

საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს

სკოპინგის დასკვნა N68

29.07.2020

საქმიანობის დასახელება: ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობის და ექსპლუატაციის პროექტი

დაგეგმილი საქმიანობის განმახორციელებელი: სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგური“;

დაგეგმილი საქმიანობის განხორციელების ადგილი: ქ. ფოთი;

განაცხადის შემოსვლის თარიღი: 05.06.2020;

მონაცემები სკოპინგის ანგარიშის შემდგენელის შესახებ: შპს „ეკო-სპექტრი“

ძირითადი საპროექტო მონაცემები:

სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით სამინისტროში სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ წარმოდგენილია ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიში.

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, დაგეგმილია ახალი ღრმაწყლოვანი პორტის მოწყობა, რადგან ფოთის არსებული ნავსადგურის ტექნიკური პარამეტრებით დიდი საკონტეინერო გემების მიღება ვერ ხერხდება. საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ქ. ფოთში, სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ ფოთის პორტის ჩრდილოეთით. საპროექტო ტერიტორია წარმოადგენს სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ კუთვნილ არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთს (ს/კ - 04.01.01.654). ელექტრონული გადამოწმებით საპროექტო ტერიტორიის საკადასტრო საზღვრიდან (აღმოსავლეთ მხარეს) პირდაპირი მანძილი უახლოეს მოსახლემდე - 300 მ. უშუალოდ ნავსადგურიდან, სადაც დაგეგმილია სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოწყობა (მათ შორის ტერმინალის), პირდაპირი მანძილი უახლოეს საცხოვრებელ ზონამდე - 1 კმ-ია. ნავსადგურის, ასევე საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოსაწყობად შერჩეულ სახმელეთო ტერიტორიაზე ჩატარებული საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევის შედეგების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორიაზე საშიში გეოდინამიკური პროცესების განვითარების რისკები პრაქტიკულად არ არსებობს. ნავსადგურის საზღვაო ნაწილთან მიმართებაში აღსანიშნავია, რომ საპროექტო მოლოები მნიშვნელოვანი მანძილით იქნება დაცილებული ფოთის წყალქვეშა კანიონიდან, შესაბამისად რაიმე სახის უარყოფითი ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, პროექტი ითვალისწინებს: მოლოს (ტალღმტეხი), სანაპიროს სილის ანტიეროზიული ბარიერის (პატარა მოლო), ნავმისადგომის, ახალი საკონტეინერო ტერიტორიის, შენობისა და კარიბჭის, კომუნიკაციების მოწყობას. ამასთან დაღრმავებითი სამუშაოების განხორციელებას.

სკოპინგის ანგარიშის შესაბამისად, საპროექტო ტერიტორიის შერჩევა ძირითადად განპირობებულია არსებულ ნავსადგურთან სიახლოვეთა და არსებული ნავსადგურის ჩრდილოეთით საკმარისი თავისუფალი ფართობის არსებობით (სამხრეთით მომიჯნავე ტერიტორია განაშენიანებულია), ამასთან საპროექტო ტერიტორიის ფარგლებში უკვე განთავსებულია სახმელეთო საკონტეინერო ინფრასტრუქტურა, რომელიც გამოყენებული იქნება ახალი ნავსადგურის ოპერირების დროს. წარმოდგენილ სკოპინგის ანგარიშში მოცემულია ახალი ნავსადგურის კონფიგურაციის ორი ალტერნატიული ვარიანტი, რომლებიც შესასვლელი არხის, ნავსადგურის კარიბჭის ორიენტაციით - შესაბამისად მოლოების კონფიგურაციითა და ფსკერდაღრმავების სამუშაოების მოცულობით განსხვავდება. სხვადასხვა კრიტერიუმების შეფასების შედეგად, ტექნიკური და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით საუკეთესო ვარიანტად მიღებული იქნა ნავსადგურის კონფიგურაციის მეორე ალტერნატივა (ვარიანტი 2 - სამხრეთ-დასავლეთის ორიენტაციის შესასვლელი). **აღნიშნული ვარიანტის მიხედვით** - ახალ ნავსადგურში შესასვლელი არხი მოწყობა სამხრეთ-დასავლეთიდან, ხოლო არსებულ ნავმისადგომებთან მისასვლელად გამოყენებული იქნება არსებული ჩრდილოეთის შესასვლელი არხი. ახალი შესასვლელი არხი და შიდა აკვატორია დაცული იქნება ახალი ჩრდილოეთის (1600 მ სიგრძის) და დროებითი სამხრეთის მოლოებით. სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, მოლოების კონფიგურაცია შიდა აკვატორიას დაიცავს გაბატონებული მიმართულების (სამხრეთ-დასავლეთის და დასავლეთის) ტალღებისგან. მეორე ფაზაზე აკვატორიის გაფართოების მიზნით მოხდება არსებული მოლოს დაგრძელება ჩრდილოეთის მიმართულებით 900 მ-ით, ხოლო პირველ ფაზაზე მოწყობილ დროებით მოლოს გაუკეთდება დემონტაჟი.

