განთავსდება საპროექტო ნავსადგურის სამხრეთით. მოლო დაიყოფა ორ მონაკვეთად და ნაპირიდან შეჭრილი იქნება ზღვაში. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ნავმისადგომის გეოტექნიკური ანალიზი, ხიმინჯებისა და ბერმების ანგარიში, ასევე ინფორმაცია გემამრიდისა და გემის მისაბმელი ბოძკინტის ზომების განსაზღვრის, პორტის აღჭურვილობის და საპროექტო გემების მახასიათებლების შესახებ. შესაბამისი ანალიზის შედეგად ყველაზე ოპტიმალურ ვარიანტად ღია ხიმინჯებიანი ნავმისადგომის მოწყობა ჩაითვალა. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ნავმისადგომს ექნება ბეტონის ხიმინჯების სამი შიდა რიგი (1 მ დიამეტრით) და ზღვის მხარეს ორი გარე რიგი (1.20 მ დიამეტრით). ნავმისადგომის ფერდობი დაცული იქნება (50-100 კგ) გამყარებული ნაყარი მასალით, (50 კგ) წონის ქვის ფილტრითა და (500

კვ) რიყის ქვით. ნავმისადგომის ჯიბის სიღრმე იქნება -15 მ, ხოლო სიგანე - 50 მეტრი, რომლის პირველი 35 მეტრი დაცული იქნება (500 კგ წონის) რიყის ქვით.

პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებული ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოები მოიცავს: ნავმისადგომის ტერიტორიის დაღრმავებას 15 მ სიღრმეზე; მოსაბრუნებელი აუზის (დიამეტრით-540 მ) დაღრმავებას 16 მ სიღრმემდე; შიდა არხის (სიგანეა-175 მ, სიგრძე - 442,79 მ) დაღრმავებას 16 მ სიღრმემდე; გარე არხის (სიგანეა-210 მ, სიგრძე-1.231,30 მ) დაღრმავებას-17 მ სიღრმემდე. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია დაღრმავების ფერდობის მდგრადობის ანალიზი და წარმოდგენილია ფსკერდაღრმავებისას სხვადასხვა უბანზე გასათვალისწინებელი მაქსიმალური ქანობის შესახებ ინფორმაცია. დამატებით წარმოდგენილი ინფორმაციის შესაბამისად, მოსაბრუნებელი აუზი და არხის სიგრძე საკმარისია კონტეინერმზიდის უსაფრთხო მანევრირებისთვის.

პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია არსებული საკონტეინერო ტერიტორიის გაფართოება, 2,10 ჰა მონაკვეთზე რაც მომავალში იძლევა საკონტეინერო ტერიტორიის განვითარების საშუალებას. ახალი სახელოსნო მოეწყობა არსებული საკონტეინერო ტერმინალის ჩრდილო-აღმოსავლეთით. სასაწყობე ტერიტორიები განთავსდება სახელოსნოს ჩრდილოეთ მხარეს, ოფისები და თანამშრომელთა მომსახურე სივრცეები კი სამხრეთ მხარეს. ასევე აიგება დამატებითი სასაწყობე ტერიტორია მთავარი შენობიდან 25 მეტრის დაშორებით. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია ასევე ინფორმაცია პორტის სხვა დამხმარე ინფრასტრუქტურის (ელექტროქსელი, განათება, ვენტილაცია, სახანძრო სისტემა) შესახებ.

გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ორივე ეტაპის სამშენებლო სამუშაოების საერთო ხანგრძლივობა შეადგენს დაახლოებით 45 თვეს. მეორე ეტაპის სამუშაოები დაიწყება პირველი ეტაპის სამუშაოების დაწყებიდან 12 თვის შემდეგ. ყველა საჭირო მასალა, მათ შორის ბეტონის ნარევი შემოტანილი იქნება მზა სახით. ინერტული მასალებით/ქვის ლოდებით მომარაგება მოხდება ლიცენზირებული კარიერებიდან. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია საპროექტო ობიექტის კარიერული მასალით მომარაგების სქემატური ნახაზები. გზშ-ის ანგარიშში, პროექტის განხორციელების ფაზებისა და ეტაპების მიხედვით, მოცემულია ინფორმაცია სამშენებლო სამუშაოების შესახებ. პროექტით გათვალისწინებული **პირველი ფაზის** შესაბამისი ეტაპების (ეტაპი - 1, 2, 3), დასრულების შემდგომ, პირველი ფაზის დასკვნით ნაწილს (ეტაპი - 4) გარე არხის ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოები და ესპლანადის მშენებლობა წარმოადგენს, რის შემდგომაც დაიწყება **მეორე ფაზით** გათვალისწინებული სამუშაოები. მეორე ფაზაში გათვალისწინებული სამუშაოების, მათ შორის ნავმისადგომის ტერიტორიის დაღრმავების შემდგომ ახალი ნავმისადგომი დასრულდება მიწისზედა კონსტრუქციის მოწყობით, ნავმისადგომის ცენტრალური ნაწილის ამოვსებით, ასევე საფუძვლისა და ფერდობის დაცვით. **საპროექტო მოლოს სამშენებლო სამუშაოები** მოიცავს მოლოს საწყისი მონაკვეთის ქვით, ხოლო დანარჩენი მონაკვეთების არმირების ერთეულებით მოწყობას. **ნავმისადგომის კონსტრუქციის** ძირითადი სამშენებლო სამუშაოები მოიცავს ხმელეთზე ხიმიანჯების ინსტალაციას. გზშ-ის ანგარიშში, სამშენებლო სამუშაოების აღწერით ნაწილში განხილულია ასევე პროექტის დამხმარე ინფრასტრუქტურის (საკონტეინერო ტერიტორია, შენობები, საინჟინრო ხაზები და სხვ) მოწყობის საკითხები. მათ შორის, პროექტით გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურის (მათ შორის, საკონტეინერო ტერიტორია, ნავმისადგომი და სხვ) ფარგლებში მოეწყობა სადრენაჟე სისტემა. მშენებლობის ეტაპზე,

ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების შესრულება გათვალისწინებულია მიწახაპია მისაბმელი ტრიუმის (TSHD) და უკუნიჩბიანი მიწახაპიის (დიტჩერი) გამოყენებით. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია ფსკერიდან ამოღებული მასალის მოცულობის შესახებ, კონკრეტული უბნების მიხედვით, რომელთა ჯამური მოცულობა დაახლოებით - **7 000 000 მ³-ს შეადგენს**. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, თუ ამოღებული გრუნტი დააკმაყოფილებს ხარისხის სათანადო მოთხოვნებს (დაახლოებით 300 000 მ³) გამოყენებული იქნება (საკონტეინერო ეზოს) მშენებლობის პროცესში, ხოლო ამოღებული მასის ნაწილის განთავსება დაგეგმილია ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების უბნიდან სამხრეთით, დაახლოებით 5 კილომეტრში წყალქვეშა კანიონის სიღრმეში. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, წყალქვეშა კანიონში გრუნტის ჩაყრა გათვალისწინებულია წყალქვეშა კანიონის ფსკერზე, გრუნტის ქვედა ჩამოცლის სისტემით. შედეგად მინიმუმამდე იქნება დაყვანილი წყალქვეშა კანიონის ფერდობების ჩამოშლის ალბათობა (ფოთის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება წარმოდგენილია გზმ-ის ანგარიშის მე-5 თავში). გზმ-ის ანგარიშში დანართის (2) სახით წარმოდგენილია სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნული სააგენტოს პოზიცია, ზღვიდან ამოღებული მასის სამშენებლო პროცესში გამოყენებასთან დაკავშირებით, სადაც განმარტებულია, რომ ამოღებული მასალა წარმოადგენს სასარგებლო წიაღისეულს და მისი გამოყენება ექვემდებარება ლიცენზირებას.

გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, პროექტის მშენებლობის ეტაპზე გამოყენებული იქნება ქალაქ ფოთის არსებული სატრანსპორტო ქსელი. ქ. ფოთის მერიასთან შეთანხმების საფუძველზე შერჩეულია სამი მარშრუტი (ჭავჭავაძის, ფალიაშვილისა და შავი ზღვის ქუჩები). მშენებლობის ეტაპზე **სამშენებლო ბანაკად** გამოყენებული იქნება საპროექტო ტერიტორია (ჩრდილოეთი კარიბჭის მისადგომი გზის გარშემო არსებული ტერიტორია), სადაც განთავსდება პროექტის ფარგლებში მოსაყენებელი მასალები, სხვადასხვა აღჭურვილობა, ოფისები, საწყობი.

გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, I ფაზაში - 2023 წლის მეოთხე კვარტალში დაგეგმილია ექსპლუატაციაში შევიდეს ნაყარი ტვირთების ტერმინალი (რომელიც ცალკე, დამოუკიდებელი პროექტის სახით განიხილება), ხოლო საკონტეინერო ტერმინალის ამოქმედება დაგეგმილია II ფაზასთან ერთად - 2025 წლის პირველი კვარტალში. ოპერირების ფაზაზე, გემები პორტში შევლენ მისადგომი არხით, მოსაბრუნებელი აუზით. აღნიშნული გემების დამაგრება მოხდება ნავმისადგომის კედელთან. კონტეინერები გემებიდან გადმოიტვირთება ნავმისადგომის გადმომტვირთავი ამწეების (STS) გამოყენებით და დაიტვირთება საწევარა-მისაბმელებზე. სატვირთო მანქანები ტერმინალში შევა ჩრდილოეთით მისასვლელი კარიბჭით და არსებული სამხრეთის კარიბჭეებით. კონტეინერები გადმოიტვირთება და დასაწყობდება შტაბელებად, პნევმოთვლიანი ჯოჯგინა ამწეების (RTG) გამოყენებით. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია კონტეინერების ოპერაციების ტექნოლოგიური ხაზის ამსახველი სქემატური ნახაზები, შესაბამისი განმარტებებით. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ახალ საკონტეინერო ტერმინალში საკონტეინერო გემების გადაადგილებათა სავარაუდო რიცხვი იქნება წელიწადში მაქსიმუმ 100 ხომალდი. საპროექტო გემების ძირითადი მახასიათებლებია: სიგრძე - 299,9 მ; ტონა - 117 180; გემების მაქსიმალურ ჯდომად განისაზღვრა - 13,5 მ. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ვინაიდან ექსპლუატაციის ეტაპზე საპროექტო მოლო შეაკავებს მდინარე რიონის სამხრეთის მიმართულებით ნატანის გავრცელებას და ექსპლუატაციის

ეტაპზე ნატანის დაგროვება დაიწყება ახალი მოლოს ჩრდილოეთით, მოსალოდნელია - მდინარე რიონის ჩრდილოეთი არხის სამხრეთ შტოში/ტოტში წარმოიშვას ნატანის დაგროვების საშიშროება. გზშ-ის ანგარიშის და ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წარმოდგენილი დაზუსტებული ინფორმაციის თანახმად, ნატანის დაგროვება შესაძლებელია მნიშვნელოვნად შეარბილოს (70 %-ით შეამციროს) ახალი ნამახვანჰესის პროექტის განხორციელებამ. ამასთან, გზშ-ის ანგარიშზე დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში, რომელშიც ასევე განხილულია საპროექტო ზონის მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკის გამომწვევი ძირითადი ფაქტორების ანალიზი, განსაზღვრულია ნატანის დაგროვების პრევენციული/შემარბილებელი ღონისძიება, მდინარე რიონის დელტის არსებული სანაპირო ზოლის შენარჩუნების მიზნით. კერძოდ - ექსპლუატაციის ეტაპზე ბათიმეტრიული გადაღებების შედეგების ანალიზის საფუძველზე (საჭიროების შემთხვევაში), განხორციელდება მდ. რიონის სამხრეთ კალაპოტში ფსკერდადრმავებითი სამუშაოები, რომლის აუცილებლობა იქნება 3-4 წელიწადში ერთხელ. ამოღებული მასალა/ნატანი (4-5 მილიონი მ3) შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას: სახმელეთო საკონტინერო ტერმინალის მიმდებარე ტერიტორიის აღსადგენად; შავი ზღვის სანაპირო ზოლის რომელიმე ეროზირებული მონაკვეთის აღდგენის მიზნით; ან განთავსდეს წყალქვეშა კანიონში. ოპერირების ეტაპზე, მდ. რიონის სამხრეთ შენაკადის ნატანით ჩახერგვის პრევენციის მიზნით დაგეგმილია მუდმივი მონიტორინგის განხორციელება.

გზშ-ის ანგარიშში იდენტიფიცირებულია პროექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციით გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების სახეები. ზემოქმედების თითოეული სახე და ზემოქმედების მნიშვნელობა შეფასებული/დახასიათებულია შესაბამის ქვეთავებში. პროექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე, მოსალოდნელი ზემოქმედების სახეებიდან აღსანიშნავია ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე, წყლის გარემოზე და სოციალურ გარემოზე. გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება ძირითადად მოსალოდნელია ზღვის ფსკერის დადრმავებისა და მოლოს (ტალღისმჭრელის) მშენებლობის დროს. გზშ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის საკითხები.

გზშ-ის ანგარიშში განხილულია საპროექტო ტერიტორიის ჰიდროგეოლოგიური და გეომორფოლოგიური პირობები, საინჟინრო-გეოლოგია. დანართის სახით, წარმოდგენილია გეოლოგიური კვლევის ანგარიში. საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის ფარგლებში, გაყვანილი იქნა 8 ჭაბურღილი. ორი ჭაბურღილი - 100 მეტრის სიღრმის. თითოეული განლაგებულია ზღვის აკვატორიაში, ხოლო 6 ჭაბურღილი - ხმელეთზე. ხმელეთზე განთავსებული 6 ჭაბურღილიდან 3 გაიბურღა 15 მეტრზე, ხოლო 3 შესაბამისად 40, 60 და 80 მეტრის სიღრმეზე. თითოეული ჭაბურღილისათვის შედგენილია ლითოლოგიური ჭრილი და მოცემულია მათი აღწერა და ცდის შედეგები, საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევების საფუძველზე შემუშავებული დასკვნები. ნავსადგურის მოსაწყობად შერჩეულ, როგორც სახმელეთო, ასევე საზღვაო ნაწილის ტერიტორიაზე ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარების თვალსაზრისით კეთილსაიმედოა. შემოსასვლელი არხის და ნავსადგურის შიდა აკვატორიის ფსკერდადრმავების სამუშაოები ჩატარდება საერთაშორისო სტანდარტების მოთხოვნების შესაბამისად, რაც გამორიცხავს საშიში გეოლოგიური პროცესების განვითარების რისკებს. ამავდროულად, აღსანიშნავია, რომ საპროექტო მოლოები მნიშვნელოვანი მანძილით

იქნება დაცილებული წყალქვეშა კანიონიდან და ზემოქმედების რისკი მინიმალური იქნება.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ფოთში ახალი პორტის მშენებლობით გამოწვეული შავი ზღვის სანაპირო ზოლის მოსალოდნელი მორფოდინამიკური პროცესების განვითარების და მისი პროგნოზის ანგარიში, საქართველოს ტერიტორიის ფარგლებში შავ ზღვაში ჩამდინარე მდინარეების რაოდენობრივი ჰიდროლოგიური მახასიათებლები. მოცემულია მდინარე რიონის ჰიდროლოგიური კვლევის ანგარიში. განხილულია მდინარე რიონის ჰიდროლოგიური რეჟიმის ზემოქმედების საკითხი ზღვის სანაპირო ზოლის ფორმირებისათვის და ზღვის სანაპირო ზოლის მოსალოდნელი მორფოდინამიკური პროცესების განვითარების პროგნოზი მდ. რიონის შესართავთან. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად ზღვის მიერ სანაპირო ზოლის გარეცხვასა და მდინარეთა მიერ ტრანსპორტირებული მყარი ნატანის სანაპირო ზოლში აკუმულაციას შორის ბალანსის დასამყარებლად და საქართველოს ფარგლებში შავი ზღვის პლაჟების სტაბილურობის შესანარჩუნებლად, საჭიროა დაახლოებით 6 მლნ.მკ პლაჟწარმომქმნელი მყარი ნატანი. ამასთან, აღნიშნულია, რომ ფოთის პორტის ახალი საპორტო მოლოების აშენების შემთხვევაში, უფრო ინტენსიური გახდება და მოიმატებს ნაზადას დელტის აკუმულაციური პროცესები. შავი ზღვის სანაპირო ზოლის მოსალოდნელი მორფოდინამიკური პროცესების განვითარების და მისი პროგნოზის კვლევაში ასევე მითითებულია, რომ ზღვის სანაპირო ზოლის ტალღური ზემოქმედების დასაცავად ყველაზე ოპტიმალური საშუალებაა მდინარეთა მყარი ნატანის დარეგულირება, თუმცა ეს არ გამოირიცხავს იმას, რომ სანაპირო ზოლის მდგრადობის შესანარჩუნებლად, გამოყენებული იქნას სხვადასხვა ნაპირდამცავი ჰიდროტექნიკური ნაგებობები და მისი დაცვა განხორციელდეს კომპლექსურად.

