



სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო

23 დეკემბერი 2024



N 721/ს

ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა

ქ. ფოთში, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ (საიდენტიფიკაციო კოდი: 415095033) მიერ, სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში 2024 წლის 26 სექტემბერს (წერილი N9605) წარმოდგენილი იქნა ქ. ფოთში, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სააგენტომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა (ბრძანება N560/ს; 03/10/2024), შესაბამისი უწყებების ადმინისტრაციულ წარმოებაში ჩართვა და საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის გავრცელების მიზნით სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრისთვის გაგზავნა. წარმოდგენილი დოკუმენტაცია ცენტრის მიერ კანონმდებლობით დადგენილი წესით განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე. გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „გამა კონსალტინგი“-ს მიერ.

2016 წლის 22 ნოემბერს ქ. ფოთში შპს „პეის ტერმინალის“ ტერიტორიისა და ახალი ნავსადგურის აკვატორიის ფარგლებში ნავმისადგომის მშენებლობა-რეკონსტრუქციასა და ექსპლუატაციაზე გაცემულია ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა N59 (ბრძანება Ni-618), ხოლო „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ 48-ე მუხლის მე-4 ნაწილის საფუძველზე 2021 წლის 23 მარტს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება (ბრძანება N 2-324). 2022 წლის 4 თებერვლის წერილის (N1770) მიხედვით, შპს „პეის ტერმინალს“ შეეცვალა სახელწოდება და გახდა შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური“.

2024 წლის 23 აპრილს სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოში შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგური“ მიერ წარმოდგენილი იყო ქ. ფოთში, არსებული ახალი საზღვაო ნავსადგურის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისთვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (სკოპინგის დასკვნა N36; ბრძანება N332/ს 28/06/2024).

2024 წლის 20 დეკემბერს, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ, წარმოდგენილ იქნა დამატებითი ინფორმაცია (წერილი N1201) არსებული გადატვირთვის ოპერაციების წარმადობებისა და საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს 2021 წლის 23 მარტს გაცემული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების (ბრძანება N 2-324) ძალადაკარგულად გამოცხადების მოთხოვნის

შესახებ. დამატებით წარმოდგენილი დოკუმენტაცია განთავსდა გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ტერიტორიას 500 მეტრიანი რადიუსის ფარგლებში, ესაზღვრება სხვადასხვა ობიექტები, მათ შორის: სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“ (ს/კ 04.01.07.616; 04.01.07.617; 04.01.07.620; 04.01.07.621; 04.01.07.622; 04.01.07.635; 04.01.07.636; 04.01.07.652; 04.01.07.654; 04.01.07.653; 04.01.01.654; 04.01.07.889; 04.01.07.892; 04.01.07.891; 04.01.07.637; 04.01.07.700; 04.01.07.888; 04.01.07.911; 04.01.07.615; 04.01.07.887; 04.01.07.912; 04.01.01.583; 04.01.07.633); შპს „ალკონი“ (ს/კ 04.01.06.239); შპს „დიუთი ფრი ალიანსი“ (ს/კ 04.01.04.662); შპს „პეის ჯორჯია“ (ს/კ 04.01.07.623; 04.01.07.689; 04.01.07.690; 04.01.07.691; 04.01.07.624); შპს „პორტლენდი“ (ს/კ 04.01.07.680; 04.01.07.679); შპს „ფოთი ტერმინალ ჰოლდინგი“ (ს/კ 04.01.07.607); შპს „ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა“ (ს/კ 04.01.01.839); შპს „ფოთის მარცვლეულის ტერმინალი“ (ს/კ 04.01.07.913; 04.01.07.669); შპს „ფოთის პირველი ტერმინალი“ (ს/კ 04.01.07.810; 04.01.07.1012; 04.01.07.946; 04.01.07.948); სს „საქართველოს რკინიგზა“ (ს/კ 04.01.07.670; 04.01.07.538; 04.01.07.613; 04.01.07.625; 04.01.07.558; 04.01.07.559; 04.01.07.560); შპს „ინტერ-დანიელ“ (ს/კ 04.01.07.401); შპს „ფოთის გემთსაშენი“ (ს/კ 04.01.07.1020). გზმ-ის ანგარიშში ასევე წარმოდგენილია შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ საზღვრიდან 1000 და 2000 მეტრიანი რადიუსის ზონაში რეგისტრირებული ობიექტების/საწარმოების საკადასტრო კოდები. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს მდინარე რიონის სამხრეთი შტოდან დაახლოებით 3.4 კმ-ში, 2 კმ-ზე მეტი მანძილით არის დაცილებული რიონის არხიდან და 3.8 კმ-ით პალიასტომის ტბიდან. უახლოესი საცხოვრებელი სახლი შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ტერიტორიის საკადასტრო საზღვრიდან დაშორებულია 22 მეტრით, ხოლო საპროექტო (N2 ნავმისადგომის მოწყობის და N3 ნავმისადგომის რეკონსტრუქციის) ტერიტორიიდან დაახლოებით 600 მეტრით.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ პროექტის I ეტაპის ფარგლებში (2016 წლის გზმ-ის ანგარიში) განხორციელდა სამანევრო და საექსპლუატაციო ტერიტორიის ფსკერის დაღრმავება 12.5 მეტრის სიღრმემდე, ორი პირსის რეაბილიტაცია (პირსი 1, პირსი 2), ამწეს რელსების და 260 მეტრის სიგრძის N1 ნავმისადგომის მოწყობა, კონტეინერის შესანახად და დასახარისხებლად საჭირო ტერიტორიის, ასევე ნაყარი და შერეული ტვირთებისთვის 21 000 მ² სასაწყობო სივრცის და სანიაღვრე წყლების შეგროვებისა და დამუშავების სისტემის მოწყობა (2 სალექარი ნავთობდამჭერით). ამჟამად ნავსადგურის შემადგენლობაში შემავალი ძირითადი ჰიდრავლიკური კონსტრუქციებია: #1 ნავმისადგომი (სიგრძე - 260 მ, სიღრმე კორდონთან - 12.5 მ); ე.წ. ეკონომიკური სანაპირო (იგივე 137 მ სიგრძის ნავმისადგომი #3); მოლო/პირსი 1 (სიგრძე 80 მ, სიგანე 190 მ) და მოლო/პირსი 2 (სიგრძე 236 მ, სიგანე 17.5 მ).

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება ითვალისწინებს მოქმედი ნავსადგურის ტერიტორიის ფარგლებში არსებული მოლო #2-ის ზონაში მარტივი კონსტრუქციის #2 ნავმისადგომის და კარბამიდის გადასატვირთად საჭირო აღჭურვილობის მოწყობას და ექსპლუატაციას, კერძოდ, გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად დაგეგმილია #2 ნავმისადგომის მოწყობა (სიგრძე - 192 მ, სიგანე - 23.55 მ), მოლო/პირსი #2-ის თავის და ნავმისადგომი #3-ის (ე.წ. ეკონომიკური სანაპირო) უბნების ქვაყრილით გამაგრება, შიდა აკვატორიის ნაწილში ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების ჩატარება, ე.წ. ახალი დახურული საწყობიდან კარბამიდის გემში გადასატვირთად დახურული კონვეიერის და გემში ჩამტვირთველი მანქანის მონტაჟი. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ნავსადგურის ტერიტორიაზე დაგეგმილი ნავმისადგომი იფუნქციონირებს დადგენილი მოთხოვნების/ვალდებულებების დაცვით. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, კარბამიდის ჯამური ტვირთბრუნვა იქნება 700,000 ტ/წელ, აქედან ე.წ. ახალი საწყობის 600,000 ტ/წელ და ე.წ. ძველი საწყობის 100,000 ტ/წელ.

ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის საკუთრებაში არსებული ნაკვეთებია: ს/კ 04.01.07.706; ს/კ 04.01.07.707; ს/კ 04.01.07.708; ს/კ 04.001.07.710; ს/კ 04.01.07.711; ს/კ 04.01.07.723; ს/კ 04.01.07.727. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, არსებული ნავმისადგომი და ნავსადგურის ინფრასტრუქტურა საშუალებას იძლევა განხორციელდეს დიდტონაჟიანი გემების (ტვირთამწეობა 40,000 ტ) მომსახურება. პორტს გააჩნია მშრალი ნაყარი და გენერალური, ასევე საკონტეინერო ტვირთების მომსახურების შესაძლებლობა. სანავსადგურე ერთეულის ტერიტორია (ს/კ 04.01.07.723) წარმოადგენს შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ საკუთრებას და სატვირთო ოპერაციებს და ტვირთთან დაკავშირებულ მომსახურებას ახორციელებს მოიჯარე - შპს „ტრანსფორდი“ (ს/კ 404386151).