სკოპინგის ანგარიშში მოცემულია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ალტერნატივები. საავტომობილო გზისთვის განხილულია 3 მიმართულება, რომელთა ანალიზის შედეგად ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების გათვალისწინებით უპირატესობა მიენიჭა მესამე ალტერნატიულ ვარიანტს, რომლის საშუალებით ნავსადგური ქალაქის ცენტრალური ქუჩების გვერდის ავლით დაუკავშირდება ფოთი-სენაკის საავტომობილო მაგისტრალს. სარკინიგზო ხაზისთვის განხილული 2 ალტერნატივიდან ტვირთნაკადების მომსახურების ოპტიმიზაციის მიზნით გამოყენებული იქნება ორივე ვარიანტი, კერძოდ არსებული საკონტეინერო ტერიტორიის (ახალი აშენებული) სარკინიგზო ხაზი და თიზ-ის სარკინიგზო ხაზი.

პროექტით გათვალისწინებული ღონისძიებები დაყოფილია ორ ფაზად. **პირველი ფაზა ითვალისწინებს:** ნავმისადგომის ხიმინჯების მოწყობას და დაღრმავებას. არსებულ საკონტეინერო ტერიტორიაზე მისასვლელი გზისა და ჩრდილოეთ შესასვლელის მოწყობას; მოლოს-ტალღმტეხის (პირველი და მეორე მონაკვეთის) და სანაპიროს სილის ანტიეროზიული ბარიერის (პატარა მოლო) მშენებლობას. მოსაბრუნებელი აუზისა და ნავმისადგომის ტერიტორიის დაღრმავებას; მოლოს (მესამე და მეოთხე მონაკვეთის) მშენებლობას, შიდა არხის დაღრმავებას და ნავმისადგომის დასრულებას; გარე არხის დაღრმავებას და ესპლანადის მშენებლობას. **მეორე ფაზა ითვალისწინებს:** სამხრეთ ნავმისადგომის ხიმინჯების მოწყობას, ნავმისადგომის ჯიბის ზონის დაღრმავებას სამხრეთ ნავმისადგომის ქვეშ; ახალი ნავმისადგომის დასრულებას; ტექნიკური მომსახურების სახელოსნოს მშენებლობას; სახელოსნოსთან მისასვლელი გზის მოწყობას; ახალი საკონტეინერო უბნის მშენებლობას; შესასვლელის მშენებლობას და გზის დასრულებას.

საწყის ეტაპზე დაცული წყლების ზონის შექმნის, ასევე შენობა-ნაგებობების ტალღებისა და ნატანისგან დაცვის მიზნით გათვალისწინებულია მოლოსა და სანაპიროს სილის ანტიეროზიული ბარიერის (პატარა მოლო) მშენებლობა. მოლო იყოფა ოთხ მონაკვეთად:

პირველი მონაკვეთი - ეწყობა 200-400 კგ წონისა და 1 მ სისქის რიყის ქვის ფილტრითა და 2,5 მ სისქის რიყის ქვის არმირების ფენით, შიდა ნაწილი კარიერის ნაყარი მასალით, საფუძვლის მოსაწყობად საჭიროა წინასწარი დაღრმავება 1მ სიღრმეზე; **მეორე მონაკვეთი** - ასევე ეწყობა 200-400 კგ წონისა და 1 მ სისქის ქვის ფილტრით, ამასთან 1,80 მ³ მოცულობის კუბიპოდების არმირების ორმაგი ფენით (სისქით - 2,42 მეტრი), ქვედა ბერმა 5-ტონიანი ქვებით, შიდა ნაწილი კარიერის ნაყარი მასალით, საფუძვლის მოსაწყობად საჭიროა დაღრმავება 1მ სიღრმეზე; **მესამე მონაკვეთი** - ეწყობა 400 კგ წონის 1,10 მ სისქის ქვის ფილტრითა და 3,70 მ³ მოცულობის კუბიპოდების არმირების ორმაგი ფენით (სისქე 3,10 მეტრი), ქვედა ბერმა - 5-ტონიანი ქვებით, შიდა ნაწილი კარიერის ნაყარი მასალით, საფუძვლის მოსაწყობად საჭიროა დაღრმავება 12,50 მ სიღრმეზე; **მეოთხე მონაკვეთი** - 2 ტონიანი 1,85 მ სისქის ქვის ფილტრითა და 16,80 მ³ მოცულობის კუბიპოდების არმირების ორმაგი ფენით (კუბიპოდების ორმაგი ფენის სისქე 5,12 მეტრი), ქვედა ბერმა ასევე ეწყობა 5-ტონიანი ქვებით, შიდა ნაწილი კარიერის ნაყარი მასალით, დაღრმავება -13 მ. სანაპიროს სილის ანტიეროზიული ბარიერის - პატარა მოლოს მთავარი მონაკვეთი ეწყობა 200-400 კგ წონის ქვის ფილტრითა და 5-ტონიანი 2,50 მეტრის სისქის ქვის არმირების ფენით.

სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია ღია ხიმინჯებიანი ნავმისადგომის მოწყობა. ნავმისადგომი მოეწყობა ჩრდილოეთის დიდი და სამხრეთის პატარა მოლოებს შორის. ნავმისადგომისთვის გათვალისწინებული ბეტონის ხიმინჯების სამი შიდა (1 მ დიამეტრით) და ორი გარეთა რიგი (1,20 მ დიამეტრის), ზღვის მხარეს. ნავმისადგომის დაცული იქნება 50-100 კგ კარიერიდან ამოღებული გამყარებული ნაყარი მასალით, 50 კგ წონის (0,55 მ სისქის) ქვის ფილტრითა და 500 კგ რიყის ქვით. ნავმისადგომის ჯიბის სიღრმე -15 მ, სიგანე -50მ. სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, საკონტეინერო ტვირთების მართვისათვის აშენდება 1100 მ სიგრძის ნავმისადგომის კედელი, ხოლო გენერალური ტვირთების მართვისათვის 800 მ მ სიგრძის ნავმისადგომის კედელი.

დაღრმავების სამუშაოები შესრულდება ოთხ ადგილზე. ნავმისადგომის ტერიტორია დაღრმავდება 15 მ სიღრმეზე; მოსაბრუნებელი აუზი - 16 მ სიღრმემდე (მოსაბრუნებელი აუზის დიამეტრი - 540 მ); შიდა არხის სიგანე - 175 მეტრი, სიგრძე - 442,79 მ, დაღრმავება - 16 მ; გარე არხის სიგანე - 210 მეტრი და სიგრძე - 1231 მ, დაღრმავდება -17 მ. სკოპინგის ანგარიშის მიხედვით, ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოებისას ამოღებული მასალის მოცულობა წინასწარი გათვლებით დაახლოებით იქნება - 6 920 000 მ³. ამოღებული გრუნტის მნიშვნელოვანი ნაწილი გამოყენებული იქნება საპროექტო ნავსადგურის ტერიტორიის ვერტიკალური გეგმარებისათვის. მასალის ნაწილი განთავსდება ძველი ნავსადგურის სამხრეთით, ე.წ. „დიდი კუნძულის“ სანაპირო ზოლში, ხოლო ნაწილი წყალქვეშა კანიონში.

ფოთის ახალ პორტში გათვალისწინებულია გემების ორი სხვადასხვა კატეგორიის ნავმისადგომის მოწყობა: ბალკერებისთვის (ნაყარი ტვირთის სატრანსპორტო გემები) და საკონტეინერო გემებისთვის. წარმოდგენილი პროექტი ითვალისწინებს საკონტეინერო ტერმინალის მოწყობას. ახალი საკონტეინერო ტერიტორია განკუთვნილია: კონტეინერებისთვის, სარემონტო-პროფილაქტიკური სამუშაოების სახელოსნო შენობისთვის. საკონტეინერო ტერიტორიაზე ასევე მოეწყობა სამი შიდა გზა. კონტეინერების ოპერაციების ტექნოლოგიური ხაზისთვის გამოყენებული იქნება ნავმისადგომის გადმომტვირთავი ამწე, მობილური საპორტო ამწე, პნევმოთვლიანი ჯოჯგინა ამწე, რიჩსტაკერები, ცარიელი კონტეინერების დამშტაბელებელი, ტერმინალის ტრაქტორი.

პორტის მშენებლობა-ექსპლუატაციის ფაზებზე წყლის გამოყენება საჭირო იქნება სასმელ-სამეურნეო და ტექნიკური მიზნებისთვის. მშენებლობის ფაზაზე სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი. სამეურნეო დანიშნულებით წყალი აღებული იქნება ქ. ფოთის წყალსადენის ქსელიდან. წყალაღება გათვალისწინებულია ასევე მდ. რიონიდან. მშენებლობის ეტაპზე გათვალისწინებულია ბიოტუალეტების გამოყენება. სამეურნეო ჩამდინარე წყლები შეგროვდება 2x50 მ³ ტევადობის ლითონის მიწისქვეშა რეზერვუარში, საიდანაც ქალაქის საკანალიზაციო კოლექტორში გატანილი იქნება ხელშეკრულების საფუძველზე. საწარმოო-სანიაღვრე ჩამდინარე წყლების გასაწმენდად გათვალისწინებულია კომპაქტური გამწმენდი ნაგებობის მოწყობა, გაწმენდილი წყლის ჩაშვება მოხდება ქ. ფოთის სანიაღვრე კოლექტორში. ოპერირების ეტაპზე წყალი გამოყენებული იქნება სახელოსნოს/სამაქროს შენობისთვის. სახელოსნოს ტერიტორიაზე წარმოქმნილი საკანალიზაციო წყლები შეგროვდება შემკრებ სატუმბ სადგურში, და გადაიტუმბება საკანალიზაციო სისტემაში. წვიმის წყლის არინებისთვის პროექტით გათვალისწინებულია, ასევე სადრენაჟე სისტემის მოწყობა.