ანგარიშში მოცემულია საპროექტო ზონაში ზღვის წყლის, ფსკერული ნალექების და ნიადაგის ხარისხის კვლევის შედეგების ანგარიში. როგორც კვლევის შედეგებშია მოცემული ზღვის წყალში მავნე ნივთიერებათა შემცველობა ძირითადად შეესაბამება საქართველოს ზედაპირული წყლების სტანდარტებს. სანაპირო ზოლის ფონური დაბინძურების დასადგენად აღებული იქნა 10 ნიადაგის, 8 ფსკერული ნალექების და 5 ზღვის წყლის სინჯი. ასევე შესწავლილი იქნა ზღვის ფსკერული ნალექების ნიმუშები, სადაც ასევე განისაზღვრა ნავთობის ჯამური ნახშირწყალბადების შემცველობა. მოცემული კვლევის შედეგებმა აჩვენა, რომ თუთიის, ნიკელისა და ქრომის შემცველობა საპროექტო არეალში, როგორც ნიადაგში, ასევე ზღვის ფსკერზე, აღემატება დასაშვებ დონეს. ზღვის წყალში მავნე ნივთიერებათა შემცველობა ძირითადად შეესაბამება საქართველოს ზედაპირული წყლების სტანდარტებს. რაც შეეხება ფსკერულ ნალექებში ნავთობის ჯამური ნახშირწყალბადების შემცველობას, კვლევის შედეგებმა აჩვენა, რომ საპროექტო არეალში ნავთობის ჯამური ნახშირწყალბადების გადაჭარბება დაფიქსირდა ორ წერტილში, აღნიშნული წერტილები განთავსებულია საპროექტო ფსკერდაღრმავების სამუშაოების ტერიტორიიდან დაშორებით.

საპროექტო ობიექტის მშენებლობა-ექსპლუატაცია დაკავშირებული იქნება ასევე ხმაურის გავრცელებით მოსალოდნელ ზემოქმედებასთან. გზმ-ის ანგარიშს თან ერთვის (დანართი 10) ხმაურის ფონური დონის გაზომვის და ხმაურის 3D მოდელირების კვლევის ანგარიში. სამშენებლო მოედანზე ხმაურის ძირითადი წყაროებია სამშენებლო ტექნიკა და სატრანსპორტო საშუალებები. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო მოედნიდან

უახლოეს საცხოვრებელ ზონამდე დაშორების (500 მ) გათვალისწინებით წარმოქმნილი ხმაური არ მიაღწევს დასახლებულ პუნქტებამდე. ხმაურის წყაროდან 450 მ მანძილზე ხმაურის დონე ნორმის ფარგლებში იქნება. მშენებლობის ეტაპი დაკავშირებული იქნება ასევე სატრანსპორტო გადაზიდვებით მოსალოდნელ ხმაურის გავრცელებასთან. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ძირითადად გამოყენებული იქნება შავი ზღვის ქუჩა, მაგრამ თუ შავი ზღვის ქუჩაზე ხმაურის დონე გადააჭარბებს დასაშვებ ნორმას, გამოყენებული იქნება ფალიაშვილის და ჭავჭავაძის ქუჩები. მშენებლობის დროს ხმაურის პერმანენტული მონიტორინგი გათვალისწინებულია სამივე ქუჩაზე. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია შავი ზღვის და ფალიაშვილის ქუჩებზე მოსალოდნელი ხმაურის მოდელირება, ჭავჭავაძის ქუჩაზე ხმაურის საბაზისო დონის გაზომვა არ ჩატარებულა (მიმდინარეობს სარეაბილიტაციო სამუშაოები). მოდელირების შედეგებით დგინდება, რომ ხმაურის დონეები აჭარბებს დასაშვებ ნორმებს და არ არის შესაბამისობაში 2017 წლის 15 აგვისტოს N398 დადგენილებასთან. ყველაზე უკეთეს შემთხვევაში, ფალიაშვილის და შავი ზღვის ქუჩების რეაბილიტაციის (ფოროვანი საფარის დაგება) შემთხვევაში ხმაურის დონე ნაკლები იქნება საბაზისოზე. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის გავრცელებით მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის აღსანიშნავია: ხმაურიანი აღჭურვილობის მუშაობისა და მასალების ტრანსპორტირების აღკვეთა დღის დასაწყისში და დღის ბოლოს, ასევე ღამით და დასვენების დღეებში; სატრანსპორტო ოპერაციებისა და მოძრაობის სიჩქარეების შეზღუდვა; სამშენებლო უბანზე გზის მარშრუტის შერჩევა პერმანენტული მონიტორინგის საფუძველზე; ალტერნატიული მარშრუტის გამოყენება; ტერიტორიის პერიმეტრზე კაპიტალური ღობის მოწყობა.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ნავსადგურის ექსპლუატაციისას ხმაურის გავრცელების წყაროები იქნება ავტომტვირთველების და სარკინიგზო ლოკომოტივების მუშაობა, მცურავი საშუალებების (გემი) მუშაობა. პორტის ტერიტორიაზე მოსალოდნელი ხმაურის გაანგარიშება შესრულებულია ხმაურის წყაროების მაქსიმალური დატვირთვის პირობებში (უარესი სცენარი). გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ექსპლუატაციის ეტაპზე, საპროექტო უბნის ცენტრიდან დაახლოებით 500 მეტრის მანძილზე ხმაურის დონე 45 დბ -ზე დაბალია. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელი ხმაურის შემარბილებელი ღონისძიებები (ხმაურჩამხშობი ბარიერების გამოყენება; პორტის ტერიტორიაზე განთავსებული დანადგარ-მექანიზმების გამართულ მდგომარეობაში ექსპლუატაცია; მუდმივი მონიტორინგის წარმოება; ერთდროულად მომუშავე ხმაურიანი აღჭურვილობის რაოდენობის მინიმუმამდე შემცირება; კონტეინერების გადაზიდვის/გადაადგილების კონტროლი და დღე-ღამის ყველაზე სენსიტიურ პერიოდებში სამუშაოების შემცირება).

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია, ასევე საპროექტო ობიექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციის დროს წყალქვეშა ხმაურის გავრცელებით მოსალოდნელი ზემოქმედების საკითხები, მათ შორის შესრულებულია წყალქვეშა ხმაურის გავრცელების მოდელირება, გამოკვეთილია ზემოქმედების ზონები და ძირითადი რეცეპტორები. წყალქვეშა ხმაურის ძირითადი რეცეპტორები იქტოფაუნის წარმომადგენლები იქნებიან. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ხმაურის დონის მიმართ განსაკუთრებით მგრძობიარენი არიან ასევე შავი ზღვის ძუძუმწოვრები. საპროექტო ზონაში და მის მიმდებარედ დელფინები წარმოდგენილია წითელ წიგნში შეტანილი 3 სახეობით. წყალქვეშა ხმაურის გამომწვევი ძირითადი

წყაროები იქნება მოლოს მშენებლობა და ფსკერის დაღრმავება. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ფსკერდაღრმავების სამუშაოების განხორციელება დაიწყება მას შემდეგ, რაც დამთავრდება მოლოს მშენებლობა, ხოლო დასრულებული მოლო ხმაურჩამხშობი ბარიერის როლს შეასრულებს და ფსკერის დაღრმავების დროს მოსალოდნელი ზეგავლენა საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ არსებული ყველა სენსიტიური რეცეპტორისათვის შემცირებული იქნება. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წარმოდგენილი დამატებითი ინფორმაციის თანახმად, ხიმინჯების ინსტალირება განხორციელდება ხმელეთზე და შემდეგ განხორციელდება ფსკერდაღრმავების სამუშაოები, შესაბამისად ხიმინჯების განთავსების ეტაპზე არ არის მოსალოდნელი წყალქვეშა ხმაურის გავრცელების საშიშროება. ექსპლუატაციის ეტაპზე, წყალქვეშა ხმაურის გავრცელება ძირითადად დაკავშირებული იქნება გემების მოძრაობასთან. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, პორტში შესვლა-გამოსვლა იწარმოებს დაბალი სიჩქარით, რაც გარკვეულწილად შეამცირებს ხმაურის დონეს და წყალქვეშა ხმაურით გამოწვეული ზეგავლენების რისკს. გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე წყალქვეშა ხმაურის გავრცელებით მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის მშენებლობის ეტაპზე: ხმაურდამხშობი ეკრანების მოწყობა, ხმის ჰიდროჩამხშობის გამოყენება, ხოლო ექსპლუატაციის ეტაპზე გემების სიჩქარის შეზღუდვა.