ნაყარი ტვირთებისთვის გამოიყენება ორი - დახურული საწყობი (კარბამიდი) და ღია (გოგირდი, ფეროსილიკომანგანუმი, სპილენძის კონცენტრატი) უბანი. ღია უბანზე საწყობდება ასევე გენერალური და საკონტეინერო ტვირთებიც (მათ შორის ალუმინის შოთები, ფოლადის რულონები, ბიგბეგებში შეფუთული კარბამიდი). წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ნავსადგურს გააჩნია ხუთი შესასვლელი - ორი სარკინიგზო, ერთი საბაჟოს საწყობის და ორი სამანქანო/ფეხით მოსიარულეთა. ელექტროენერჯის მიწოდება ხდება „ფოთი 2“ ქვესადგურის ორი სხვადასხვა და „ფოთი 6“ ქვესადგურის ერთი ფიდერიდან.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ობიექტი ახორციელებს სხვადასხვა სახეობის ნედლეულის, ძირითადად კარბამიდის (460 000 ტ/წელ), გოგირდის (211 968 ტ/წელ), ფეროსილიკომანგანუმის (54 000 ტ/წელ), სპილენძის კონცენტრატის (36 000 ტ/წელ), ალუმინის შოთების და ფოლადის რულონების იმპორტსა და ექსპორტს. არსებული ტექნოლოგიური ციკლის თანახმად, ჯამურად 460 000 ტ/წელ კარბამიდის გადატვირთვა ხდება ორი დახურული - ე.წ. ძველი (ს/კ - 04.01.07.707; 161 000 ტ/წელ;) და ახალი (ს/კ - 04.01.07.708; 299 000 ტ/წელ) საწყობიდან. ნაყარი კარბამიდი ობიექტის ტერიტორიაზე შემოდის რკინიგზის ვაგონებით და იცლება ზემოაღნიშნულ საწყობებთან მოწყობილი დახურული ტიპის მიწისქვეშა მიმღები ბუნკერის საშუალებით (ერთ ჯერზე იცლება მხოლოდ ერთი ვაგონი). კერძოდ, ახალ საწყობთან მოწყობილია ორი დახურული ტიპის მიწისქვეშა მიმღები ბუნკერი, რომელიც აღჭურვილია სამი დახურული ჭიხრახნული გადამტვირთველით. ჭიხრახნული გადამტვირთველიდან ტვირთი იყრება ლენტურ კონვეიერზე და ლენტური კონვეიერების მეშვეობით გადაიტვირთება 11 ერთეულ რევერსულ ლენტურ კონვეიერზე, რომლის მეშვეობითაც კარბამიდის გატანა ხდება დახურულ საწყობში. ძველ საწყობთან მოწყობილია 150 ტ/სთ წარმადობის დახურული მიწისქვეშა ბუნკერი, ლენტური კონვეიერით, რომლის საშუალებითაც კარბამიდი იტვირთება 9 ერთეულ რევერსულ ლენტურ კონვეიერზე და იყრება საწყობში გამოყოფილი ტვირთის ადგილას. დახურული საწყობებიდან (ე.წ. ძველი და ე.წ. ახალი) ჰიდრაულიკური ექსკავატორის გრეიფერით კარბამიდი იტვირთება ავტომანქანების მისაბმელზე განთავსებულ ორ კონტეინერში და ავტომანქანებით გადადის ნავმისადგომზე, სადაც პორტალური ამწის სპრედერის საშუალებით იყრება გემის ტრიუმში.

ბიგ ბეგებში შეფუთული კარბამიდი შემოდის რკინიგზით. გადატვირთვა ხდება სქემით: ნახევარვაგონი-ამწე-ავტომანქანა-საწყობი. ბიგ ბეგები გადმოიტვირთება ამწით და ჩანგლიანი ავტომტვირთველით და თავსდება ღია საწყობში მყარ, სწორ ზედაპირზე, მაღალ ხის ქვეშებზე, იარუსებად. დასაწყობებული პროდუქცია იფარება წყალგაუმტარი ტენტით. აკრძალულია კარბამიდის მინიმუმ 5 მ-ზე ახლოს სხვა ტვირთებთან (მაგ. მარცვლეული, გოგირდი, სხვა აალებადი ნივთიერებები) ერთად დასაწყობება. ტვირთის გატანა და გემში ჩატვირთვა შემდეგი სქემით შეიძლება მოხდეს: საწყობი- ნავმისადგომი-ტრიუმში. გემში ჩატვირთვა პორტალური ამწის მეშვეობით ხორციელდება.

გოგირდის შემოტანა ხდება ნახევარვაგონებით ან მანქანით. ტვირთი ჩამოიტვირთება ჰიდრაულიკური მობილური ამწის საშუალებით ან ციცივიანი ტრაქტორმტვირთველით და საწყობდება რამპაზე ან ღია სასაწყობე მოედანზე. ღია საწყობიდან ხდება ტვირთის განთავსება თვითმცლელ კონტეინერში, რომელიც

მოთავსებულია ავტომანქანის მისაბმელზე (ერთ მისაბმელზე 2 კონტეინერი თავსდება). ტვირთი ავტომანქანით გადადის ნავმისადგომზე და პორტალური ამწის სპრედერის საშუალებით იყრება გემის ტრიუმში. ფეროსილიკომანგანუმი და სპილენძის კონცენტრატი გემის ტრიუმიდან გრეიფერის საშუალებით იტვირთება ნავმისადგომზე, ღია სასაწყობე მოედანზე. ხოლო სასაწყობე უბნიდან ჰიდრავლიკური ექსკავატორის გრეიფერით იტვირთება მანქანებში ან ვაგონებში. სხვა ზოგიერთი ტვირთის მიღება და გადატვირთვა ხორციელდება შემდეგი სქემით, კერძოდ, ტვირთი შემოდის რკინიგზით, გადმოიტვირთება ამწეებით და განთავსდება ღია სასაწყობო ტერიტორიაზე. ხოლო საწყობის უბნიდან ტვირთი ავტომტვირთველის საშუალებით გადაიტანება ნავმისადგომზე და ჩაიტვირთება გემში.

ობიექტის ტექნოლოგიურ ციკლში გამოიყენება ნედლეულის ექსპორტისა და იმპორტისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურა. ნახევარვაგონების, გადახურული სატვირთო ვაგონების და ღია პლატფორმების გადმოტვირთვა ხორციელდება პორტალური ამწეების საშუალებით, ტვირთსატაცების ან ტვირთსატაციანი საკიდარების გამოყენებით. ტვირთამწე მოწყობილობების ტიპები განისაზღვრება ტვირთის ტიპის მიხედვით. ნახევარვაგონიდან ნაყარი ტვირთის გადმოტვირთვა ხორციელდება ბორბლებიანი ამწეთი (Sennebogen), რომელიც აღჭურვილია 3.0-3.5 მ მოცულობის გრეიფერებით. შერეული ტვირთი საწყობებში ინახება რიგებად, შუასადაბით რიგებს შორის ან ჭადრაკულად. ნაყარი ტვირთი ინახება შტაბელებად სასაწყობე პლატფორმებზე ტვირთის ტიპის მიხედვით და საწყობდება დახურულ საწყობში ან ტერიტორიაზე არსებულ ღია სასაწყობე მოედნებზე, სადაც იფარება ტენტით გაფანტვისგან დასაცავად. კონტეინერების შენახვა გათვალისწინებულია ღია პლატფორმებზე ამწეების ოპერირების რადიუსის ფარგლებში. საწყობისა და საავტომობილო გზის ტერიტორიაზე მონიშნულია კონტეინერების განთავსების ადგილები და სატრანსპორტო საშუალებების მარშრუტები. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ტექნოლოგიური პროცესი ასევე ითვალისწინებს N1 ნავმისადგომის ექსპლუატაციასაც, სადაც ყველა სახის ტვირთის ჩატვირთვა/გადმოტვირთვა ხორციელდება ნავმისადგომზე დამონტაჟებული ორი პორტალური ამწის გამოყენებით, შესაბამისი საცვლელი ტვირთსატაცი მოწყობილობებით. ნავსადგური ფუნქციონირებს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს „ნავსადგურის წესების დამტკიცების შესახებ“ 2022 წლის 25 ივლისის N24 ბრძანების შესაბამისად.

ნავსადგურის არსებულ 21,433.82 მ² ფართობის ორ შენობაში (ს/კ 04.01.07.707) გამოყოფილია სივრცე სახიფათო ნარჩენების, სახიფათო მასალების დასაწყობების და სახელოსნოსთვის. სახიფათო ნარჩენების დროებითი განთავსების საწყობი მდებარეობს ოთხსართულიანი შენობის პირველ სართულზე. საწყობს გააჩნია იზოლირებული შესასვლელი რკინის კარი და კერამიკული ფილებით მოპირკეთებული ბეტონის იატაკი. კედლები და ჭერი შეღებილია კოროზიამედეგი და ტენმედეგი საღებავით. მოწყობილია ცალკე ოთახი მომსახურე პერსონალისთვის. საწყობში მოწყობილია გამწოვი სავენტილაციო სისტემა, ხელსაბანი ონკანი, წყალმიმღები ტრაპი, შიდა განათების სისტემა. ნარჩენების განსათავსებლად მოწყობილია თაროები. სახიფათო ნარჩენების გარემოში მოხვედრის პრევენციისა და კონტროლის მიზნით, ობიექტი აღჭურვილია შესაბამისი გამაფრთხილებელი და ამკრძალავი ნიშნებით, ხანძარსაწინააღმდეგო და სიგნალიზაციის სისტემებით. მანძილი სახიფათო ნარჩენების საწყობსა და უახლოესი ზედაპირული წყლის ობიექტს (ზღვას) შორის შეადგენს 300 მეტრს, ხოლო უახლოეს დასახლებულ პუნქტამდე-500 მეტრს. საწყობში განთავსებულია: 16.06.01*-ტყვიის შემცველი ბატარეები; 15.02.02* - საწმენდი ნაჭრები დაბინძურებული სახიფათო ნივთიერებებით, ზეთიანი ჩვრები; 08.03.17*-ლაზერული პრინტერის ნამუშევარი კარტრიჯები, რომელიც შეიცავს სახიფათო ნივთიერებებს, 16 01 07*- ზეთის ფილტრები. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, საშიში ქიმიური მასალები (ზეთები, ანტიფრიზი, გამხსნელები და საღებავები) ინახება ცენტრალურ საწყობში, ცალკე გამოყოფილ სათავსოში.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, მოქმედი ნავმისადგომი აღჭურვილია ჰიდრანტული ქრობის სისტემებით. დახურულ საწყობში და შენობაში მოწყობილია სახანძრო სიგნალიზაცია და ხანძარქრობის წყლის

სისტემა. ტერიტორიაზე მოწყობილია ხანძარსაწინააღმდეგო სტენდები. ნავსადგურის ტერიტორიაზე არსებული ტექნიკური საშუალებების პარკი მოიცავს 35 ერთეულ 8 დასახელების მანქანას, მათ შორის: პორტალურ ამწეს; დასუფთავების მანქანას; ჩამჩიან ავტოტვირთველს; ციციხიან დამტვირთველს; ჰიდრაულიკურ ამწეს (ექსკავატორი); კალმარის ტიპის უნაგირა საწევარას-მისაბმელით; საკონტეინერო დამტვირთველს და ჯოჯგინა ამწეს.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია დაგეგმილი ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების განხორციელების ალტერნატიული ვარიანტების შესახებ ინფორმაცია. ვინაიდან, პროექტი ითვალისწინებს არსებული ნავსადგურის ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებას, ადგილმდებარეობის სხვა ალტერნატივის განხილვა არ მომხდარა. უმოქმედობის (ნულოვანი) ალტერნატივა უარყოფილ იქნა კარბამიდის გადატვირთვის საჭიროების, ეკონომიკური ფაქტორისა და დაგეგმილი ცვლილებით გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების ურთიერთშეწონის საფუძველზე. იმის გათვალისწინებით, რომ პორტის შიდა აკვატორიაში გათვალისწინებულია დიდი ტევადობის სატვირთო გემების (ბალკერების) შესვლა, განხილულია დრეგირების ტიპის ალტერნატიული ვარიანტები: მექანიკური და ჰიდრაულიკური დრეგერები. დასაღრმავებელი ტერიტორიის ფართობის, თავისებურებების, სამუშაოს მასშტაბის და მიმდებარე ტერიტორიაზე პროექტის პირველ ფაზაზე წარმოებული ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების გათვალისწინებით უპირატესობა მიენიჭა მექანიკურ დრეგერის (GD) გამოყენებას. დრეგირებული მასალის განთავსების მიზნით, გზმ-ის ანგარიშში განხილულია ორი ალტერნატივა: დრეგირებული მასალის განთავსება კანიონში, რომელიც წარმოადგენს ტრადიციულ ადგილს ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოებით ამოღებული მასალის განსათავსებლად 1930 წლიდან; სანაპიროს აღდგენის მიზნით. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ნავმისადგომის #1 აკვატორიიდან ამოღებული დანალექების გრანულომეტრული შემადგენლობის მონაცემებზე და დაგეგმილი დაღრმავების ტერიტორიის საზღვრებში ჩატარებული კვლევებით (ფსკერული ნალექის ანალიზი), მასალა წვრილმარცვლოვანია და სანაპიროს აღდგენის/კვებისთვის არახელსაყრელია, ამასთან კვლევის ფარგლებში (საპროექტო ზონაში ფსკერული ნატანის კვლევა-ანალიზი ჩატარდა 2017, 2021-2022 წლებში) შესრულებული ნატანის ქიმიური ანალიზის შედეგების თანახმად, ამოსაღები მასალის ხარისხი შეესაბამება ზღვაში განსათავსებლად განკუთვნილი მასალისთვის დაწესებული ხარისხის მოთხოვნებს და შესაბამისად, ზღვის კანიონში მასალის გატანა უპირატესად იქნა მიჩნეული. გზმ-ის ანგარიშში განხილულია საწყობიდან ტვირთის (კარბამიდის) გემში გადასატანი ორი სქემა: 1) საწყობი-სატვირთო-გემი; 2) საწყობი-დახურული კონვეიერი-გემი, საიდანაც ტექნიკური და გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედებების გათვალისწინებით უპირატესობა მიენიჭა მე-2 ალტერნატიულ ვარიანტს. გზმ-ის ანგარიშში ასევე განხილულია ნავმისადგომის კონსტრუქციის საპროექტო გადაწყვეტილების ორი ვარიანტი: ე.წ უკრაინული პროექტი (ალტერნატივა 1) და მისი მოდიფიცირებული ვარიანტი. ახალი ნაგებობის საპროექტო ხანმედგომის ვადის და არსებული ნაგებობის მოძველებული მდგომარეობის გათვალისწინებით, ასევე გარემოსდაცვითი და ტექნიკური თვალსაზრისით უპირატესობა მიენიჭა მე-2 ალტერნატიულ ვარიანტს.

როგორც აღინიშნა, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება ითვალისწინებს მოქმედი ნავსადგურის ტერიტორიის ფარგლებში არსებული მოლო #2-ის ზონაში მარტივი კონსტრუქციის ნავმისადგომის და კარბამიდის გადასატვირთად საჭირო აღჭურვილობის მოწყობას და ექსპლუატაციას, რისთვისაც გათვალისწინებულია #2 ნავმისადგომის მოწყობა, მოლო/პირსი #2-ის თავის და ნავმისადგომი #3-ის (ე.წ. ეკონომიკური სანაპირო) უბნების ხრემის ყრილით გამაგრება, შიდა აკვატორიის ნაწილში ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების ჩატარება, ე.წ ახალი დახურული საწყობიდან კარბამიდის გემში გადასატვირთად დახურული კონვეიერის და გემში ჩამტვირთველი მანქანის მონტაჟი. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, გადატვირთვის წარმადობის ზრდის მიუხედავად (700 000 ტ/წელ) შემცირდება გადატვირთვის ოპერაციები. ე.წ. ძველი საწყობიდან ამჟამად არსებული 161,000 ტ/წელ-დან 100,000 ტ/წელ-მდე, ხოლო კარბამიდის გადატვირთვა ძირითადად განხორციელდება ე.წ ახალი საწყობიდან (600 000 ტ/წელ)

გარემოზე ნაკლები ზემოქმედების მქონე „დახურული საწყობი-დახურული კონვეიერი-გემი“ სქემის საშუალებით. ექსპლუატაციის ეტაპზე დასაქმებული იქნება 12 ადამიანი (3-4 ოპერატორი, 3-4 მექანიკოსი, 2-3 ელექტრიკოსი) და საწვავზე მომუშავე მანქანების, გენერატორის, ბოილერის გამოყენება გათვალისწინებული არ არის.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების შედეგად კარბამიდით გემების დატვირთვა მოხდება დახურული საწყობიდან კონვეიერული სისტემის საშუალებით, რომელიც დაუკავშირდება N2 ნავმისადგომში მდებარე გემებს და ნავმისადგომ #2-ზე შესაძლებელი იქნება დიდი ტვირთამწეობის (40000-43500 ტონა) გემების ოპერირება. #2 ნავმისადგომი დაპროექტებულია კორდონის უწყვეტი ხაზის გარეშე. მოლის თავის აღმოსავლეთით და დასავლეთით, ასევე ნავმისადგომი #3-ის (ე.წ. ეკონომიკური სანაპირო) გამაგრებისთვის მოეწყობა სამი სხვადასხვა ფრაქციის (ქვედა ფენა - წვრილი ფრაქცია (0-40 მმ) სისქით 0.2 მ, საშუალო ფენა - ფრაქცია 2-90 მმ, სისქით 0.3 მ და ზედა ფენა - მსხვილი ფრაქცია 5- 40 მმ, სისქით 0.6 მ) დამცავი ქვაყრილები. პირსი/მოლო 2-ზე და #2 ნავმისადგომზე მოეწყობა ელექტრომომარაგების, განათების, ხანძარსაწინააღმდეგო, საკომუნიკაციო და სასიგნალო სისტემები.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში, აკვატორიის ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების შესრულება გათვალისწინებულია 3 ჰა-ზე, გრეიფერიანი დრეგერის საშუალებით, 12,5 მეტრის სიღრმემდე. დრეგირებული მასალის მოცულობა შეადგენს 150 000-200 000 მ³-ს და მისი გატანა გათვალისწინებულია ნავსადგურიდან 2 კმ-ის დაშორებით, წყალქვეშა კანიონში, რომლის GPS კოორდინატებია: X-718035.63 Y-4669804.59; X-718321.73 Y-4669814.54; X-718068.15 Y-4668732.32; X-718355.88 Y-4668744.03. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების („კაპიტალური“ დრეგირება) სავარაუდო ხანგრძლივობა შეადგენს 4 თვეს და სამუშაოები არ იწარმოებს ცუდი მეტეოროლოგიური პირობების დროს. ფსკერდაღრმავების სამუშაოების დამთავრების შემდეგ ბიოლოგიური გარემოსათვის სამუდამოდ დაიკარგება 0,0044 ჰა ფართობის ჰაბიტატი. ექსპლუატაციის პროცესში დაღრმავებითი სამუშაოები განხორციელდება 3 წელიწადში ერთხელ და იწარმოებს ტერიტორიის „ბათიმეტრული კონტროლი“. ექსპლუატაციის ეტაპზე, ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოები განხორციელდება გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით ოპტიმალურ პერიოდში. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ფსკერდაღრმავების სამუშაოების დეტალური გეგმა-გრაფიკი შემუშავდება ფსკერდაღრმავების სამუშაოების განმახორციელებელი კონტრაქტორის მიერ.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ტერიტორიაზე არსებული ე.წ ახალი საწყობიდან გემში ჩასატვირთად დაგეგმილია რელსებზე მოძრავი გემჩამტვირთავი მანქანის და 1200 ტ/სთ წარმადობის სტაციონარული დახურული ტიპის კონვეიერების სისტემის მოწყობა. კონვეიერის მონაკვეთები დაკავშირებული იქნება ერთმანეთთან გადამტვირთავი სადგურების მეშვეობით. სისტემის მართვა და კონტროლი შესრულდება საკონტროლო პანელიდან.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, სამშენებლო და ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოები შესრულდება ტენდერის საფუძველზე განსაზღვრული კონტრაქტორის/კონტრაქტორების მიერ. მშენებლობის ფაზა მოიცავს მასალის შემოტანა-დასაწყობებას; სამშენებლო სამუშაოების წარმოებას; ფსკერდაღრმავებით სამუშაოებს და ამოღებული მასალის განთავსებას; აღჭურვილობის მონტაჟს, ტესტირებას და ექსპლუატაციაში გაშვებას. ნავმისადგომის სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებისას დაგეგმილია პირსის გასწვრივ დროებითი ყრილის მოწყობა, რისთვისაც გამოყენებული იქნება დასაღრმავებელი ტერიტორიიდან ამოღებული მასალის ნაწილი (მოცულობა 50 000 მ³). აკვატორიის მხრიდან ყრილი, საჭიროების შემთხვევაში დაცული იქნება შპუნტური კედლით. ხიმიწვების და შპუნტური კედლების მოსაწყობად გამოყენებული იქნება ვიბრაციული მეთოდი. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მშენებლობის პროცესში გამოყენებული იქნება ხიმიწვების მომწყობი; მუხლუხა ამწე; ჰიდრაულიკური ჩაქუჩი; ვიბრაციული ჩაქუჩი; ურნალი; ექსკავატორი; უკუციცხვიანი ჩამტვირთველი; დაბალბორტიანი მისაბმელი;

თვითმცლელი; მობილური ამწე და კომპაქტორი. ტერიტორიაზე შემოტანილი მასალა დასაწყობდება ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიაზე (სავარაუდო სასაწყობე ტერიტორიის ფართობი შეადგენს 3050 მ²-ს).

ფოლადის ხიმინჯების და სხვა მასალის განსათავსებლად ასევე შესაძლებელია გამოყენებული იყოს #3 სამხრეთი ნავმისადგომი (ე.წ. ეკონომიკური სანაპირო) და პირსი #2-ის საზღვრებში შერჩეული ტერიტორია. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოები არ საჭიროებს ბანაკის მოწყობას. ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში შესასრულებელი სამუშაოები გაგრძელდება დაახლოებით 18 თვე და სამუშაოები იწარმოებს კვირაში 5 დღე, 09:00-დან 18:00 საათამდე. სამშენებლო და ფსკერდაღრმავების სამუშაოებზე დასაქმდება 110 ადგილობრივი მოსახლე და 25 ქვეკონტრაქტორის პერსონალი (არაადგილობრივი/უცხოელი).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სამშენებლო სამუშაოების დროს ბეტონის ადგილზე წარმოება დაგეგმილი არ არის, ასევე არ არის გათვალისწინებული სტაციონარული საწვავის ავზის ტერიტორიაზე განთავსება. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორია სასმელ-სამეურნეო და ტექნიკური წყლით მარაგდება ქ. ფოთის წყალმომარაგების ქსელიდან, ხოლო ექსპლუატაციის პროცესში წარმოქმნილი ურბანული ჩამდინარე წყლები ჩართულია ქალაქის საკანალიზაციო სისტემაში. ტერიტორიაზე წარმოქმნილი მონარეცხი და სანიაღვრე წყლების მართვის მიზნით, ნავსადგურის ტერიტორიაზე მოწყობილია წყალშემკრები სისტემა (რომელიც შედგება წყალმიღები ჭებისა და სანიაღვრე კანალიზაციის ქსელისაგან) სალექარით და ნავთობდამჭერით. ნავსადგურის ტერიტორია სანიაღვრე წყლების მართვის მიზნით დაყოფილია ორ უბნად, რომელთაგან პირველი უბნის გაწმენდილი ჩამდინარე წყლების ჩაშვება ხდება #1 ჩაშვების წერტილში (X-719275, Y-4670600), ხოლო მეორე უბნის ჩამდინარე წყლების ჩაშვება -#2 ჩაშვების წერტილში (X-719513, Y-4670672). ნავსადგურის ტერიტორიაზე არსებული ჩაშვების წერტილებიდან ჩაშვებული ჩამდინარე წყლების საერთო რაოდენობა (სანიაღვრე და მონარეცხი) N1 წერტილში შეადგენს 9 642.4 მ³/წელ-ს, ხოლო N2 წერტილში - 8 313.8 მ³/წელ-ს.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ნავსადგურის ექსპლუატაციის პროცესში წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების დაბინძურება მოსალოდნელია შეწონილი ნაწილაკებით და ნავთობპროდუქტებით, აღნიშნულის გათვალისწინებით სანიაღვრე წყლების გაწმენდის მიზნით თითოეულ უბანზე მოწყობილია რკინა-ბეტონის გამწმენდი ნაგებობა (სალექარი ნავთობდამჭერით), რომელთაგან პირველი უბნის სალექარის მოცულობა შეადგენს 32.43 მ-ს, ხოლო მეორე უბნის სალექარის მოცულობა 14.87 მ-ს. გაწმენდის პირველ ეტაპზე ზედაპირული ჩამდინარე წყლები მიეწოდება ქვიშის დამჭერს და შემდეგ ნავთობპროდუქტების დამჭერ განყოფილებას, საიდანაც დაჭერილი ნავთობპროდუქტების ამოღება ხდება პერიოდულად (დაგროვების შესაბამისად) და შემდგომი მართვის მიზნით ჰერმეტიკული კონტეინერებით ინახება სახიფათო ნარჩენების დროებითი განთავსების სათავსოში, ხოლო შეწონილი ნაწილაკების (შლამი) ამოღება ხორციელდება ასენიზაციის მანქანით, 6 თვეში ერთხელ. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, გამწმენდი დანადგარის წმენდის ეფექტურობა შეადგენს 98 %-ს. შესაბამისად, ჩამდინარე წყლებში დამაბინძურებელი ნივთიერებების შემცველობა შეწონილი ნაწილაკებისათვის - 25 მგ/ლ, ხოლო ნავთობის ჯამური ნახშირწყალბადებისათვის (TPH) - 0.3 მგ/ლ. იქნება.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, დაგეგმილი ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში სამუშაო უბნებზე სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი, ხოლო სამეურნეო-ფეკალური წყლების მართვის მიზნით გამოყენებული იქნება ბიოტუალეტები, შესაბამისად, დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოების დროს საკანალიზაციო ჩამდინარე წყლის ზღვაში ჩაშვება დაგეგმილი არ არის.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, მშენებლობის ეტაპზე სამუშაოს სპეციფიკის გათვალისწინებით დიდი რაოდენობის ნარჩენების წარმოქმნა მოსალოდნელი არ არის. დაგეგმილი არ არის დემონტაჟის სამუშაოები, ხოლო ხიმიწებები, ლითონის შპუნტები, მცირე რაოდენობის ხრეში და ბეტონი ტერიტორიაზე შემოტანილი იქნება მზა სახით. ნარჩენების სახეები და რაოდენობები განისაზღვრება კონტრაქტორი კომპანიის მიერ.