მშენებლობის პროცესში ბეტონის ხსნარის შემოტანა მოხდება ქალაქის ტერიტორიაზე მოქმედი ბეტონის ქარხნებიდან. ინერტული მასალების შესყიდვა მოხდება ლიცენზირებული კარიერებიდან. მოლოების მშენებლობისათვის საჭირო სხვადასხვა ზომის ქვის ლოდების შემოტანა დაგეგმილია წყალტუბოს და ქობულეთის მუნიციპალიტეტების ტერიტორიებზე მოქმედი ლიცენზირებული ქვის კარიერებიდან. მშენებლობისათვის საჭირო ბეტონის კონსტრუქციები დამზადდება ქ. ფოთში მოქმედ შესაბამის საწარმოებში. სამშენებლო ბანაკი მოეწყობა საპროექტო ტერიტორიის სამხრეთ ნაწილში, ზღვის სანაპირო ხაზიდან 200-250 მ-ის დაცილებით. ნავსადგურის სამშენებლო სამუშაოების ხანგრძლივობა შეადგენს დაახლოებით - 4 წელს. პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებულია სამშენებლო ბანაკის მოწყობა. სამშენებლო ბანაკი განთავსდება კორპორაციის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე, რომლის ფართობი დაახლოებით - 3.5-4.0 ჰა. სამშენებლო ბანაკის ტერიტორიაზე განლაგებული იქნება სამშენებლო ინფრასტრუქტურის ობიექტები და მუშათა საცხოვრებელი სათავსოები.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სამინისტრომ უზრუნველყო წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიშის, როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე ქ. ფოთის მერიის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2020 წლის 26 ივნისს ზემოაღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით საჯარო განხილვა მოეწყო ქ. ფოთის მე-11 საჯარო სკოლის ეზოში (ღია სივრცეში). საჯარო განხილვას ესწრებოდნენ საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ საკონსულტაციო ორგანიზაცია შპს „ეკო-სპექტრის“, ქ. ფოთის მერიის, ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის წარმომადგენლები და ადგილობრივი მოსახლეობა. საჯარო განხილვაზე ყურადღება გამახვილდა რამდენიმე საკითხზე: მოლოს მშენებლობა-ექსპლუატაციით გამოწვეული შესაძლო ზემოქმედება ქ. ფოთის სამხრეთ ნაწილზე, პროექტის განხორციელების დროს წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების მართვა, ნავსადგურის ხიმინჯების მოწყობით გამოწვეული ზემოქმედება წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე. ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებით შესაბამისი განმარტებები (რომელიც აისახა საჯარო განხილვის ოქმში) გააკეთა გარემოსდაცვითი საკონსულტაციო ორგანიზაცია შპს „ეკო-სპექტრის“ წარმომადგენელმა. საჯარო განხილვაზე პროექტთან დაკავშირებით მოსაზრებები დააფიქსირა, ასევე ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის (თიზ) წარმომადგენელმა. შენიშვნები ძირითადად ეხებოდა ტექნიკური საკითხების გადაწყვეტას, რაზეც სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ წარმომადგენლის განმარტებით კორპორაცია ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის დეტალური

პროექტირების ეტაპზე ტექნიკური საკითხების გადაწყვეტის და რეკომენდაციების გათვალისწინების მიზნით ითანამშრომლებს ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის ადმინისტრაციასთან.

სკოპინგის ანგარიშის შესაბამისად, შესწავლილ იქნა საპროექტო ტერიტორია. ჩატარებული კვლევითი სამუშაოების შედეგად მოხდა გარემოზე და ადამიანის ჯანმრთელობაზე მოსალოდნელი ძირითადი ზემოქმედების წყაროების, სახეებისა და ობიექტების იდენტიფიცირება. სკოპინგის ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის განხორციელებით გამოწვეული ზემოქმედების სახეები გარემოს სხვადასხვა კომპონენტებზე.

სკოპინგის პროცედურის შედეგად განსაზღვრული და დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი და გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი ზემოქმედების სახეები.

გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი

- 1. გზშ-ს ანგარიში უნდა მოიცავდეს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მესამე ნაწილით დადგენილ ინფორმაციას;
- 2. გზშ-ს ანგარიშს უნდა დაერთოს** „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ მე-10 მუხლის მეოთხე ნაწილით განსაზღვრული დოკუმენტაცია;
- 3. გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი** უნდა იყოს სკოპინგის ანგარიშში მითითებული (განსაზღვრული, ჩასატარებელი) კვლევების შედეგები, მოპოვებული და შესწავლილი ინფორმაცია, გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესწავლილი ზემოქმედებები და შესაბამისი შემცირების/შერბილების ღონისძიებები;
- 3.1 გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-10 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად** გზშ-ის ანგარიში ხელმოწერილი უნდა იყოს იმ პირის/პირების მიერ, რომელიც/რომლებიც მონაწილეობდა/მონაწილეობდნენ მის მომზადებაში, მათ შორის, კონსულტანტის მიერ.
- 4. გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს:**
 - პროექტის საჭიროების დასაბუთება;
 - დაგეგმილი საქმიანობის აღწერა;
 - საპროექტო ტერიტორიის აღწერა (Shp ფაილები, GPS კოორდინატები, საკადასტრო კოდი);
 - ობიექტის გენერალური გეგმა, შესაბამისი აღნიშვნებით, ექსპლიკაციით და საპროექტო ინფრასტრუქტურის მითითებით (თითოეული ობიექტის ტექნიკური და ტექნოლოგიური სქემები);
 - საპროექტო ტერიტორიიდან დაზუსტებული მანძილი უახლოეს საცხოვრებელ სახლებამდე, მდებარეობის მითითებით;
 - პროექტის ალტერნატიული ვარიანტები: შესაბამისი დასაბუთებით მათ შორის არაქმედების ალტერნატივა, ტექნოლოგიური ალტერნატივები, ობიექტის განთავსების ალტერნატივა, და გარემოსდაცვითი თვალსაზრისით შერჩეული დასაბუთებული ალტერნატივები;
 - საპროექტო გზის და რკინიგზის ალტერნატივები, შერჩეული ალტერნატივები შესაბამისი დასაბუთებით;

- წარმოდგენილი პროექტით გათვალისწინებული ფაზების (I; II) შესახებ დეტალური ინფორმაცია, ამასთან თითოეულ ფაზაზე დაგეგმილი ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია შესაბამისი თანმიმდევრობითა და ვადების მითითებით;
- წარმოდგენილი პროექტის ფარგლებში დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოების შესახებ დეტალური ინფორმაცია, შესაბამისი თანმიმდევრობით, ვადების მითითებით.
- სამშენებლო ბანაკის და სამშენებლო მოედნის შესახებ ინფორმაცია (ფართობი, shp ფაილები);
- ნიადაგის საფარის მოხსნის სამუშაოების, გრუნტის სამუშაოების და სარეკულტივაციო სამუშაოების შესახებ დეტალური ინფორმაცია („ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნათა დაცვით);
- ფსკერდაღრმავებითი/ექსკავაციის სამუშაოებისას ამოღებული მასალის მოცულობის და მისი მართვის შესახებ დეტალური ინფორმაცია. ამასთან, ამოღებული გრუნტის ქიმიური შემადგენლობა და გრუნტის ნავთობპროდუქტებით დაბინძურების შემთხვევაში ბიორემედიაციის ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია;
- პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებული ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოწყობა-ექსპლუატაციის დეტალური პროექტის აღწერა, შესაბამისი პარამეტრების მითითებით:
 - მოლოებისა და ნავმისადგომის მოწყობის დეტალური პროექტის აღწერა, შესაბამისი მეთოდოლოგიის და პარამეტრების მითითებით;
 - პროექტის ფარგლებში გათვალისწინებული საკონტინერო ტერმინალის შესახებ ინფორმაცია, შესაბამისი საპროექტო მონაცემების მითითებით, ამასთან წარმოდგენილი უნდა იქნეს ტერმინალის საქმიანობის დეტალური აღწერა;
 - საპროექტო გზის და რკინიგზის მოწყობის შესახებ ინფორმაცია, შესაბამისი საპროექტო პარამეტრების მითითებით;
- გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს დაღრმავების სამუშაოების შესახებ დეტალური ინფორმაცია, შესაბამისი მეთოდოლოგიისა და დაღრმავების ადგილების პარამეტრების მითითებით;
- მოლოს საფუძველის საინჟინრო-გეოლოგიური და სეისმური დატვირთვების გათვალისწინებით, გაანგარიშებული და გზმ-ს ანგარიშში უნდა იყოს წარმოდგენილი ინფორმაცია ფერდობის მდგრადობის შესახებ;
- ახალი ღრმაწყლოვანი ნავსადგურის მთლიანი ტექნოლოგიური სქემის და ციკლის დეტალური აღწერა (თანმიმდევრულად);
- საპროექტო ნავსადგურში მისაღები დიდი წყალწყვის გემების ტონაჟობისა და ხომალდის მაქსიმალური ტვირთამწეობის შესახებ ინფორმაცია, ამასთან მისაღები გემების რაოდენობის შესახებ ინფორმაცია;
- მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე სასმელ-სამეურნეო და ტექნიკური წყალმომარაგება;
- მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე სამეურნეო-ფეკალური და სანიაღვრე წყლების მართვის საკითხები ამასთან, სამშენებლო ბანაკში და სამშენებლო მოედნებზე წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების მართვის საკითხების შესახებ ინფორმაცია;

- სადრენაჟე სისტემის მოწყობის შესახებ ინფორმაცია;
- საპროექტო გამწმენდი მოწყობილობების (ნავთობდამჭერი ან სხვ.) დეტალური აღწერა (სქემა; გამწმენდის ტიპი; პარამეტრები; გამწმენდის ეფექტურობა);
- სახანძრო ინფრასტრუქტურის შესახებ დეტალური ინფორმაცია, ხანძარსაწინააღმდეგო ღონისძიებების დეტალური აღწერა;

4.1 ობიექტების განთავსების ტერიტორიაზე ჩატარებული გეოლოგიური და ჰიდროგეოლოგიური კვლევის ანგარიში, რომელიც უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

- გეოლოგიური გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა;
- საპროექტო ტერიტორიის ფარგლებში ჩატარებული დეტალური საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევები;
- გეოლოგიური და ჰიდროგეოლოგიური კვლევის შედეგების გათვალისწინებით შემუშავებული დასკვნები და რეკომენდაციები;
- პროექტის ფარგლებში დაგეგმილი ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოწყობა-ექსპლუატაციით გამოწვეული ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე: საშიში გეოლოგიური პროცესების (მათი არსებობის შემთხვევაში) შესაძლო გააქტიურების განსაზღვრა. მშენებლობა-ექსპლუატაციის პერიოდში, შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით;

4.2 გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს ასევე:

- საკვლევ უბანზე ტალღური რეჟიმის დეტალური ანგარიში;
- საპროექტო აკვატორიაში და მის მიდამოებში ტალღური ზემოქმედების მათემატიკური მოდელი და შესაბამისი დასკვნა რამდენად უზრუნველყოფს დაგეგმილი, ასევე ძველი (არსებული) პორტის უსაფრთხო ექსპლუატაციას წარმოდგენილი შემომზღუდავი ნაგებობების კონფიგურაცია და შერჩეული მისასვლელი არხის განლაგება;
- წარმოდგენილი უნდა იყოს შემომზღუდავი ნაგებობის საანგარიშო ზღვის ტალღის მახასიათებლები (სიღრმეების მიხედვით);
- დეტალურად შესწავლილი უნდა იყოს პორტის მშენებლობის შემდეგ სანაპირო ზოლის მოსალოდნელი მორფოდინამიკური პროცესების განვითარების პროგნოზი (მათ შორის მდ. რიონის შესართავთან);
- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია შიდა აკვატორიაში ტალღების მოხვედრის პრევენციული ღონისძიებების შესახებ.

4.3 ბიომრავალფეროვნების ნაწილისთვის:

- გზშ-ის ანგარიშში აისახოს ახალი ნავმისადგომის კედლის, მოლოს, ასევე შემოსასვლელი არხისა და შიდა აკვატორიის ფსკერდაღრმავების სამუშაოებით გამოწვეული ზღვის ბიომრავალფეროვნებაზე (მათ შორის ბენტოსურ სახეობებზე) და ჰაბიტატებზე მოსალოდნელი ზემოქმედების, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებისა და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია - ზემოქმედების გავრცელების არეზე, მოსაწყობი ინფრასტრუქტურის პარამეტრებისა და სხვა მონაცემების გათვალისწინებით;
- საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს მდ. რიონის დელტის უშუალო სიახლოვეს და წარმოადგენს ერთადერთ სამიგრაციო დერეფანს ზუთხებისათვის, მდ. რიონიდან შავ ზღვაში მოსახვედრად. აღსანიშნავია რომ მდ. რიონი შედის

გლობალურად მნიშვნელოვან 12 მდინარეთა ნუსხაში, სადაც ზუთხისებრები ჯერ კიდევ ბუნებრივ პირობებში ქვირითობენ. ამასთან, მიუხედავად იმისა, რომ ზუთხისებრთა სატოფო მიგრაცია ჩრდილოეთი ტოტის მეშვეობით ხორციელდება, საპროექტო ტერიტორიის 1 კმ-ით დაშორება ზუთხების სატოფო ადგილებიდან, სიმღვრივის მატების დროს არ წარმოადგენს დიდ მანძილს. ასევე გასათვალისწინებელია, რომ ზუთხი მიგრაციის დროს იყენებს საზღვაო სივრცესაც, რომელიც მშენებლობის დროს ზემოქმედების ქვეშ იქნება. **ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე გზშ-ის ანგარიშში აისახოს ინფორმაცია ზუთხისებრებზე პროექტით გამოწვეულ შესაძლო ზემოქმედებაზე, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილებაზე და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებებზე.** ამასთან მოცემული უნდა იყოს სრულყოფილი/დეტალური შეფასება თუ რა შესაძლო ზეგავლენა შეიძლება მოახდინოს ობიექტის მშენებლობა-ოპერირებით გამოწვეულმა ხმაურმა და წყლის სხვა მაჩვენებელთა გაუარესებამ ზუთხისებრთა საქვირითე მიგრაციაზე, შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებების მითითებით;

- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი იქნეს ინფორმაცია ზუთხისებრთა მიგრაციის შესწავლისა და ღრმა სამეცნიერო ანალიზის შესახებ ამასთან, **განისაზღვროს ზუთხისებრთა გამრავლებაზე გარდაუვალი ნეგატიური ზეგავლენის დონე და შესაბამისად დაიგეგმოს ეფექტური შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებები;**
- ზღვაში დაგეგმილი სამშენებლო სამუშაოებით გამოწვეული ზემოქმედების შეფასება მოცემული უნდა იყოს, როგორც ზუთხისებრებზე ისე წყლის გარემოს სხვა მობინადრეებზე, შესაბამისი საკომპენსაციო ან/და შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით;
- გზშ-ს ანგარიშში აისახოს განახლებული კვლევები ფოტომასალასთან ერთად საპროექტო ნავსადგურის მიმდებარე წყლის აკვატორიაში ბაქტერიების, ფიტოპლანქტონის და ზოოპლანქტონის შესახებ;
- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს ასევე ზემოქმედება ხმელეთის ფლორისა და ფაუნის წარმომადგენლებზე, ზემოქმედების შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ღონისძიებები;

5. პროექტის განხორციელების შედეგად გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შეფასება გარემოს თითოეული კომპონენტისათვის:

- პროექტის ფარგლებში დაგეგმილი საქმიანობით (მოწყობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე) გამოწვეული ზემოქმედება ატმოსფერულ ჰაერზე, შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით;
- ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოებისას ამოღებული მასალის დასაწყობების და შემდგომი მართვის პროცესში მტვრის გავრცელებით გამოწვეული ზემოქმედების და ამ ზემოქმედების შერბილების მიზნით დაგეგმილი ეფექტური ღონისძიებების შესახებ ინფორმაცია;
- ხმაურის და ვიბრაციის გავრცელებით გამოწვეული მოსალოდნელი ზემოქმედება დაგეგმილი საქმიანობის მოწყობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე შესაბამისი რეცეპტორებისა და შემარბილებელი ღონისძიებების მითითებით. გზშ-ის ანგარიშში ყურადღება გამახვილდეს წყალქვეშა ხმაურით გამოწვეულ ზემოქმედებაზე და მის პრევენციულ ან/და შემარბილებელ ეფექტურ ღონისძიებებზე (საუკეთესო ტექნოლოგიების გამოყენებით);

- საპროექტო გზის და რკინიგზის მოწყობა-ექსპლუატაციით გამოწვეული ზემოქმედების შეფასება გარემოს თითოეული კომპონენტისთვის;
- პროექტის განხორციელებით გამოწვეული კუმულაციური ზემოქმედების შეფასება;
- ზემოქმედება მიწისქვეშა/გრუნტის წყლებზე და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ზემოქმედება ზედაპირულ წყლის ობიექტზე, ზედაპირული წყლების ობიექტების დაბინძურების რისკები და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები;
- პროექტის განხორციელებით (მშენებლობა-ექსპლუატაციით) გამოწვეული ზემოქმედება შავი ზღვის სანაპირო ზოლზე, ამასთან მოსალოდნელი ზემოქმედების შეფასება ზღვის ფსკერზე და შესაბამისი შემარბილებელი ან/და საკომპენსაციო ეფექტური ღონისძიებები. გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი იქნეს ბათიმეტრიული კვლევების და შესაბამისი შედეგების შესახებ დეტალური ინფორმაცია;
- წყალდიდობის შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის წყალდიდობის შესაძლო დონე, მასშტაბი, ხარისხი, ტალღების მაქსიმალური სიმაღლე, ამასთან წყალდიდობისგან საპროექტო ნავსადგურის დაცვის ეფექტური ღონისძიებები;
- ნიადაგის/გრუნტის ზედაპირული ფენის დაბინძურების რისკები, შესაბამისი პრევენციული/შემარბილებელი ღონისძიებები;
- ნარჩენების მართვის საკითხები, ნარჩენების მართვის გეგმა, ნარჩენების წარმოქმნით და გავრცელებით მოსალოდნელი ზემოქმედება;
- მოსალოდნელი ზემოქმედება და ამ ზემოქმედების შეფასება სოციალურ-ეკონომიკურ გარემოზე, ჯანმრთელობასა და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკებისა და შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებების შესახებ;
- ზემოქმედება ისტორიულ-კულტურულ და არქეოლოგიურ ძეგლებზე;
- პროექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე მოსალოდნელი ზემოქმედების **შემარბილებელი ღონისძიებების კონკრეტული გეგმა** გარემოს თითოეული კომპონენტისთვის;
- პროექტის მშენებლობა-ექსპლუატაციის ეტაპზე გარემოზე ზემოქმედების პრევენციის, შერბილების მიზნით შემუშავებული **გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა-გრაფიკი**;
- ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების დეტალური გეგმა;
- გზშ-ს ფარგლებში შემუშავებული ძირითადი დასკვნები და საქმიანობის პროცესში განსახორციელებელი ძირითადი ღონისძიებები;
- სკოპინგის ეტაპზე საზოგადოების ინფორმირებისა და მის მიერ წარმოდგენილი მოსაზრებებისა და შენიშვნების შეფასება;

6. შენიშვნები:

- სკოპინგის ანგარიშის 2.3.3 ქვეთავის მიხედვით - მშენებლობის ეტაპზე რეზერვუარში შეგროვილ სამეურნეო ჩამდინარე წყლებს წყალკანალის მუნიციპალური სამსახური გაიტანს - აღნიშნული საჭიროებს დაზუსტებას, ვინაიდან წყალკანალის მუნიციპალური სამსახური დღესთვის აღარ არსებობს;

- სკოპინგის ანგარიშის 4.5.1 და 4.5.1.1 თავებში მოცემული ინფორმაცია შეუსაბამოა, რაც გზშ-ის ეტაპზე საჭიროებს დაზუსტებას, მაგალითად 4.5.1 ქვეთავის მიხედვით: „...ხაზგასასმელია, რომ პროექტი არ ითვალისწინებს ფსკერდაღრმავებითი ან/და ზღვის ფსკერის ამადლებითი სამუშაოების შესრულებას”, ხოლო ქვეთავი - 4.5.1.1 ეხება **კაპიტალური ფსკერდაღრმავების სამუშაოებს**, და მოცემულია კაპიტალური ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოებისას ამოღებული მასალის მოცულობის შესახებ ინფორმაცია;
- ტვირთნაკადების მომსახურების ოპტიმიზაციისა და გარემოზე ზემოქმედების შემცირების მიზნით - გზშ-ის ანგარიშში ტვირთების მართვასთან მიმართებაში წარმოდგენილი იქნეს ინფორმაცია ძირითადად სარკინიზო ხაზის გამოყენებასთან დაკავშირებით;
- გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი იქნეს სსიპ წიაღის ეროვნული სააგენტოს პოზიცია ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოებისა და ზღვიდან მასალის/სასარგებლო წიაღისეულის ამოღების შესახებ;
- ნავსადგურის კონფიგურაციის ალტერნატივებიდან შერჩეული ალტერნატივის (ვარიანტი 2 - სამხრეთ-დასავლეთის ორიენტაციის შესასვლელი) აღწერა საჭიროებს დაზუსტებას და საპროექტო მონაცემებთან სრულ შესაბამისობაში მოყვანას (შესაბამისი ფაზების მიხედვით):
 - დაზუსტებას საჭიროებს აკვატორიაში შესასვლელი არხის დაღრმავებითი სამუშაოების შესახებ ინფორმაცია - კერძოდ საპროექტო ფაზების აღწერით ნაწილის მიხედვით შესასვლელი არხის (შიდა, გარე) დაღრმავება მოხდება I ფაზაში, ხოლო შერჩეული ალტერნატივის მიხედვით II ფაზაში, ამასთან სხვადასხვა სახის ინფორმაციაა მოცემული შესასვლელი არხის სიღრმის შესახებ;
 - შერჩეული ალტერნატივის მიხედვით პროექტის მეორე ფაზაზე დაგეგმილია არსებული მოლოს ჩრდილოეთით დაგრძელება, თუმცა საკითხი არ არის განხილული საპროექტო ფაზების აღწერით ნაწილში. დაზუსტებას საჭიროებს ასევე რომელ არსებულ მოლოზეა საუბარი, ამასთან თუ ეს მოლო წარმოადგენს ფოთის პორტის არსებული ინფრასტრუქტურის ნაწილს, მისი დაგრძელება ან/და რაიმე სახის სამუშაოები განხილულ უნდა იქნეს, როგორც არსებული ფოთის პორტის შემადგენელი ნაწილი;
 - დაზუსტებას საჭიროებს ახალი ჩრდილოეთის მოლოს სიღრმის შესახებ ინფორმაცია - ვინიდან გვ 41-ზე მითითებულია - 1600 მ, ხოლო შემდეგ გვერდზე - 1640მ;
 - შერჩეული ალტერნატივის მიხედვით პირველ ფაზაზე მოწყობილ დროებით მოლოს დემონტაჟი მოხდება ახალი პორტის შიდა აკვატორიის გაფართოების პროცესში (ფაზა II) - აღნიშნული საკითხი არ არის განხილული საპროექტო ფაზების აღწერით ნაწილში და საჭიროებს დაზუსტებას;
- წარმოდგენილი სკოპინგის ანგარიში ძირითადად ეყრდნობა 2015 წელს ჩატარებულ კვლევებს და ამავე წელს მომზადებულ გზშ-ის ანგარიშს. აღნიშნულიდან

გამომდინარე, გზშ-ის ანგარიში წარმოდგენილი უნდა იყოს განახლებული კვლევების საფუძველზე, შესაბამისი თარიღებისა და კვლევის განმახორციელებლების მითითებით;

- სამინისტროში ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის მიერ პროექტთან დაკავშირებით წარმოდგენილი შენიშვნების და რეკომენდაციების გათვალისწინებით გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს ასევე შემდეგი სახის ინფორმაცია:
 - საპროექტო მისასვლელი გზისთვის შერჩეული მარშრუტის (ალტერნატივა N3) შესაძლო უარყოფითი ზემოქმედება თიზ-ის საბაჟო ტერმინალის ინფრასტრუქტურაზე და თიზ-ის კომპანიების ოპერირებაზე;
 - შერჩეული საავტომობილო გზის მდებარეობის, საპროექტო სარკინიგზო ხაზის მდებარეობისკენ გადატანის ვარიანტის განხილვა და შესაბამისი ტექნიკური გადაწყვეტის შესახებ ინფორმაცია.
 - ამასთან ვინაიდან საპროექტო ტერიტორია ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის სიახლოვეს მდებარეობს, ხოლო საპროექტო ნავსადგურთან დამაკავშირებელი კომუნიკაციები თიზ-ის ტერიტორიაზე გაივლის - გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს თიზ-თან შესაბამისი ტექნიკური გადაწყვეტების შესახებ შეთანხმების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია.
- გზშ-ს ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს ინფორმაცია სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული საკითხების შესაბამისად (ერთიანი ცხრილის სახით).

დასკვნითი ნაწილი:

სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით სამინისტროში სს კორპორაცია „ფოთის საზღვაო ნავსადგურის“ მიერ წარმოდგენილ „ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობის და ექსპლუატაციის“ პროექტზე **სავალდებულოა გზშ-ის ანგარიში მომზადდეს** წინამდებარე სკოპინგის დასკვნით გათვალისწინებული კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის და წარმოსადგენი დოკუმენტაციის მიხედვით.