გზმ-ის ანგარიშში და დამატებით წარმოდგენილ დოკუმენტაციაში განხილულია პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელი ზემოქმედება სანაპირო პროცესებზე, ასევე საპროექტო ტერიტორიის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის ფორმირების/ცვლილებების რისკები. მათ შორის, შეფასებულია ზემოქმედება არსებულ და საპროექტო პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე, ასევე მდ. რიონის დელტის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკა. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, მოსალოდნელი ზემოქმედების შერბილებისთვის გათვალისწინებულია: ნატანის გადაადგილების რეგულირება, ე. ფოთიდან მე-7 კმ-ზე მდ. რიონზე არსებული ჰიდროკვანძის (წყალგამყოფი კვანძის) საშუალებით; სანაპირო ზოლის მდგრადობის შესანარჩუნებლად სხვადასხვა ნაპირდამცავი ჰიდროტექნიკური ნაგებობების გამოყენება. დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შესაბამისად, მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე განხორციელდება მდინარე რიონის დელტის და არსებულ-საპროექტო პორტებს შორის არსებული სანაპირო ზოლის დინამიკის მონიტორინგი. სანაპირო ზოლის ან მდინარე რიონის დელტის არსებულ დინამიკაში ცვლილებების დაფიქსირების შემთხვევაში, განხორციელდება დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, სანაპირო ზოლის ფორმირების შემცირება მოსალოდნელია ასევე ნამახვანის ჰესების კასკადის აშენების შემთხვევაში.

გზმ-ის ანგარიში მოიცავს, ასევე წყალდიდობების და საპროექტო ნავსადგურის შესაძლო დატვირთვის რისკების შეფასებას. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ზღვიდან და მდ. რიონიდან წყალმოვარდნების მოსალოდნელ ზეგავლენას ფოთის ახალ პორტზე შეამცირებს: პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებული ახალი მოლო; ნავმისადგომის სიმაღლე, რომელიც გაცილებით მეტი იქნება, ვიდრე მოსალოდნელია ზღვის დონის აწევა შტორმის დროს; ფოთის ახალი პორტის ტერიტორიის მოსაზღვრედ, ინდუსტრიული ზონის ტერიტორიაზე თიზ-ის ადმინისტრაციის მიერ დაგეგმილი წყალმოვარდნების საწინააღმდეგო შემარბილებელი ღონისძიებები; მდინარე რიონში წყლის მასის

დარეგულირება, ქ. ფოთიდან მე-7 კმ-ზე მდ. რიონზე არსებული ჰიდროკვანძის (წყალგამყოფი კვანძის) საშუალებით.

დაგეგმილი საქმიანობა დაკავშირებული იქნება წყლის გარემოზე ზემოქმედებასთან, როგორც მშენებლობის ისე ექსპლუატაციის ეტაპისთვის. გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია მშენებლობის სხვადასხვა ფაზაზე მოსალოდნელი სხვადასხვა სახის ზემოქმედების შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის ფსკერდადმავებითი სამუშაოებით მოსალოდნელია ზღვაში შეწონილი ნაწილაკების კონცენტრაციის გაზრდა-გავრცელება. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ვინაიდან დადრმავებითი სამუშაოები დაიწყება მოლოს მშენებლობის შემდგომ და დადრმავების ტერიტორია სამი მხრიდან ჩაკეტილ სივრცეში მოექცევა, შეწონილი ნაწილაკების დიდ მანძილზე გავრცელება მოსალოდნელი არ არის. შეწონილი ნაწილაკების წარმოქმნა-გავრცელებით წყლის გარემოზე მოსალოდნელ ზემოქმედებასთან დაკავშირებული იქნება, ასევე მოლოს სამშენებლო სამუშაოები. მშენებლობის ეტაპზე წყლის გარემოს, მათ შორის მიწისქვეშა/გრუნტის წყლების (დაფიქსირებულია 4-5 მ სიღრმეზე) დაბინძურება შესაძლოა გამოიწვიოს ასევე ნავთობპროდუქტების, სხვადასხვა სახის ნარჩენებისა და ჩამდინარე წყლების მართვის პირობების დარღვევამ. ექსპლუატაციის ეტაპზე წყლის გარემოზე ზემოქმედება მოსალოდნელია შემოსასვლელი არხის ფსკერდადრმავებითი სამუშაოებისას (საჭიროების შემთხვევაში) ან/და ჩამდინარე წყლების არასათანადო მართვისას. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამის ქვეთავში განსაზღვრულია წყლის გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის მშენებლობის ეტაპისთვის - ფსკერდადრმავების სამუშაოების მიწახაპის გამოყენებით განხორციელება; ფსკერდადრმავების სამუშაოების შესრულება განსაზღვრული გეგმის მოთხოვნების შესაბამისად; მასალის ამოღების სიჩქარის კონტროლი; საწვავის ან/და ზეთების გაჟონვის პრევენციის მიზნით გამოყენებული საშუალებების ტექნიკური გამართულობის კონტროლი; ნავთობპროდუქტების ან/და ზეთების შენახვის ობიექტების განთავსება წყლიდან მინიმუმ 100 მ-ის დაშორებით.

მშენებლობის ფარგლებში მოსალოდნელი ზემოქმედება ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე და გრუნტის ხარისხზე დაკავშირებული იქნება ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნასთან და ნავთობის ან/და სხვა სახის ნარჩენების დაღვრა-გაჟონვასთან. გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად პროექტის ფარგლებში მოსახსნელი იქნება მაქსიმუმ - 3000 მ³ ნაყოფიერი ფენა, რომლის მართვა (მოხსნა-შენახვა-გამოყენება) განხორციელდება მოქმედი დადგენილების მოთხოვნების დაცვით. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ექსპლუატაციის ეტაპზე ნიადაგის/გრუნტის ხარისხზე ზემოქმედება შესაძლოა დაკავშირებული იყოს კონტეინერებიდან სახიფათო ტვირთების გარემოში შესაძლო მოხვედრასთან. მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპი შესაძლოა დაკავშირებული იყოს ასევე ფსკერულ ნალექებზე ზემოქმედებასთან (მაგ: ზღვაში მყარი და თხევადი ნარჩენების გაუთვალისწინებელი ჩაშვების შემთხვევაში). გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ვინაიდან საპროექტო ნავსადგურის დანიშნულება მშრალი-საკონტეინერო ტვირთების ოპერირებაა, ექსპლუატაციის ეტაპზე ნავთობპროდუქტების დაღვრით მოსალოდნელი ზემოქმედება, მათ შორის ფსკერულ ნალექებზე არ იქნება მნიშვნელოვანი და შესაძლოა დაკავშირებული იყო მხოლოდ მცურავი საშუალებების საწვავით გამართვასთან. გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე ნიადაგის ნაყოფიერ ფენაზე, გრუნტის ხარისხზე და ფსკერულ ნალექებზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შერბილების მიზნით (მაგ: ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის

დასაწყობება ცალკე გამოყოფილ უბანზე და აღნიშნული უბნის დაცვა ქარისგან ან/და ატმოსფერული ნალექების წარეცხვისგან; მანქანა-დანადგარების ტექნიკური გამართულობის კონტროლი; სამეურნეო-ფეკალური წყლების შეგროვება და სათანადო მართვა; სახიფათო/დამაბინძურებელი მასალების სითხეგაუმტარი საფარის მქონე ზედაპირზე განთავსება; დამაბინძურებლების შემთხვევითი დაღვრის უბნის დროული გაწმენდა).

დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელება დაკავშირებული იქნება ბიოლოგიურ გარემოზე, მათ შორის პირდაპირი სახის, ზემოქმედებასთან. გზშ-ის ანგარიშს თან ახლავს საპროექტო არეალის ფლორისტული და ფაუნისტური, მათ შორის იქტიოფაუნის კვლევის ანგარიშები. პროექტის ფარგლებში მოსალოდნელი ზემოქმედება შეფასებულია, როგორც ხმელეთის, ისე წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე. ზღვის ფაუნაზე, განსაკუთრებით ზღვის ძუძუმწოვრებზე, ზემოქმედება მოსალოდნელია მშენებლობის ეტაპზე წყალქვეშა ხმაურის გავრცელებით, რომელიც გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით ძირითადად ზღვაში ხიმინჯების ინსტალაციას შესაძლოა უკავშირდებოდეს. თუმცა, დამატებით წარმოდგენილი დაზუსტებული დოკუმენტაციის შესაბამისად, ხიმინჯების განთავსება განხორციელდება შეცვლილი მეთოდით - ხმელეთზე, რაც შეამცირებს წყალქვეშა ხმაურის გავრცელებას. საპროექტო ობიექტის მდებარეობიდან (მდ. რიონის დელტის სიახლოვეს) გამომდინარე, პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელია ზემოქმედება ზუთხებზე. წარმოდგენილი იქტიოფაუნის კვლევის ანგარიშის თანახმად, მდ. რიონის შესართავისპირა საზღვაო სივრცე წარმოადგენს ზუთხისებრთა თევზების კონცენტრაციის ადგილს, გარდა ამისა ეს სივრცე საქართველოს სანაპიროზე არის ერთადერთი სტაბილური გამდინარე მომლაშოწყლიანი ჰაბიტატი, სადაც თავმოყრილია მომლაშოწყლის ფორმები, მათ შორის უნიკალური ფაუნისტური კომპლექსი - პონტო-კასპიური რელიქტები. ამ გამდინარე მომლაშოწყლიანი ჰაბიტატის საზღვრები იცვლება სეზონურად, თუმცა ისე, რომ ეს სივრცე არასოდეს წყდება. დამატებით წარმოდგენილი, დაზუსტებული ინფორმაციის შესაბამისად, პროექტის პირდაპირი ზეგავლენის ქვეშ მოქცეული ტერიტორიის (500 მ) გათვალისწინებით, მშენებლობა-ოპერირების ეტაპზე არ განხორციელდება ზუთხისებრთა გავრცელების არეალის მნიშვნელოვანი სეგმენტაცია. წარმოდგენილი დაზუსტებული ინფორმაციის შესაბამისად, ზუთხისებრნი ქვირითობისას იყენებენ მდინარე რიონის დელტის ჩრდილოეთით განთავსებულ შენაკადს/ტოტს, რომელიც საპროექტო ზონიდან 3600 მეტრით არის დაცილებული და სადაც პორტის მშენებლობა-ოპერირებას არ ექნება მნიშვნელოვანი ზეგავლენა (მათ შორის ხმაურისა და სიმღვრივის გავრცელების კუთხით). გარდა ამისა, მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელი სიმღვრივე ეტაპობრივად შემცირდება და არ მიაღწევს მდინარე რიონის დელტის სამხრეთით განთავსებულ შენაკადამდე/ტოტამდე, რომელიც საპროექტო ზონიდან 950 მ-ში მდებარეობს. დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შესაბამისად, გარემოზე რიგი უარყოფითი ზეგავლენის თავიდან აცილების მიზნით, განხორციელდა სამშენებლო მეთოდოლოგიის შემდგომი დახვეწა, რაც გამოიხატა მოლოს მშენებლობის პროცესში ძირითადი სამუშაოების სახმელეთო აღჭურვილობის გამოყენებით შესრულებაში. ოპერირების ეტაპზე, ზღვის ფაუნაზე მოსალოდნელი ზემოქმედება ძირითადად დაკავშირებული იქნება გემების გადაადგილებით მოსალოდნელ წყალქვეშა ხმაურთან და პერიოდულ ფსკერდაღრმავებებთან. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ექსპლუატაციის ეტაპზე მოლოები შეასრულებენ ხმაურის გავრცელების ბარიერის როლს. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე, ფსკერდაღრმავების სამუშაოებს შორის პერიოდში,

უხერხემლოების და წყალმცენარეების თანასაზოგადოებები ბოლომდე აღდგენას ვერ მოასწრებს.

ზემოქმედება ხმელეთის ფაუნის წარმომადგენლებზე ძირითადად მოსალოდნელი იქნება მშენებლობის ეტაპზე, რომელიც დაკავშირებული იქნება შემაწუხებელი ეფექტის მქონე ფაქტორებთან (ხმაური, ვიბრაცია, მტვრის გავრცელება), ასევე საბინადრო ადგილების განადგურება-დაზიანებასთან. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ტერიტორიაზე არ გამოვლენილა დიდი ზომის ძუძუმწოვრების სოროები-ბუნაგები და დიდი ზომის ფრინველების ბუდეები. ტერიტორიაზე არ დაფიქსირებულა განსაკუთრებულ დაცვას დაქვემდებარებული ცხოველთა სახეობების მნიშვნელოვანი საბინადრო ადგილები. საპროექტო არეალში, დაახლოებით 27 ჰა ფართობზე დაგეგმილია ხე-მცენარეების გაკაფვა, მათ შორის ჭრას დაქვემდებარება 1349 ძირი შავი მურყანი. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, დაგეგმილია ბიომრავალფეროვნების მართვის გეგმის შემუშავება და საკომპენსაციო ქმედების გატარება - მათ შორის, დეგრადირებული ბუნებრივი უბნების აღდგენის თვალსაზრისით. პროექტის ფარგლებში შემუშავებულია ბიოლოგიურ გარემოზე (წყლის, ხმელეთის) მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, რომელიც განსაზღვრულია გზშ-ის ანგარიშში და დამატებით წარმოდგენილ დაზუსტებულ დოკუმენტაციაში. მოსალოდნელი ზემოქმედების მართვის-შერბილების ღონისძიებებიდან აღსანიშნავია: სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ, ტერიტორიების რეკულტივაცია; სამშენებლო დერეფნის საზღვრების მკაცრად დაცვა; მცენარეულ საფარზე მიყენებული ზიანის საკომპენსაციო სამუშაოების განსაზღვრა; ფსკერდაღრმავების სამუშაოებისას მიგრაციის პერიოდების, გამრავლებისა და ზრდის სეზონების გათვალისწინება; ხმაურდამხშობი ეკრანების მოწყობა; გემების სიჩქარის შეზღუდვა 10 კვანძზე ნაკლებ სიჩქარემდე ზღვის ძუძუმწოვრებთან შეჯახების რისკის თავიდან ასაცილებლად; წყლის სიმღვრივის მონიტორინგი და 250 მგ/ლ გადააჭარბების შემთხვევაში მიმდინარე სამუშაოების შეჩერება. ვინაიდან ტერიტორიაზე დაფიქსირებული იქნა რამდენიმე ფულუროიანი ხე, რომლებსაც შეიძლება იყენებდნენ ღამურები თავშესაფრად, დაგეგმილია ე.წ. „ბეთ ბოქსები“ (საბინადრო ხის სახლები) დამონტაჟდება საპროექტო ტერიტორიის მიმდებარედ (მინიმუმ 1 კმ რადიუსში).

გზშ-ის ანგარიშში განხილულია, ასევე სატრანსპორტო გადაზიდვებით მოსალოდნელი ზემოქმედების საკითხები, რომელიც დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკის გათვალისწინებით, დაკავშირებული იქნება მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე სატრანსპორტო ნაკადების გაზრდასთან, რასთან მიმართებით გზშ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები. ამასთან, აღსანიშნავია რომ ექსპლუატაციის ეტაპზე სატრანსპორტო ოპერაციები განხორციელდება ფოთის პორტის საკონტეინერო ტერმინალთან ახალი მისასვლელი გზის საშუალებით, რომელიც გვერდს აუვლის ქ. ფოთს.

გზშ-ის ანგარიში მოიცავს სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე და ადამიანის ჯანმრთელობაზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შეფასებას. მათ შორის, განხილულია პროექტის ფარგლებში მოსალოდნელი დადებითი სახის ზემოქმედება სოციალურ-ეკონომიკურ ფაქტორებზე. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, პროექტი არ ითვალისწინებს ფიზიკურ ან/და ეკონომიკურ განსახლებას. შესაბამისი გაანგარიშებებით და ანალიზით დადგინდა, რომ პორტის ნომინალური მშენებლობის-ოპერირების ეტაპზე, სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებების გატარების შემთხვევაში, მომსახურე პერსონალის და

ადგილობრივი მოსახლეობის ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესება არ არის მოსალოდნელი. ადამიანის ჯანმრთელობაზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შერბილების მიზნით გზშ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის, მათ შორის არქეოლოგიური კვლევის ანგარიშის შესაბამისად, მთელ საპროექტო ტერიტორიაზე კულტურული მემკვიდრეობის ობიექტები და არქეოლოგიური ფენები არ დაფიქსირებულა. დაშორების დიდი მანძილების გათვალისწინებით ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლებზე ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის. ხმელეთზე და ფსკერდაღრმავების ეტაპზე ექსკავაციის სამუშაოებისას უცხო (დაუდგენელი) ნივთის ან ადგილისათვის არადამახასიათებელი შრეების გამოვლენის შემთხვევაში გათვალისწინებულია სამუშაოების დაუყოვნებლივ შეწყვეტა.