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. მშენებლობის ეტაპზე გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება ძირითადად მოსალოდნელია ნავმისადგომის მშენებლობისას, სანაპირო სტაციონარული საკონვეიერო სისტემის მოწყობისას, ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების და დრეგირებული მასალის განთავსების დროს, ხოლო საპროექტო ინფრასტრუქტურის ექსპლუატაციის ეტაპზე საწყობიდან გემში კარბამიდის გადატვირთვის, პერიოდული დრეგირების და დრეგირებული მასალის განთავსების დროს. გზშ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია პროექტის განხორციელებით მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები და გარემოსდაცვითი მონიტორინგის საკითხები.

ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში ატმოსფერულ ჰაერზე ზემოქმედება ძირითადად დაკავშირებული იქნება, სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე ტექნიკური საშუალებების მუშაობასთან და გადაადგილებასთან, ასევე სამშენებლო მასალის შემოტანასთან, განთავსებასთან და გამოყენებასთან. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ტერიტორიაზე საწვავის ავზის დადგმა, ბეტონის კვანძის და გაფრქვევის სტაციონარული წყაროების განთავსება დაგეგმილი არ არის. გზშ-ის ანგარიშსა და ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტში ასახულია ობიექტის ფუნქციონირებით გამოწვეული ზემოქმედების ფაქტორივი მაჩვენებლები ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე, იდენტიფიცირებულია მავნე ნივთიერებათა გამოყოფის და გაფრქვევის ყველა წყაროები, ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებების შემადგენლობა, მათი რაოდენობრივი მაჩვენებლები და გაფრქვევის სხვა პარამეტრები. ტექნოლოგიური დანადგარების ფუნქციონირებისას და ნაყარი ტვირთების ექსპორტის და იმპორტის შედეგად ატმოსფერულ ჰაერში გაიფრქვევა შემდეგი სახის მავნე ნივთიერებები: ელემენტარული გოგირდი, კარბამიდი და შეწონილი ნაწილაკები. კუმულაციური ზემოქმედების შეფასების მიზნით ანგარიშში გათვალისწინებულია ფონური კონცენტრაციის მნიშვნელობის სახით სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ საწარმოს მიერ გაფრქვეულ მავნე ნივთიერებათა რაოდენობრივი მაჩვენებლები. გაბნევის ანგარიშში შესრულებულია სრული სამუშაო პროცესის დროს, რომლის მიხედვითაც ობიექტის ფუნქციონირების პროცესში ატმოსფერული ჰაერში გაფრქვეული მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაცია არ აჭარბებს ნორმით დადგენილ დასაშვებ მნიშვნელობებს როგორც 500 მ-იანი რადიუსის საზღვარზე, ასევე უახლოესი სახლის საზღვარზე (22 მ) (მაქსიმალური კონცენტრაცია ელემენტარული გოგირდის, ზდკ-ს წილი შეადგენს 0,731 მგ/მ³) და მიღებული გაფრქვევები შესაძლებელია დაკვალიფიცირდეს როგორც ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევები. გარდა ამისა, ატმოსფერულ ჰაერში ზემოქმედების პრევენციის მიზნით, გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია, რაც გულისხმობს მანქანა-დანადგარების სათანადო ტექნიკური გამართულობის უზრუნველყოფას, მტვრის კონტროლს (მორწყვა), ჰაერის ხარისხის მონიტორინგს და სხვ.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში დაგეგმილი სამუშაოების განხორციელების პროცესში მოსალოდნელია ხმაურისა და ვიბრაციის გავრცელება, რაც სამშენებლო სამუშაოების განხორციელების პროცესში დაკავშირებული იქნება სამშენებლო სამუშაოებში

ჩართულ ტექნიკა-დანადგარებთან. ზემოქმედების მასშტაბი დამოკიდებული იქნება ერთდროულად მომუშავე ტექნიკის რაოდენობაზე, სამუშაო რეჟიმზე და ხანგრძლივობაზე. ანგარიშში წარმოდგენილი სამშენებლო ხმაურის მოდელირების (ფონის გარეშე) მიხედვით, მოსალოდნელი ხმაურის მაქსიმალური დონე დაგეგმილი სამუშაოების დროს საპროექტო ტერიტორიაზე შეადგენს 45 დბა-ს. სამშენებლო სამუშაოები წარიმართება მხოლოდ დღის საათებში, შესაბამისად, ტერიტორიის გარეთ შერჩეულ რეცეპტორებთან (უახლოესი საცხოვრებელი სახლები) არ გადააჭარბებს დასაშვებ მნიშვნელობებს. ობიექტის ექსპლუატაციის ეტაპზე, ხმაურისა და ვიბრაციის გავრცელება დაკავშირებული იქნება ექსპლუატაციაში ჩართულ დანადგარებთან, დახურული კონვეიერისა და გემის დატვირთვის ოპერაციებთან, ასევე პერიოდულ ფსკერდაღრმავებით სამუშაოებთან. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელი ხმაურისა და ვიბრაციის გავრცელება არ იქნება მნიშვნელოვანი უახლოესი მოსახლის მიმართებით (ხმაურის გავრცელება ჩატვირთვის ოპერაციების დროს შეადგენს 23,6 დბა-ს). ამასთან, გემების მანევრირება და პროექტთან დაკავშირებული სატრანსპორტო ოპერაციები ნავსადგურის ტერიტორიაზე განხორციელდება დაბალი სიჩქარით, ხოლო ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოები პერიოდულად, რომლის ხანგრძლივობა იქნება მოკლევადიანი.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების განხორციელებისას (განსაკუთრებით ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების პროცესში), ასევე მოსალოდნელია ხმაურის გავრცელება წყლის ქვეშ, რამაც შესაძლოა ზემოქმედება მოახდინოს შავი ზღვის ფაუნაზე. ხმაურის წარმოქმნა დაკავშირებული იქნება უმეტესად ხიმინჯების/შპუნტების ვიბრაციული მეთოდით მოწყობასთან, თუმცა სამუშაოები განხორციელდება პერიოდულად და იქნება მოკლევადიანი. ამასთან, ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურისთვის ჩატარებული წყლის ძუძუმწოვრების კვლევის თანახმად, ვინაიდან სამშენებლო სამუშაოები იწარმოებს მხოლოდ დღის საათებში სამშენებლო სამუშაოებისას ხმაურის გავლენას ზღვის ძუძუმწოვრებზე მათი აქტიურობის პერიოდში ადგილი არ ექნება. ამასთან სამუშაოების დაწყების ნელი ტემპი სახეობებს ტერიტორიიდან გარიდების საშუალებას მისცემს. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების დროს, ხმაური და ვიბრაცია უმნიშვნელო და მოკლევადიანი იქნება. გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ხმაურისა და ვიბრაციის (მათ შორის წყალქვეშა) გავრცელების შემცირების მიზნით სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები, კერძოდ: ხმაურის მართვის/კონტროლის გემის მომზადება; მანქანა-დანადგარების სათანადო ტექნიკური გამართულობის უზრუნველყოფა რეგულარული შემოწმება და საჭიროების შემთხვევაში - შეკეთება; ტექნიკურად გაუმართავ მდგომარეობაში მყოფი მანქანის საპროექტო მოედანზე შესვლის აკრძალვა; გადაადგილებისას ოპტიმალური სიჩქარის შენარჩუნება მტვრის გამოყოფის/გავრცელების შესამცირებლად; ხმაურის წარმომქმნელი მანქანების/ინსტრუმენტების ერთდროული გამოყენების ოპტიმიზაცია; აუცილებლობის გარდა ხმოვანი სიგნალის აკრძალვა; ძლიერი ხმაურის მქონე აღჭურვილობის უწყვეტი მუშაობის შეზღუდვა 10-15 წუთამდე და ა.შ.

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია ზედაპირული წყლის ობიექტის ხარისხზე ზემოქმედება, მათ შორის აღსანიშნავია წყლის სიმღვრივის დროებითი მატება, რასაც შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს ხიმინჯების მოწყობის ეტაპზე, თუმცა სამშენებლო სამუშაოების მასშტაბის და ხანგრძლივობის გათვალისწინებით ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი. აკვატორიის ფსკერული ნალექების შესწავლისას მათი დაბინძურება არ გამოვლენილა და ხიმინჯების მოწყობის დროს ფსკერული ნატანის შესაძლო ატივნარების შედეგად ნატანიდან წყლის დაბინძურების რისკი მოსალოდნელი არის. ამასთან, ზედაპირული წყლის ობიექტის ხარისხზე ზემოქმედების შემცირების მიზნით გატარდება სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო აკვატორიაში 2017 და 2023 წლებში ჩატარებული კვლევების შედეგად წყლის დაბინძურება არ დაფიქსირებულა. ასევე კვლევის შედეგების მიხედვით, საპროექტო აკვატორიის ფსკერული ნალექების

დაბინძურება აკვატორიის დაღრმავების სამიზნე სიღრმემდე არ ფიქსირდება. ექსპლუატაციის ეტაპზე გაგრძელდება არსებული წყალჩაშვების სისტემიდან ზღვაში ჩამდინარე წყლის კონტროლი.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, მშენებლობის დროს ნალექების დაბინძურება დაკავშირებულია ზღვის წყალში საწვავის დაღვრასთან, მასალისა და ნარჩენების არასათანადო მართვასთან, თუმცა სამუშაოების მასშტაბის გათვალისწინებით, ფსკერული ნატანის ხარისხზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის, ამასთან გატარდება სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები, მათ შორის: აღჭურვილობის, მასალების და ნარჩენების განთავსება წყლიდან მოშორებით; აღჭურვილობის/სამშენებლო ტექნიკის/მანქანების გამართული ტექნიკური მდგომარეობის უზრუნველყოფა - რეგულარული შემოწმება და საჭიროების შემთხვევაში, შეკეთება. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ექსპლუატაციის ეტაპზე წყლის დაბინძურების რისკი დაბალია, შესაბამისად, ნალექის დაბინძურების აღბათობა სახმელეთო ინფრასტრუქტურის (კონვეიერი, გემების ჩამტვირთავი მანქანა), ნავმისადგომთან მდგომი, აკვატორიაში მოძრავი გემებიდან და პერიოდული ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების დროს - დრეგერიდან, მოსალოდნელი არ არის.

გზმ-ის ანგარიშში განხილულია საპროექტო ტერიტორიის ჰიდროგეოლოგიური და გეომორფოლოგიური პირობები, საინჟინრო-გეოლოგია. გეომორფოლოგიურად საკვლევი ტერიტორია მდებარეობს შავი ზღვის შელფის სანაპირო ნაწილისა და კოლხეთის (რიონის) მთათაშორისი დეპრესიის მიმდებარე დასავლეთ ნაწილის ფარგლებში. ახალი პორტი ნაწილობრივ მდინარის პალეოველის ფარგლებშია მოქცეული. გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია გეოლოგიური ჭრილები და საინჟინრო-გეოლოგიური მახასიათებლების ცხრილი. დოკუმენტაციაში მოცემულია სამშენებლო ტერიტორიაზე გამოვლენილი საინჟინრო-გეოლოგიური ელემენტები (სგე).

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო აკვატორიის გეოლოგიური პირობები მისაღებია დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელებისათვის და მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპებზე გეოდინამიკური პროცესების გააქტიურება მოსალოდნელი არ არის, ამასთან, ნავმისადგომის მოწყობის სამუშაოები ხმელეთის/ზღვის გეოლოგიურ რისკებს არ გამოიწვევს და მინიმალური იქნება გრუნტის ზედა ფენების განმკვრივება და სეისმური ზემოქმედების შედეგად წანაცვლება. პირსი/მოლო 2-ის არსებული კონსტრუქციების დაცვა მოხდება შპუნტური კედლით და უზრუნველყოფილი იქნება მშენებლობა-ექსპლუატაციისას კონსტრუქციის სტაბილურობა. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ტერიტორია ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში მდებარეობს და შემომავალი ტალღებისგან დაცულია სამი მოლოს და ფოთის ნავსადგურის ტალღმჭრელის საშუალებით. აღნიშნულის გათვალისწინებით დინებები ნავსადგურის შიდა აკვატორიაში მცირეა და არსებული/საპროექტო ნაგებობების კონსტრუქციის მდგრადობაზე გავლენა მოსალოდნელი არ არის. დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოები არ არის დაკავშირებული ღრმა საძირკვლების მოწყობასთან და მოსალოდნელი არ არის ნავმისადგომის მშენებლობის შედეგად გრუნტის წყლის დონის ცვლილება. მიწისქვეშა წყლებზე უარყოფითი ზემოქმედება მოსალოდნელია მხოლოდ დიდი რაოდენობით ნავთობპროდუქტების დაღვრის შემთხვევაში, თუმცა დაგეგმილი სამუშაოების მასშტაბის და იმის გათვალისწინებით, რომ ტერიტორიაზე საწვავის ავზის განთავსება დაგეგმილი არ არის, დაღვრის შემთხვევები მოსალოდნელი არ არის. როგორც ზემოთ აღინიშნა, გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ფსკერული ნალექების დაბინძურება სახმელეთო ინფრასტრუქტურის (კონვეიერი, გემების ჩამტვირთავი მანქანა), ნავმისადგომთან მდგომი, აკვატორიაში მოძრავი გემებიდან და პერიოდული ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების დროს მოსალოდნელი არ არის.

საპროექტო უბანი მდებარეობს ისტორიულად ანთროპოგენულად დატვირთული ტერიტორიის საზღვრებში (პორტი, ყოფილი გემთმშენებელი ქარხანა) და ტერიტორია მოკლებულია მცენარეულ საფარს, შესაბამისად არ არსებობს ჰაბიტატები, რომლებიც შეიძლება მიმზიდველი იყოს ველური

ბუნებისთვის. წარმოდგენილი დოკუმენტაციით, საპროექტო ტერიტორიაზე არ ფიქსირდება ჭარბტენიან ტერიტორიაზე მუდმივად მცხოვრები სახეობები, ხოლო მიგრაციის დროს საკვლევ ტერიტორიაზე ფიქსირდება შავყელა ღორიხვა (*Gavia arctica*) და იზამთრებს წითელყელა ღორიხვა (*Gavia stellata*). საკვლევ ტერიტორიის მიმდებარე ზონაში საველე დათვალიერებისას დაფიქსირდა: შავი ძერა (*Milvus migrans*), თეთრკუდა ფსოვი (*Haliaeetus albicilla*), მიმინო (*Accipiter nisus*), ქორი (*Accipiter gentilis*), ჩვეულებრივი კაკაჩა (*Buteo buteo*), კირკიტა (*Falco tinnunculus*), თვალშავი (*Falco vespertinus*), დიდი კრონშენკი (*Numenius arquata*), ჩიკვი (*Garrulus glandarius*), შავი ყვავი (*Corvus corone*), თეთრი ბოლოქანქარა (*Motacilla alba*), კავკასიური ღაჟო (*Lanius collurio*), ტბის თოლია (*Larus ridibundus*), პატარა თოლია (*Larus minutus*), სახლის ბელურა (*Passer domesticus*), შავი შაშვი (*Turdus merula*), ქალაქის მერცხალი (*Delichon urbica*), ნამგალა (*Apus apus*), ყორანი (*Corvus corax*), დიდი ჩვამა (*Phalacrocorax carbo*), გვრიტი (*Streptopelia turtur*). ლიტერატურული წყაროებისა და კვლევის მონაცემების მიხედვით, საკვლევ ზონაში ან უშუალოდ მის სიახლოვეს, ასევე არ ფიქსირდება მსხვილი ძუძუმწოვრები და კოლხეთის ზონაში გავრცელებული ქვეწარმავლების სახეობები. დამურების არსებობა საპროექტო ობიექტთან ახლოს მდებარე შენობა-ნაგებობებში არ დაფიქსირებულა. საპროექტო ზონაში არ ხვდება ზუთხის სახეობები. წარმოდგენილი ინფორმაციით საპროექტო ტერიტორია არ მდებარეობს დაცული ტერიტორიების საზღვრებში. მინიმალური მანძილი საპროექტო ტერიტორიასა და კოლხეთის ეროვნულ პარკს შორის შეადგენს 3.7 კმ-ს (სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით), საპროექტო ტერიტორიასა და რამსარის კონვენციით დაცულ ჭარბტენიან ტერიტორიას შორის 3,5 კმ-ს (სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით), საპროექტო ტერიტორიასა და მსოფლიო მემკვიდრეობის საიტს (კოლხური ტყეები და ჭაობები) შორის 5 კმ-ს (ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით), საპროექტო ტერიტორიასა და ფრინველთათვის მნიშვნელოვან (IBA) ტერიტორიას შორის 2,1 კმ-ს (ჩრდილო-აღმოსავლეთის მიმართულებით), ხოლო საპროექტო ტერიტორიასა და სპეციალურ დაცულ ტერიტორიას შორის 2,2 კმ-ს (ჩრდილო-დასავლეთის მიმართულებით).

გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ზღვის ბიომრავალფეროვნების შეფასებისთვის გამოყენებული იქნა საცნობარო ინფორმაცია, 2010 წლის ოქტომბერ-ნოემბერში ფოთის პორტის მოთხოვნით ჩატარებული კვლევების დროს შეგროვებული ინფორმაცია, ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიაზე 2021 წელს ჩატარებული კვლევების მონაცემები და ობიექტზე 2023 წლის ხანმოკლე ვიზიტებიდან მიღებული ინფორმაცია. 2021 წლის კვლევის დროს საპროექტო ტერიტორიაზე შერჩეულ 12 პუნქტში ჰიდრობიოლოგიური-იქთიოლოგიური კვლევისას ნიმუშების აღება განხორციელდა თევზსაჭერი გემის „ციცინათელას“ გემბანიდან სპეციალური აღჭურვილობის გამოყენებით. კვლევა მოიცავდა: კამერალურ, საველე და ლაბორატორიულ კვლევებს, ადგილობრივ მოსახლეობასთან და პორტის პერსონალთან გასაუბრებას (შიდა ნავსადგურში ზღვის ძუძუმწოვრების არსებობის/სიხშირის შესახებ ინფორმაციის მისაღებად), რომლის თანახმად, საპროექტო ტერიტორია ზომიერად მიმზიდველია თევზისთვის და ზღვის ძუძუმწოვრებისთვის, რომლებიც იკვებებიან თევზებით. ზღვის ღორები და დელფინები აქტიურად იყენებდნენ ფოთის ახალი პორტისა და მის მიმდებარე ტერიტორიას. ამასთან, საპროექტო აკვატორიაში წარმოებულ კვლევათა შედეგების მიხედვით დაფიქსირებული იქნა თევზების 25 (12 ბენტალური; 5 პელაგიური და 8 ბენტო-პელაგიური) სახეობა. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, პლანქტონზე ზემოქმედება მოსალოდნელია ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების დროს, თუმცა, ფაზა 1-ის ფარგლებში საპროექტო აკვატორიის მიმდებარე ზონაში ფსკერდაღრმავებამდე და მისი დასრულებიდან 1 წლის შემდეგ ჩატარებული კვლევების მონაცემების საფუძველზე, ჰიდრობიონტების აღდგენის პროცესი დადებითად მიმდინარეობს, ამასთან სამშენებლო სამუშაოების ეტაპზე, სიმღვრივის მატება მოსალოდნელი არ არის, ვინაიდან სამუშაოები შეზღუდული დროის განმავლობაში იწარმოებს. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის მიხედვით, ექსპლუატაციის ეტაპზე ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება ხმაურთან, წყლის/ფსკერული ნატანის

შესაძლო დაბინძურებასთან, რაც გამოწვეული იქნება დაბინძურებული ზედაპირული ჩამონადენის ან/და ნარჩენების შესაძლო გავრცელებასთან, ასევე ნავიგაციის და დრეგირების დროს შემფოთების შესაძლო შემთხვევებთან, თუმცა დაგეგმილი ცვლილებების მასშტაბებისა და შემარბილებელი ღონისძიებების გათვალისწინებით, ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი.

საქართველოს კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის ეროვნული სააგენტოს ინფორმაციით, საპროექტო ტერიტორია არ ექცევა კულტურული მემკვიდრეობის უძრავი ძეგლების ინდივიდუალურ დამცავ ზონაში, შესაბამისად, მასზე არ ვრცელდება „კულტურული მემკვიდრეობის შესახებ“ საქართველოს კანონით ძეგლის დამცავ ზონაში მოქმედი სამართლებრივი რეჟიმი. გზშ-ის ანგარიშის თანახმად, დაგეგმილი ცვლილებებით გამოწვეული ვიზუალური ზემოქმედება არ იქნება მნიშვნელოვანი, ვინაიდან საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ტექნოგენურად დატვირთულ ზონაში ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის ტერიტორიის საზღვრებში, ფოთის პორტის (APM Terminals Poti) მოსაზღვრედ, ამასთან, საპროექტო ნავმისადგომი #2-ის დაშორება უახლოესი საცხოვრებელი უბნიდან აღემატება 500 მ-ს, ხოლო კონვეიერის/ჩამტვირთველი მანქანის სიმაღლე შეადგენს 12-15 მ-ს, რაც უმნიშვნელოა მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული პორტალური ამწეებისა და რეზერვუარების გათვალისწინებით.

საპროექტო არეალში დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელება დაკავშირებული იქნება კუმულაციურ ზემოქმედებასთან. გზშ-ის ანგარიშში განხილულია მოსალოდნელი კუმულაციური ზემოქმედება გარემოს სხვადასხვა კომპონენტებზე, მათ შორის ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე, აკუსტიკურ ფონზე, სატრანსპორტო ნაკადებზე, ზღვის წყლის და ფსკერული ნალექების ხარისხზე, ზღვის ბიოლოგიურ გარემოზე. კუმულაციური ზემოქმედება დაკავშირებული იქნება სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“, მათ შორის სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ სახმელეთო საკონტეინერო ტერმინალისა და შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ტერიტორიაზე არსებულ ტექნოლოგიურ პროცესებთან. გარდა ამისა, გზშ-ის ანგარიშის შესაბამისად, დაგეგმილია ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის ათვისება, სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობა და შპს „ფოთი ტერმინალ ჰოლდინგის“ მეთანოლის გადასატვირთი ტერმინალის ფუნქციონირება. გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოს მიერ შეთანხმებული ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტის მიხედვით, სადაც ფონური მნიშვნელობის სახით გათვალისწინებული იყო სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“, დასახლებულ ზონასთან შეწონილი ნაწილაკების და კარბამიდის მაქსიმალური კონცენტრაცია არ აღემატებოდა დასაშვებ მნიშვნელობებს, ამასთან, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილება, სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ და შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ტერიტორიებზე მიმდინარე ტექნოლოგიური პროცესების გათვალისწინებით ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე არ გამოიწვევს მნიშვნელოვან კუმულაციურ ზემოქმედებას. გარდა ამისა, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებით (სქემა: საწყობი- დახურული კონვეიერი-გემი). გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების შედეგად ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალების გადაადგილებასთან დაკავშირებული ემისიები მოსალოდნელი არ არის, შესაბამისად მნიშვნელოვან კუმულაციურ ზემოქმედებას ჰაერის ხარისხზე ადგილი არ ექნება. შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში დაგეგმილი როგორც სამშენებლო სამუშაოების, ისე ექსპლუატაციის ეტაპზე, ხმაურის გავრცელება დაკავშირებული იქნება სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ ოპერირებასთან დაკავშირებულ სატრანსპორტო საშუალებებთან, ასევე ნავსადგურის და შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ტერიტორიაზე არსებული მანქანა-დანადგარების მუშაობასთან. გარდა ამისა, ხმაურის გავრცელების მნიშვნელოვან წყაროს წარმოადგენს ნავსადგურის მიმდებარე ქუჩებზე სატვირთო ტრაილერების გადაადგილება, რის გამოც, ღამის საათებში ხმაურის დასაშვები ნორმების გადაჭარბება ფიქსირდება (ჯავახიშვილის, ფალიაშვილის და ტაბიძის ქუჩები). გზშ-ის ანგარიშის