საპროექტო არეალში დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელება დაკავშირებული იქნება კუმულაციურ ზემოქმედებასთან. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელება დაემთხვევა საპროექტო ნავსადგურში ახალი ნაყარი ტვირთების ტერმინალის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის (რასთან დაკავშირებითაც საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მიერ გაცემულია სკოპინგის დასკვნა N71; ბრძანება N 2-763, 26/08/2020) განხორციელებას. გზშ-ის ანგარიშში განხილულია მოსალოდნელი კუმულაციური ზემოქმედება გარემოს სხვადასხვა კომპონენტებზე, მათ შორის ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურებაზე. ფოთის ახალი პორტის სამშენებლო მოედნისთვის შესრულებული გაანგარიშებების გათვალისწინებით, რომლის მიხედვით ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის ცვლილება მინიმალურია - მშენებლობის ეტაპზე ფოთის ახალი პორტის და ნაყარი ტვირთების ტერმინალის კუმულაციური ეფექტი ჰაერზე ნორმის ფარგლებში იქნება. ვინაიდან, ფოთის ახალი პორტი ოპერირების ეტაპზე განახორციელებს მხოლოდ საკონტეინერო ტვირთების დატვირთვა-ჩამოტვირთვის და ტრანსპორტირების ოპერაციებს (რომლის დროსაც ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე ზემოქმედება მინიმალურია), ფოთის არსებულ პორტთან მიმართებაში ზეგავლენა ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე არ იქნება მნიშვნელოვანი. ამასთან, ოპერირების ეტაპზე ფოთის ახალი პორტის ნაყარი ტვირთების ტერმინალი ტვირთების გადასატანად ძირითადად გამოიყენებს სარკინიგზო ხაზს. ფოთის ახალი პორტის და ფოთის ახალი პორტის ნაყარი ტვირთების ტერმინალის სამშენებლო სამუშაოების თანხვედრის გათვალისწინებით მოსალოდნელია ასევე ხმაურის გავრცელების კუმულაციური ეფექტის ზრდა. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ზედაპირულ წყლებზე და ზღვის ფსკერული ნალექების ხარისხზე კუმულაციურ ეფექტს დაგეგმილი ობიექტების მშენებლობის ფაზაში ადგილი არ ექნება, ვინაიდან ნაყარი ტვირთების ტერმინალი, პროექტის თანახმად, არ განახორციელებს სამშენებლო აქტივობებს ზღვის აკვატორიაში. ამასთან, ოპერირების ეტაპზე საპროექტო საკონტეინერო ტერმინალი და ნაყარი ტვირთების ტერმინალი გამოიყენებს ერთიდაიგივე ინფრასტრუქტურას (ნავმისადგომი, პორტთან მისასვლელი შიდა და გარე მისასვლელი არხი), ხოლო ფოთის ახალი პორტის ნავმისადგომს საშუალება ექნება ერთდროულად მოემსახუროს მხოლოდ ორ გემს, რაც გამორიცხავს აღნიშნული ორი ტერმინალის მიერ კუმულაციური ეფექტის ზრდას. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ინდივიდუალური პროექტისათვის შემუშავებული შერბილების ღონისძიებების გატარება საკმარისი იქნება გარემოს სხვადასხვა კომპონენტებზე ჯამური ზემოქმედების შემცირებისთვის. გზშ-ის ანგარიშში განხილულია ასევე კუმულაციური ეფექტით მოსალოდნელი ზემოქმედების შეფასება ბიოლოგიურ გარემოზე და ჰაბიტატებზე, რომლის მიხედვით - მოსალოდნელია მნიშვნელოვანი კუმულაციური ზემოქმედება და რომლის შემცირებისთვის ინდივიდუალური შერბილების ღონისძიებების გატარების გარდა საჭირო იქნება კომპლექსური მიდგომა.

პროექტის ფარგლებში მოსალოდნელი კუმულაციური ზემოქმედებების მართვის მიზნით გზშ-ის ანგარიშით განსაზღვრულია შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების გატარება, მათ შორის: ხმაურის მართვის საერთო (ფოთის ახალი პორტის, ნაყარი ტვირთების ტერმინლის, ფოთის არსებული პორტის) გეგმის შემუშავება და განხორციელება; ბიომრავალფეროვნების მართვის გეგმის შემუშავება, საკომპენსაციო ღონისძიებებთან ერთად.

პროექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციის დროს ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების მხრივ ძირითად სენსიტიურ რეცეპტორს ქ. ფოთის ნაბადას დასახლება წარმოადგენს. მშენებლობა-ექსპლუატაციის პროცესში, ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის შესაძლო გაუარესების დონის შეფასებისათვის შერჩეულია 10 საკონტროლო წერტილი. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია საკონტროლო წერტილების განთავსების სქემა, GPS კოორდინატებთან ერთად. მშენებლობის ეტაპზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურება ძირითადად მოსალოდნელია: მასალების ტრანსპორტირებისას, ფსკერდაღრმავების სამუშაოებისას, ნავსადგურის ინფრასტრუქტურის სამშენებლო ოპერაციებისას და სხვ. ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებების ემისიის სავარაუდო წყაროებია საკონტეინერო მომსახურებისათვის გამოყენებული ტექნიკა, ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში მცურავი საშუალებების/გემების მოძრაობა, საკონტეინერო ტერმინალში კონტეინერების ტრანსპორტირება. გზშ-ის ანგარიშში მოცემულია მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე იდენტიფიცირებული წყაროებიდან მოსალოდნელი ემისიების/მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის გაანგარიშება და შესაბამისი შედეგები. მათ შორის, მოცემულია საკონტროლო წერტილებში დამაბინძურებელ ნივთიერებათა მაქსიმალური კონცენტრაციები და ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებების ემისიების 3D მოდელირების გრაფიკული მასალები. წარმოდგენილია ჰაერის დაბინძურებით მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები. გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, სატრანსპორტო გადაზიდვებით მოსალოდნელი ზემოქმედების შემცირების მიზნით მშენებლობის დაწყებამდე მომზადდება ტრანსპორტის მოძრაობის მართვის გეგმა.

ანგარიშის თანახმად, სასმელ-სამეურნეო და სამრეწველო წყალი ოპერირების ეტაპზე აღებული იქნება ქალაქის მაგისტრალური წყალსადენიდან. რაც შეეხება ოპერირების ეტაპზე წარმოქმნილ ჩამდინარე წყლებს (სანიაღვრე, საკანალიზაციო), ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე წარმოდგენილი დაზუსტებული ინფორმაციის შესაბამისად, სანიაღვრე წყლები ნავთობის სეპარატორის გავლის შემდგომ მიეწოდება სეპტიკურ ავზებს. საყოფაცხოვრებო წყლები შეუერთდება გაწმენდილ საწარმოო სანიაღვრე წყლებს და ჩაშვებული იქნება სეპტიკურ ავზებში. საპროექტო ტერიტორიაზე დამონტაჟდება ორი სეპტიკური ავზი (8 000 ლ და 50 000 ლ). სეპტიკურ ავზებში შეგროვილი ჩამდინარე წყლები გადაეცემა სათანადო ნებართვის მქონე კომპანიებს. მშენებლობის ფაზაზე სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი. სამეურნეო დანიშნულებით წყალი აღებული იქნება ქ. ფოთის წყალსადენის ქსელიდან. სამეურნეო ჩამდინარე წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა 2x50 მ 3 ტევადობის ლითონის მიწისქვეშა რეზერვუარი, საიდანაც ჩამდინარე წყლების გატანა მოხდება ქალაქის საკანალიზაციო კოლექტორში.

მშენებლობა-ოპერირების შედეგად წარმოქმნილი ნარჩენების მართვა დაგეგმილია ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად, რომელიც გზშ-ის ანგარიშს დანართის სახით

ახლავს თან. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შესაბამისად, მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელი, როგორც სახიფათო ისე არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა, რომლებიც გადაეცემა შესაბამის ნარჩენების მართვაზე სათანადო უფლებამოსილების მქონე ორგანიზაციებს. ფსკერდაღრმავების პროცესში ამოღებული მასალის ნაწილის გამოყენება, როგორც აღნიშნული იყო განსაზღვრულია სამშენებლო მიზნებისათვის, ხოლო დანარჩენის განთავსება განხორციელდება წყალქვეშა კანიონში.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, უზრუნველყოფილი იქნა წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშისა და საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაციის კანონმდებლობით დადგენილი წესით გავრცელება, მათ შორის ინფორმაცია განთავსდა სამინისტროს და სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს ოფიციალურ ვებგვერდებზე. განცხადებები განთავსდა ასევე საქმიანობის განხორციელების სიახლოვეს ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებზე. ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობა-ექსპლუატაციის გზმ-ის ანგარიშთან დაკავშირებით, კანონმდებლობით დადგენილი წესით, საჯარო განხილვა გაიმართა 2021 წლის 1 ივლისს, ქ. ფოთის მე-11 საჯარო სკოლაში. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“, შპს „ეკო-სპექტრის“ , ქ. ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიის წარმომადგენლები და ქ. ფოთის მაცხოვრებლები. განხილვას ესწრებოდნენ, ასევე არასამთავრობო სექტორის წარმომადგენლები, მათ შორის ა/ო „ხალიბი“, ა/ო „დიოსკურია“, ა/ო ქ. ფოთის პენსიონერთა კავშირი „ბერბერა“. საჯარო განხილვაზე დამსწრეთა მხრიდან ძირითადად ყურადღება გამახვილდა სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების საკითხებზე, მათ შორის ხაზი გაესვა პროექტის მშენებლობის ეტაპზე შავი ზღვის ქუჩის გამოყენებით ადგილობრივ მაცხოვრებლებზე მოსალოდნელ ზემოქმედებას. ერთ-ერთმა დამსწრემ მკაფიოდ დააფიქსირა უარყოფითი პოზიცია ახალი ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობის დროს აღნიშნული ქუჩის გამოყენებასთან დაკავშირებით. საჯარო განხილვაზე დასმული საკითხები, დაფიქსირებული პოზიციები, გაცემული პასუხები და განმარტებები აისახა გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვის ოქმში.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები/მოსაზრებები წარმოდგენილ იქნა ა/ო ქ. ფოთის პენსიონერთა კავშირი „ბერბერას“ და ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის მიერ. პენსიონერთა კავშირი „ბერბერას“ წერილი ეხებოდა საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაციის არასათანადოდ გავრცელებას და განხილვის ვიწრო წრეში ჩატარებას. ამასთან, განცხადებაში მოთხოვნილი იყო ა/ო ქ. ფოთის პენსიონერთა კავშირი „ბერბერას“ მიერ შემუშავებულ ახალი ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განხილვის შესაძლებლობა. წარმოდგენილი შენიშვნები/მოსაზრებები შესაბამისი საფუძვლის არარსებობის გამო არ იქნა მხედველობაში მიღებული, ხოლო ა/ო „ბერბერას“ ეცნობა შესაბამისი განმარტებები. მათ შორის, საჯარო განხილვასთან დაკავშირებით განიმარტა, რომ საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაცია სათანადოდ იყო გავრცელებული და საზოგადოების ეფექტური ჩართულობის მიზნით სამინისტროს მხრიდან გამოყენებული იქნა კანონმდებლობით განსაზღვრული ყველა საშუალება. განიმარტა, რომ საჯარო განხილვა ღიაა და მასში მონაწილეობის უფლება აქვს საზოგადოების ნებისმიერ წარმომადგენელს, შესაბამისად, განხილვის პროცესის მასშტაბურობა დამოკიდებულია საზოგადოების ინტერესზე. რაც შეეხება ახალი ღრმაწყლოვანი პორტის ა/ო „ბერბერას“ პროექტს, აღინიშნა, რომ საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული დოკუმენტაციის წარმოდგენის შემთხვევაში, სამინისტრო უზრუნველყოფს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად დოკუმენტაციის განხილვას. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის მიერ

წარმოდგენილი შენიშვნები/მოსაზრებები, რომელიც ეხებოდა მისასვლელი გზების გამოყენებასთან და სამეურნეო დანიშნულების წყლის მიწოდებასთან დაკავშირებულ საკითხებს, მისასვლელი გზების ალტერნატივებს, გზშ-ის ანგარიშში დაშვებულ ტექნიკურ შეცდომებს, ეცნობა კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურს“. კომპანიის მიერ ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის წერილში გამოთქმულ საკითხებთან დაკავშირებით წარმოდგენილი იქნა შესაბამისი განმარტებები, რაც ასევე ეცნობა განმცხადებელს. დამატებით წარმოდგენილ ინფორმაციაში განმარტებულია, რომ მისასვლელი გზების მშენებლობის განხორციელებაზე ვალდებულებას იღებს ადგილობრივი ხელისუფლება, თიზის ადმინისტრაციასა და საქართველოს მთავრობას შორის შეთანხმების საფუძველზე.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე კომპანიის მიერ 2022 წლის 31 იანვარს, ასევე 2022 წლის 8 ივნისს წარმოდგენილი დაზუსტებული დოკუმენტაციის განხილვის მიზნით უზრუნველყოფილი იქნა შენიშვნების/მოსაზრებების წარმოდგენის მიზნით, საზოგადოებისათვის დამატებითი ვადების განსაზღვრა. აღნიშნულ ვადებში შენიშვნები/მოსაზრებები დამატებით/დაზუსტებულ დოკუმენტაციასთან დაკავშირებით არ წარმოდგენილა.

გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, გარემოსდაცვითი მენეჯმენტის გეგმა, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიშში განიხილეს შესაბამისი დარგის ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-12 მუხლისა და ამავე კოდექსის II დანართის მე-9 პუნქტის 9.5 ქვეპუნქტის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება, ქ. ფოთში, სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ „ახალი ღრმაწყლოვანი, მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობა-ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ საქმიანობა განახორციელოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშისა და შესაბამისი დანართების, დამატებით წარმოდგენილი დაზუსტებული დოკუმენტაციის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შერბილებისა და საკომპენსაციო ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის, გარემოსდაცვითი მენეჯმენტისა და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმების, ასევე დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის ეტაპზე კვარტალში ერთხელ განახორციელოს საპროექტო ტერიტორიაზე ზღვის წყლისა და მიწისქვეშა წყლების ხარისხის ლაბორატორიული კონტროლი ნავთობპროდუქტების შემცველობაზე, ხოლო შედეგების წარმოდგენა უზრუნველყოს სააგენტოში წელიწადში ერთხელ. საჭიროების შემთხვევაში (დაბინძურების გამოვლენის)

უზრუნველყოს ინფორმაციის დაუყოვნებლივ სააგენტოში წარმოდგენა შესაბამისი ღონისძიებების დაგეგმვა/განხორციელების მიზნით;

5. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ წელიწადში ერთხელ (არაუგვიანეს მომდევნო წლის პირველი კვარტლისა) უზრუნველყოს მშენებლობის და ექსპლუატაციის პერიოდში მონიტორინგის გეგმით გათვალისწინებული მონიტორინგის შედეგების სააგენტოში წარმოდგენა;
6. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ბიომრავალფეროვნების შემარბილებელი ღონისძიებების დაზუსტებული გეგმის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც გათვალისწინებული იქნება ძირითადი სამშენებლო სამუშაოების განხორციელება ბიოლოგიურად არასენსიტიურ პერიოდში. გეგმაში დაზუსტებულ იქნეს ასევე „წყალქვეშა ხმაურის“ შემარბილებელი ღონისძიების (წყლის ჰიდროჩამხშობის) შესახებ ინფორმაცია (ეფექტურობა, უსაფრთხოება და მისი მუშაობის რეჟიმი). საქმიანობა განხორციელოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
7. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ხობის მუნიციპალიტეტის ტერიტორიაზე არსებული ტბის („ფართო წყალი“) ფრინველებზე დაკვირვების კომპიუტერული მოწყობასთან დაკავშირებული საკომპენსაციო ღონისძიების შესახებ დასაბუთებული (კერძოდ კომპიუტერული საჭიროების და ეფექტიანობის შესახებ) ინფორმაციის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. აღნიშნულ ინფორმაციაში, მათ შორის მითითებულ იქნეს, კონკრეტულად რომელ სახეობებზე დაკვირვების მიზნით იგეგმება მითითებული ღონისძიების განხორციელება და მასთან დაკავშირებული სხვა დეტალები. საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული ღონისძიების შესაბამისად;
8. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს პროექტის განხორციელებით, ზღვის ჰაბიტატებზე და სახეობებზე მიყენებული ზიანის ადექვატური, საკომპენსაციო ღონისძიებების სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა. აღნიშნულ გეგმაში გათვალისწინებულ უნდა იქნეს დემერსალურ იქთიოფაუნაზე (მათ შორის ზუთხებრის სახეობებზე, კამბალეზე, უმბრინებზე, ღორჯოებზე, ხონთქარაზე და სხვა) და ანადრომიული სახეობების მიგრაციებზე (შავი ზღვის ორაგულის ანადრომიული მიგრაცია) ზემოქმედების შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო (მაგალითად, ზუთხისებრთა სარეპროდუქციო გამოსაზრდელი თევზსაშენის აშენება მდ. რიონზე) ღონისძიებები (განსაზღვრული ღონისძიებების ეფექტურობის დასაბუთებით). საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული საკომპენსაციო ღონისძიებების გეგმის შესაბამისად;
9. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების განხორციელებისას ამოღებული მასალის გამოყენება უზრუნველყოს სსიპ მინერალური რესურსების ეროვნულ სააგენტოსთან შეთანხმების საფუძველზე;
10. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ ექსპლუატაციის ეტაპზე, თვეში ერთხელ უზრუნველყოს ხმაურის ინსტრუმენტული მონიტორინგის განხორციელება უახლოეს მოსახლესთან და შედეგების წელიწადში ერთხელ სააგენტოში წარმოდგენა. მონიტორინგის შედეგად, ხმაურის დონის დასაშვებ ნორმაზე გადაჭარბების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავება და სააგენტოსთან შეთანხმება;
11. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებიდან სამი (3) თვის ვადაში უზრუნველყოს ფსკერდაღრმავების მართვის გეგმის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც მათ შორის გათვალისწინებული იქნება წლის