მიხედვით, დაგეგმილი საქმიანობისთვის შეფასებული ხმაური, მოკლევადიანი სამშენებლო სამუშაოებისა და ექსპლუატაციის ეტაპებზე არ გამოიწვევს მნიშვნელოვან ხმაურს, ვინაიდან უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო შემარბილებელი ღონისძიებები. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ზღვის წყლის სიმღვრივის მომატების არიდება შესაძლებელია არსებული და დაგეგმილი ობიექტების მიერ, ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების კოორდინირებულად განხორციელების შემთხვევაში, ხოლო წყლის დაბინძურების პრევენცია, გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ზემოაღნიშნული ობიექტების ტექნიკური პირობებითაა გათვალისწინებული. წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურისთვის ჩატარებული გარემოზე ზემოქმედების შეფასების თანახმად, ჰაბიტატების და სახეობების მაღალი სენსიტიურობის და მაღალი ღირებულების გათვალისწინებით, პროექტთან დაკავშირებული უარყოფითი კუმულაციური ზემოქმედება მაღალი იქნება, ხოლო სხვა დაგეგმილი პროექტების გავლენა წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე მოსალოდნელი არ არის. ობიექტები ანთროპოგენულად დატვირთულ ზონაში მდებარეობს და ხმელეთის ფაუნის მიერ საბინადროდ და/ან საკვების მოსაპოვებლად არ გამოიყენება. გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების ფარგლებში საგზაო ინფრასტრუქტურის გამოყენება მხოლოდ სამშენებლო მასალის შემოტანისას იქნება საჭირო, ხოლო გადასატვირთი კარბამიდი ნავსადგურის ტერიტორიაზე შეტანილი იქნება რკინიგზის საშუალებით, შესაბამისად, საგზაო ინფრასტრუქტურაზე და ფონურ სატრანსპორტო ნაკადზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, ინფორმაციის კანონმდებლობით დადგენილი წესით გავრცელების მიზნით სააგენტომ უზრუნველყო წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრში გაგზავნა. სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრმა უზრუნველყო საჯარო განხილვის შესახებ ინფორმაციის განთავსება გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ცენტრის ოფიციალურ ვებგვერდზე და ინფორმაცია გაეგზავნა ცენტრის ყველა გამომწერს ელ. ფოსტის მეშვეობით. ინფორმაცია ასევე გაიგზავნა ქ. ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიამ და გამოქვეყნდა ინფორმაციის გავრცელების დამკვიდრებულ ადგილებში. გარდა ამისა, საჯარო განხილვის ჩატარების შესახებ ინფორმაცია ასევე გამოქვეყნდა გაზეთში. გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა გაიმართა 2024 წლის 15 ნოემბერს, ქ. ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიის შენობაში. საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტოს, სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრის, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“, შპს „გამა კონსალტინგის“, ქ. ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიის, სამოქალაქო პლატფორმის წარმომადგენლები და დაინტერესებული საზოგადოება. საჯარო განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან პროექტთან დაკავშირებული შენიშვნები /მოსაზრებები ეხებოდა ექსპორტ-იმპორტისთვის განსაზღვრული ნედლეულის ტიპს და ტრანსპორტირების მეთოდებს, ექსპლუატაციის პირობების ცვლილების საჭიროების დასაბუთებას, სატრანსპორტო ნაკადებზე, ატმოსფერული ჰაერის ხარისხზე და ხმაურით გამოწვეული ზემოქმედებების საკითხებს. დასმულ საკითხებთან დაკავშირებით განმარტებები გაკეთდა კომპანიის წარმომადგენლების მიერ. საჯარო განხილვაზე გამოთქმული შენიშვნები/მოსაზრებები და შესაბამისი პასუხები/განმარტებები ასახულია საჯარო განხილვის ოქმში.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, დაგეგმილ საქმიანობასთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები/მოსაზრებები არ წარმოდგენილა.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებები, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმები, ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის (ზდგ) და ზედაპირული წყლის ობიექტებში

ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზღვ) ნორმების პროექტები, დასკვნები და რეკომენდაციები.

წარმოდგენილი გზშ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა და სპეციალისტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის მე-5 მუხლის მე-12 ნაწილის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ქ. ფოთში, შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშისა და თანდართული დოკუმენტაციის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების, შერბილების და თავიდან აცილების ქმედებების, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად. ასევე, ქვეყანაში მოქმედი სტანდარტების, სამშენებლო ნორმებისა და წესების სრული დაცვით;
4. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ უზრუნველყოს ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების პროექტით სააგენტოსთან შეთანხმებული გამოყოფის და გაფრქვევის წყაროების პარამეტრების დაცვა და შესაბამისად, ზღვრულად დასაშვები გაფრქვევის ნორმების შესრულება;
5. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებამდე უზრუნველყოს გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის ხელახალი შემუშავება და სააგენტოსთან შეთანხმება, სადაც ასევე გათვალისწინებული/დაზუსტებული იქნება:
 - 5.1. ექსპლუატაციის ეტაპზე ატმოსფერულ ჰაერში მავნე ნივთიერებათა გაფრქვევის, წყაროებზე მონიტორინგის კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან ერთად, ატმოსფერულ ჰაერში გაფრქვევების რაოდენობის განსაზღვრის ინსტრუმენტული მონიტორინგის, ასევე ხმაურის ინსტრუმენტული მონიტორინგის საკითხები, უახლოესი სახლის საზღვარზე (დაშორების მანძილი 22 მ), მონიტორინგის ადგილმდებარეობის GPS კოორდინატების, მონიტორინგის სიხშირის და შერჩეული მეთოდის/ხელსაწყო მითითებით. ატმოსფერული ჰაერის ინსტრუმენტული მონიტორინგი უნდა განხორციელოს მავნე ნივთიერება მტვერზე (TSP), რომელშიც განსაზღვრული იქნება ელემენტარული გოგირდი, საწარმოს მაქსიმალური დატვირთვის პირობებში. ზემოაღნიშნული მონიტორინგის შედეგები სააგენტოში წარმოადგინოს წელიწადში ერთხელ და საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოს დამატებითი შემარბილებელი ღონისძიებების შემუშავება და სააგენტოსთან შეთანხმება;
 - 5.2. მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე ბიომრავალფეროვნების ცალკეულ კომპონენტებზე დაკვირვებისა და შემარბილებელი ღონისძიებების ეფექტურობის შეფასების, აგრეთვე ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგის შესახებ სააგენტოსთან ანგარიშგების პერიოდულობის საკითხები. ამასთან, მონიტორინგის გეგმაში ყურადღება უნდა გამახვილდეს საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და საქართველოს „წითელი ნუსხით“ დაცულ სახეობებზე დაკვირვების საკითხებზე, განსაკუთრებით ისეთ სახეობებზე, როგორებიცაა ზღვის ძუძუმწოვრები და ზუთხისებრნი. აღნიშნულ სახეობებზე დაკვირვების შედეგებში ასახული უნდა იყოს

ინფორმაცია და შესაბამისი რეკომენდაციები პრევენციული ღონისძიებების თაობაზე, ზემოქმედების სახეების მიხედვით. საქმიანობა განახორციელოს შეთანხმებული გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის შესაბამისად;

6. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ ექსპლუატაციის ეტაპზე ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების ნორმების დაცვა უზრუნველყოს სააგენტოსთან შეთანხმებული „ზედაპირული წყლის ობიექტში ჩამდინარე წყლებთან ერთად ჩაშვებულ დამაბინძურებელ ნივთიერებათა ზღვრულად დასაშვები ჩაშვების (ზ.დ.ჩ.) ნორმების“ შესაბამისად;
7. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებამდე 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;
8. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ ექსპლუატაციის პირობების ცვლილებამდე 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;
9. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ ექსპლუატაციის ეტაპზე უზრუნველყოს ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების დროს ამოღებული მასალის მონიტორინგის განხორციელება (ფსკერული ნატანის ქიმიური კვლევა) და კვლევის შედეგების საფუძველზე, მისი მართვა;
10. შპს „ფოთის ახალმა საზღვაო ნავსადგურმა“ გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
11. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურს“ და სსიპ გარემოსდაცვითი ინფორმაციისა და განათლების ცენტრს;
12. ბრძანება ძალაში შევიდეს შპს „ფოთის ახალი საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
13. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს გარემოსდაცვით საინფორმაციო პორტალზე, ასევე ფოთის მუნიციპალიტეტის მერიის საინფორმაციო დაფაზე;
14. ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (ქ. თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, N64) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ვასილ გედევანიშვილი

სააგენტოს უფროსი

სსიპ გარემოს ეროვნული სააგენტო



<https://edocument.ge/mea/public/#/721-21-4-202412232020>