განმავლობაში დაღრმავებითი სამუშაოების შედეგად ამოღებული მასალის მოცულობის, მისი დროებითი განთავსებისა და მართვის ღონისძიებების შესახებ დეტალური ინფორმაცია, ასევე მტვრის გავრცელების თავიდან აცილების მიზნით გათვალისწინებული დეტალური შემარბილებელი ღონისძიებები. სამუშაოების განხორციელება უზრუნველყოს სააგენტოსთან შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;

12. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს - მშენებლობის ეტაპზე დაგეგმილი სატრანსპორტო ოპერაციების გეგმა-გრაფიკის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც განისაზღვრება დასახლებულ პუნქტში ტრანსპორტირების კონკრეტული პირობები, მათ შორის სიჩქარის შეზღუდვა, ძარის გადახურვა, ღამის საათებში ტრანსპორტირების აკრძალვა, სატრანსპორტო გზების მორწყვა (საჭიროების შემთხვევაში). აღნიშნულ დოკუმენტში ასევე გათვალისწინებული იყოს სატრანსპორტო ოპერაციების განხორციელებისას მოსალოდნელი კუმულაციური ეფექტის შესახებ დამატებითი ინფორმაცია, შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით;
13. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებიდან სამი (3) თვის ვადაში უზრუნველყოს საპროექტო პორტთან დამაკავშირებელი საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მშენებლობის შესახებ, ფოთის თავისუფალ ინდუსტრიულ ზონასა და შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან/ორგანოებთან შეთანხმების შესახებ ინფორმაციის სააგენტოში წარმოდგენა;
14. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ უზრუნველყოს ნავმისადგომთან გემების მაქსიმალურ ჯდომად არაუმეტეს 13.5 მ-ის განსაზღვრა;
15. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ ნავმისადგომის დეტალურ საპროექტო დოკუმენტაციაში პორტის ექსპლუატაციის პირობებისათვის (ვინაიდან მოდელირების შედეგების საფუძველზე, საანგარიშო საკონტინერო გემების პორტში შესვლა და აკვატორიაში მანევრირება დაუშვებელია 2,5 მ-ზე მეტი ტალღის სიმაღლისა და 12 მ/წ-ზე მეტი ქარის სიჩქარის დროს) განსაზღვროს არსებობს თუ არა ანალოგიური შეზღუდვები სხვა ტიპის მცურავი საშუალებებისათვის, აკვატორიაში მათი უსაფრთხო მანევრირებისათვის. ამავე დოკუმენტაციაში დაზუსტებულ იქნეს ნავმისადგომთან მცურავი საშუალებების უსაფრთხო დგომის, მანევრირებისა და განტვირთვა-დატვირთვის ოპერაციების განხორციელების ჰიდრომეტეოროლოგიური პირობები და მათი შესაბამისობა არსებულ სიტუაციასთან. აღნიშნული დოკუმენტის სააგენტოსთან შესათანხმებლად წარმოდგენა უზრუნველყოს მშენებლობის დაწყებამდე, ხოლო საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული დოკუმენტაციის შესაბამისად;
16. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს პორტის შემომზღუდავი ნაგებობის დეტალური საპროექტო დოკუმენტაციის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოდგენა, სადაც მოცემული იქნება ნაგებობის ამგები ელემენტები და მისი პარამეტრები, ნაგებობაზე მოსული დატვირთვები და შემომზღუდავი ნაგებობით აკვატორიაში ნავიგაციური, ტალღური და სხვა თვალსაზრისით უსაფრთხო ექსპლუატაციის შესახებ დეტალური ინფორმაცია. საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული დოკუმენტაციის შესაბამისად;
17. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მდ. რიონის შესართავისა და მიმდებარე ზღვის სანაპირო ზოლის ნავმისადგომის შემომზღუდავი ნაგებობის მოწყობით მოსალოდნელ ცვლილებებთან დაკავშირებით, ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს აღნიშნული ტერიტორიის მუდმივი მონიტორინგი. მონიტორინგის შედეგად გამოვლენილი ჰიდროლოგიური და მორფოდინამიკური პროცესების

ცვლილებების გათვალისწინებით შემუშავდეს და სააგენტოსთან შეთანხმდეს შესაბამისი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებები. საქმიანობა განახორციელოს სააგენტოსთან შეთანხმებული ღონისძიებების შესაბამისად;

18. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ ე.წ. სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალის ტერიტორიაზე ეროზიული პროცესების განვითარების პრევენციის მიზნით უზრუნველყოს აღნიშნული ტერიტორიის ნაპირსამაგრი ნაგებობის დეტალური პროექტის შემუშავება და ნაპირსამაგრი ნაგებობის მოწყობამდე კანონმდებლობით დადგენილი წესით სააგენტოში წარმოდგენა;
19. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ უზრუნველყოს საპროექტო მოლთან მდ. რიონის აკუმულირებული მასალის გამოყენება ქ. ფოთის „დიდი კუნძულის“ და გრიგოლეთი-მალთაყვას სანაპირო ზოლზე პლაჟების და სხვადასხვა ეროზიული უბნების აღსადგენად და აღნიშნულის შესახებ შესაბამისი ინფორმაციის (საჭიროების შემთხვევაში კანონმდებლობით დადგენილი წესით შესაბამის საპროექტო დოკუმენტაციასთან ერთად) მშენებლობის დაწყებამდე სააგენტოსთან და შესაბამის მუნიციპალიტეტთან შესათანხმებლად წარმოდგენა.
20. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ პროექტით დაგეგმილი სამუშაოები განახორციელოს არქეოლოგიური ზედამხედველობის უზრუნველყოფით, როგორც ხმელეთზე, ასევე ფსკერდადრმავებითი სამუშაოების დროს. უცნობი არქეოლოგიური ობიექტის გამოვლენის შემთხვევაში „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-10 მუხლის თანახმად, დაუყოვნებლივ შეაჩეროს სამუშაოები და ამის შესახებ აცნობოს საქართველოს კულტურის, სპორტისა და ახალგაზრდობის სამინისტროს (საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნულ სააგენტოს);
21. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს ნარჩენების მართვის გეგმის სამინისტროსთან შეთანხმება საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრის 2015 წლის 4 აგვისტოს N211 ბრძანების შესაბამისად; ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით განსაზღვრული ვალდებულებებისა და მოთხოვნების და სამინისტროსთან შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
22. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებამდე უზრუნველყოს სამშენებლო ბანაკის დეტალური პროექტის შემუშავება და სააგენტოში shp ფაილებთან ერთად შესათანხმებლად წარმოდგენა, ხოლო საპროექტო ტერიტორიაზე ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების სტაციონარული წყაროების განთავსების, ასევე ზედაპირული წყლის ობიექტებიდან წყალაღების ან/და წყალჩაშვების შემთხვევაში უზრუნველყოს კანონმდებლობით დადგენილი მოთხოვნების დაცვა;
23. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ საქმიანობის განხორციელებისას უზრუნველყოს „ნიადაგის დაცვის შესახებ“ საქართველოს კანონით და „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულება;
24. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ მშენებლობის დაწყებისა და დამთავრების, ასევე ექსპლუატაციაში შესვლის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოს;
25. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურმა“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი

გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;

26. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურს“;
27. ბრძანება ძალაში შევიდეს სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
28. ბრძანების ძალაში შესვლიდან 5 დღის ვადაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება განთავსდეს სააგენტოს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ქ. ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე;
29. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

თამარ ფიცხელაური



სააგენტოს უფროსი

სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო