

ქ. ფოთში ახალი ღრმაწყლოვანი მრავალფუნქციური ნავსადგურის მშენებლობის და ექსპლუატაციის გზშ-ს ანგარიშზე გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს კომენტარებსა და შენიშვნებზე სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“-ს დამატებითი დაზუსტებული ინფორმაცია/დოკუმენტაცია

№	გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს კომენტარები/შენიშვნები	სს „კორპორაცია ფოთის ნავსადგური“-ს დამატებითი დაზუსტებული ინფორმაცია/დოკუმენტაცია
1.	<p>გზშ-ის ანგარიშში დაზუსტებას საჭიროებს და მოცემული უნდა იყოს საპროექტო ნავსადგურის ინფრასტრუქტურის, კერძოდ შემომზღუდავი ნაგებობის, ზეგავლენა მდ. რიონის შესართავის ფორმირებაზე. მოცემული უნდა იყოს შესაბამისი მორფოდინამიკური პროცესების განვითარების პროგნოზი.</p>	<p>მომზადებულ დოკუმენტში დეტალურად არის აღწერილი ის ქმედებები, რომელიც უნდა განხორციელდეს პროექტის მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე იმისათვის, რომ თავიდან იქნას აცილებული პროექტის ზეგავლენა, როგორც მდინარე რიონის შესართავის ფორმირება, ასევე შესაძლო ცვლილებები სანაპირო ზოლის მორფოდინამიურ პროცესებში.</p> <p>ბოლო წლებში მომზადა რამდენიმე გზშ-ს დოკუმენტი იმ პროექტებისათვის, რომელთაც ზეგავლენა ექნებათ მდინარე რიონზე და მის მიმდებარე სანაპირო ზოლზე და ყველა მათგანში წარმოდგენილია ღონისძიებები პროგნოზირებადი მორფოდინამიკური პროცესების ზეგავლენის შერბილების მიზნით.</p> <p>მიდგომა, რომელიც შემუშავებულია წარმოდგენილ გზშ-ს დოკუმენტში პასუხობს გარემოსდაცვითი მოთხოვნების უპირველეს პრიორიტეტს, თავიდან ავიცილოთ მოსალოდნელი უარყოფითი ზეგავლენა გარემოზე. აღნიშნულის მისაღწევად დოკუმენტში შემუშავებულია ქმედებები, რომელიც საშუალებას იძლევა პროექტის განხორციელების შედეგად თავიდან იქნას აცილებული, როგორც მდინარე რიონის შესართავის ფორმირება, ასევე შესაძლო ცვლილებები სანაპირო ზოლის მორფოდინამიურ პროცესებში. ზეგავლენის თავიდან აცილება ბევრად უფრო პროგრესიული მიდგომაა, ვიდრე მომხდარი ზაგავლენის შემდგომი შერბილება.</p> <p>მიუხედავად აღნიშნულისა, ჩატარებულია დამატებითი კვლევები და შედეგები წარმოდგენილია დანართში 1: თავი 1. შესავალი; თავი 2. ტალღების პარამეტრები საპროექტო ზონის მიმდებარედ;</p>

		<p>თავი 3. საპროექტო ზონის მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკის გამომწვევი ძირითადი ფაქტორები;</p> <p>თავი 4. ნამახვანის ჰესების კასკადის მშენებლობით გამოწვეული მოსალოდნელი რისკების შეფასება;</p> <p>თავი 5. ფოთის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება;</p> <p>თავი 6. ზემოქმედება არსებულ და საპროექტო პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე;</p> <p>თავი 7. მდ. რიონის დელტის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკა;</p> <p>თავი 8. დასკვნები და რეკომენდაციები.</p>
2.	<p>დაზუსტებას საჭიროებს არსებულ და საპროექტო ნავსადგურებს შორის დარჩენილი სანაპირო ზოლის მდგრადობის შეფასება, რომელიც ღიად რჩება გაბატონებული ტალღების ზემოქმედების მიმართ. მნიშვნელოვანია ტალღური რეჟიმის მოდელირების შედეგების წარმოდგენა, რომლებიც აჩვენებს რა გავლენას მოახდენს საანგარიშო დელტა აღნიშნული სანაპირო ზოლის მდგრადობაზე, ნავიგაციურ ვითარებაზე და შიდა აკვატორიაში მოსალოდნელი ტალღური გავრცელების სურათზე;</p>	<p>არსებულ და საპროექტო ნავსადგურებს შორის დარჩენილი სანაპირო ზოლი ბევრად უფრო ღიაა და ამჟამად უფრო განიცდის ტალღების ზემოქმედებას, ვიდრე პროექტის განხორციელების შემდეგაა მოსალოდნელი. მომზადებული პროექტის თანახმად, საპროექტო ტერიტორიაზე დაგეგმილია დამატებით კიდევ ორი მოლოს მშენებლობა, რომელთაგანაც ერთის სიგრძე 1700 მეტრია. როგორც წარმოდგენილ დოკუმენტში არის აღწერილი (თავი 3.3.1.2 „ტალღის გავლა“) ტალღის გავლის პარამეტრები დადგენილია ვან დერ მერის ფორმულებით (გავლილი ტალღის სიმაღლე $H_{st} < 0,75 \text{ მ } 1/100$ წლის მდგომარეობით) და მოლო დაპროექტებულია, როგორც კონსტრუქცია, რომელზეც წყალი არ გადაედინება. შესაბამისად, გარკვეული მიმართულების ტალღები, რომლებიც ადრე აღწევდნენ არსებულ და საპროექტო ნავსადგურებს შორის დარჩენილი სანაპირო ზოლს, ვეღარ მოახერხებენ აღნიშნულ ტერიტორიამდე მიღწევას ზემოაღწერილი მიზეზების გამო. რაც შეეხება ტალღების იმ ნაწილს, რომლებიც გვერდს აუვლიან საპროექტო მოლოს და არსებული პორტის სამხრეთით არსებულ დამცავ მოლოს, აღნიშნულ მოლოებთან კონტაქტის გამო დაკარგავენ ენერგიას და სანაპირო ზოლზე მათი ზეგავლენა რამდენჯერმე შემცირდება. შესაბამისად, პროექტის განხორციელების შემდეგ მოლოები ითამაშებენ შემარბილებელი ინფრასტრუქტურის როლს.</p> <p>სწორედ ზემოაღნიშნული მიზეზებიდან გამომდინარე, წარმოდგენილ დოკუმენტში არ დაფიქსირებულა არსებულ და საპროექტო ნავსადგურებს შორის დარჩენილ სანაპირო ზოლზე ტალღების ზემოქმედების საკითხები. რადგან, როგორც აღვნიშნეთ, პროექტის განხორციელების შემდეგ აღნიშნული ზემოქმედება შემცირდება არსებულთან შედარებით.</p>

		<p>ჩატარებულია დამატებითი კვლევები და შედეგები წარმოდგენილია დანართში 1:</p> <p>თავი 1. შესავალი; თავი 2. ტალღების პარამეტრები საპროექტო ზონის მიმდებარედ; თავი 6. ზემოქმედება არსებულ და საპროექტო პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე.</p>
3.	<p>გზშ-ის ანგარიშში დასაზუსტებელია საანგარიშო გემის ე.წ. „ზაფხულის ჯდომა“ (სასურველია ტერმინის განმარტება), რომელიც საკონტეინერო გემებისთვის შეადგენს - 14,5 მეტრს, ნავმისადგომებთან საპროექტო სიღრმე კი შეადგენს - 15 მეტრს. დაზუსტებას საჭიროებს ასევე რამდენად საკმარისია 0,5 მ სხვაობა ფსკერის და გემის ძირის შორის უსაფრთხო განტვირთვა - ჩატვირთვის ოპერაციების განსახორციელებლად;</p>	<p>ზაფხულის ჯდომა - წარმოადგენს საზღვაო ტერმინს და დატვირთული გემებისათვის კლიმატური პირობებიდან გამომდინარე განსაზღვრავს წყალში ჯდომის ყველაზე ცუდ სცენარს. როგორც მოგეხსენებათ, ზაფხულობით წყალი ფართოვდება, შესაბამისად, მისი სიმკვრივე კლებულობს. აღნიშნულის გამო გემების წყალში ჯდომის სიღრმე მატულობს, განსაკუთრებით დატვირთული გემების.</p> <p>აღნიშნული პარამეტრები შემუშავებულია საერთაშორისო სტანდარტების მოთხოვნების შესაბამისად.</p>
4.	<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, პორტის მშენებლობისას დაღრმავებითი სამუშაოების შედეგად ამოღებული მასალის სანაყაროდ შერჩეულია არსებული წყალქვეშა კანიონის სათავე. იმ შემთხვევაში, თუ ამოღებული მასალის ძირითადი ნაწილი გამოუსადეგარი იქნება სამშენებლო მიზნებისათვის, 6 მლნ კუბ მ-ზე მეტი მასალა უნდა ჩაიყაროს წყალქვეშა კანიონში. აღნიშნულიდან</p>	<p>როგორც წარმოდგენილ გზშ დოკუმენტში არის ნათქვამი - „პროექტის თანახმად, ამოღებული ნიადაგის ის ნაწილი, რომელიც არ გამოიყენება სამშენებლო აქტივობებისათვის, განთავსდება წყალქვეშა კანიონის სიღრმეში. აღნიშნული საკითხი შეთანხმებულია სსიპ გარემოს ეროვნულ სააგენტოსთან (2020 წლის 23 ნოემბრის წერილი # 21/3435)“ (თავი 3.5.2.2 ფსკერიდან ამოღებული მასალის განთავსება და მეორადი გამოყენება).</p> <p>ასევე ცხრილში, ცხრილი 9.2. „გარემოსდაცვითი მართვის გეგმა - მშენებლობის ეტაპზე“ მითითებულია, რომ - „წყალქვეშა კანიონში გრუნტის ჩაყრა მოხდეს ქვედა ჩამოცლის სისტემის მქონე მცურავი საშუალებების გამოყენებით“.</p> <p>შესაბამისად, ამოღებული მასალის განთავსება განხორციელდება წყალქვეშა კანიონის ფსკერზე გრუნტის ქვედა ჩამოცლის სისტემით. აღნიშნულის გამო მინიმუმამდეა დაყვანილი წყალქვეშა კანიონის</p>

	<p>გამომდინარე, დაზუსტებას საჭიროებს და აუცილებლად უნდა იყოს შესწავლილი და განხილული წყალქვეშა კანიონის ფერდობების მდგრადობის საკითხი, რადგან კანიონის გააქტიურებამ (მისი ფერდობების ჩამოშლის შედეგად) შეიძლება საფრთხე შეუქმნას არსებული პორტის შემომზღუდავი ნაგებობის მდგრადობას;</p>	<p>ფერდობების ჩამოშლის ალბათობა.</p> <p>დამატებითი კვლევები წარმოდგენილია დანართი 1, თავი 5. ფოტის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება.</p>
<p>5.</p>	<p>სამანევრო (მოსატრიალებელი აკვატორიის მინიმალური ზომა როცა გემის მანევრირება ხდება მაწებარების საშუალებით) შეადგენს $D=2L_{სგ}$, თუ ჩავთვლით, რომ საანგარიშო გემად მიჩნეულია საკონტეინერო გემი, რომლის სიგრძე შეადგენს 299,9 მეტრს, მაშინ სამანევრო აკვატორიის მინიმალური დიამეტრი უნდა იყოს - 599,8 მ ნაცვლად 540 მეტრისა. დაზუსტებას საჭიროებს რომელ ნორმებს ეფუძნებოდა საპროექტო ნავსადგურის გემის შედგენა;</p>	<p>პროექტის დიზაინი შემუშავებულია საერთაშორისო სტანდარტების მოთხოვნების შესაბამისად.</p>
<p>6.</p>	<p>დამატებით განმარტებებს საჭიროებს 3.3.1.2 თავში მოცემული ჩანაწერები - ისეთი როგორცაა „ტალღის გავლა“, „შემთხვევითი ტალღის მნიშვნელოვანი სიმაღლე“, „გავლილი ტალღის</p>	<p>ყველა ზემოაღნიშნული ტერმინი ე.წ ვან დერ მეერის ფორმულის შემადგენელი კომპონენტებია (თუმცა ზოგიერთი ტერმინის თარგმნისას ტექსტში დაშვებულია ტექნიკური უზუსტობა). აღნიშნული ფორმულის საშუალებით გამოითვლება იმ არმირებული ქვის მინიმალური წონა, რომლებიც ყვებიან ტალღების ზეგავლენის ქვეშ. აღნიშნული ფორმულა გამოიყენება, როგორც მოლოების, ასევე ნაპირსამაგრი კედლების მშენებლობის ეტაპზე.</p>

	<p>მნიშვნელოვანი სიმაღლე“, „არმირებული კლდის ნომინალური დიამეტრი“;</p>	<p>ფორმულაში წარმოდგენილი გათვლების მეთოდოლოგიის ეფექტურობა შეფასდება ტექნიკური პროექტის განხილვის ეტაპზე შესაბამისი სპეციალისტების მიერ. ქვემოთ წარმოგიდგენთ მოთხოვნილი ტერმინების განმარტებებს.</p> <p>ტალღის ტრანსფორმაცია (გარდაქმნა) - ბუნებაში ცნობილია ტალღის ტრანსფორმირების სხვადასხვა ფორმები. ტალღების ტრანსფორმირების ერთ-ერთი ფორმა დაკავშირებულია პორტებთან, როდესაც ტალღის ტრანსფორმირება (გარდაქმნა) ხორციელდება მძლავრ სტრუქტურასთან დაჯახების შედეგად. როგორც აღვნიშნეთ, ტექსტში ტერმინი არასწორადაა გადათარგმნილი და მოხსენიებულია, როგორც „ტალღის გავლა“, უნდა იყოს „ტალღის ტრანსფორმაცია (ცვლილება).</p> <p>ტალღის დაცემის საანგარიშო სიმაღლე - განისაზღვრება, როგორც ვერტიკალური მანძილი ტალღის თხემისა და ტალღის ღრუს შორის, იზომება მოლოს სიახლოეს. დოკუმენტში ტერმინი არასწორადაა გადათარგმნილი „შემთხვევითი ტალღის მნიშვნელოვანი სიმაღლე“, უნდა იყოს „ტალღის დაცემის საანგარიშო სიმაღლე“.</p> <p>ტრანსფორმირებული (სახეცვლილი) ტალღის საანგარიშო სიმაღლე - ტალღის ტრანსფორმაციის შემდეგ მანძილი ტალღის თხემსა და ტალღის ღრუს შორის, იზომება მოლოს სიახლოეს.</p> <p>არმირებული კლდის ნომინალური დიამეტრი - ზოგადი ტერმინია ქვის ლოდებისათვის, რომელთა მასა 100 -დან 10 000 კილოგრამამდეა და გამოსადეგია ჰიდრავლიკური ნაგებობების მშენებლობისათვის. ზომები და მახასიათებლები დადგენილია ევროპულ სტანდარტში EN13383.</p>
7.	<p>მიზანშეწონილია მოცემული იყოს ინფორმაცია ანალოგიურ ბუნებრივ პირობებში სად იყო გამოყენებული ე.წ. კუბიპოდები;</p>	<p>კონტრაქტორის მიერ გათვალისწინებულია X-ბლოკების (ბეტონის არმირების ერთეულები) გამოყენება. ნავსადგურის არსებული მოლოს შუა მონაკვეთებში უკვე განლაგებულია აღნიშნული ბლოკები. ზემოაღნიშნული ბლოკების გამოყენების პრაქტიკა ასევე ფიქსირდება თურქეთში მდებარე რიზე-ართვინის აეროპორტში, Filyos ნავსადგურში და სტამბოლის აეროპორტში. დეტალური ინფორმაციისათვის გთხოვთ, ისარგებლოთ ქვემოთ მოცემული ბმულით:</p>

		<p>https://www.xbloc.com/en/projects</p> <p>საქართველოში კუბიპოდები გამოყენებული იყო ანაკლიის ნაპირსამაგრი სამუშაოების განხორციელების ეტაპზე. პროექტის ფარგლებში განხორცილდა 5 და 10 ტონიანი კუბიპოდების ჩამოსხმა, რომელთა დიდი ნაწილი, პროექტის თანახმად, განთავსდა ზღვის აკვატორიაში.</p>
8.	<p>არსებული პორტის მოლოს რეკონსტრუქციის დროს მათემატიკურ მოდელირებასთან ერთად ჩატარდა დამცავი ფიგურული ბლოკების მდგრადობის დამამტკიცებელი ფიზიკური მოდელირება. აღნიშნული სახის მოდელირების შედეგები სასურველია წარმოდგენილ იქნეს ახალი პორტისთვისაც;</p>	<p>ახალი ნავსადგურისათვის დაგეგმილია როგორც მათემატიკური, ასევე ფიზიკური მოდელირების ჩატარება. სამუშაოები მიმდინარეობს. ნაოსნობის სიმულაციის კვლევები უკვე დაწყებულია.</p>
9.	<p>დაზუსტებას საჭიროებს საპროექტო ნავსადგურის მშენებლობის შედეგად ზღვის სანაპირო ზოლის მოსალოდნელი მორფოდინამიკური პროცესების პროგნოზი;</p>	<p>ჩატარებულია დამატებითი კვლევები და შედეგები წარმოდგენილი დანართში 1:</p> <p>თავი 1. შესავალი;</p> <p>თავი 2. ტალღების პარამეტრები საპროექტო ზონის მიმდებარედ;</p> <p>თავი 3. საპროექტო ზონის მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკის გამომწვევი ძირითადი ფაქტორები;</p> <p>თავი 4. ნამახვანის ჰესების კასკადის მშენებლობით გამოწვეული მოსალოდნელი რისკების შეფასება;</p> <p>თავი 5. ფოთის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება;</p> <p>თავი 6. ზემოქმედება არსებულ და საპროექტო პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე;</p> <p>თავი 7. მდ. რიონის დელტის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკა;</p> <p>თავი 8. დასკვნები და რეკომენდაციები.</p>
10.	<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, სადრენაჟე წყლების ჩაშვებამდე აღნიშნული ჩამდინარე წყლების გასაწმენდად გამოყენებული იქნება ნავთობის სალექარი, ნავთობდამჭერები, რის</p>	<p>სახელოსნოს შენობისა და ჩრდილოეთ კარიბჭის ჩამდინარე/სადრენაჟე წყლები შეგროვდება ახალი ნავსადგურის საკანალიზაციო სისტემაში. ნარჩენი ნავთობშემცველი მასები შეგროვდება ახალ ნავსადგურში მოწყობილ სეპტიკურ ავზებში. არ არის დაგეგმილი საკანალიზაციო სისტემის შეერთება არსებული საკონტეინერო ტერიტორიის სისტემასთან. ზედაპირული ნავთობი შეგროვდება სანიაღვრე სისტემაში ნავთობდამჭერების მეშვეობით.</p>

	<p>შემდეგაც ჩამდინარე წყლები ჩაეშვება საკონტეინერო ტერიტორიაზე არსებულ საკანალიზაციო სისტემაში. აღნიშნულიდან გამომდინარე, დაზუსტებას საჭიროებს საპროექტო გამწმენდი მოწყობილობების (ნავთობდამჭერი ან სხვ.) დეტალური აღწერა (სქემა; გამწმენდის ტიპი; პარამეტრები; გამწმენდის ეფექტურობა);</p>	<p>ნავთობდამჭერები, სალექარები მოცემულია ქვემოთ მოცემულ ნახაზებზე. ინფორმაცია დამატებულია (დანართი 3): დანართი 3 - წყალმომარაგება და წყალარინება</p>
11.	<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, ახალ პორტამდე მისასვლელი გზის და რკინიგზის მშენებლობა განხორციელდება საქართველოს მთავრობის მიერ. დაზუსტებას საჭიროებს აღნიშნული ინფრასტრუქტურის მშენებლობაზე კომპანიასა და სამთავრობო უწყებებს შორის ურთიერთშეთანხმების შესახებ ინფორმაცია. ამასთან, დაზუსტებას საჭიროებს თუ კომპანია არ აწყობს სარკინიგზო ხაზს, გზშ-ის ანგარიშში რატომ არის ერთ-ერთ საკანონმდებლო საფუძველად მითითებული - მაგისტრალური მიწისზედა ან/და მიწისქვეშა სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა და ექსპლუატაცია;</p>	<p>რკინიგზის მისასვლელი გზა არ წარმოადგენს წარმოდგენილი დოკუმენტის შემადგენელ ნაწილს. ინფორმაცია ფოთის ახალ პორტთან რკინიგზის მისასვლელი გზის და მასთან დაკავშირებული ალტერნატივების, ასევე მოთხოვნების შესახებ ამოღებულია დოკუმენტიდან.</p>
12.	<p>დაზუსტებას საჭიროებს ინფორმაცია საპროექტო</p>	<p>რკინიგზის მისასვლელი გზა არ წარმოადგენს წარმოდგენილი დოკუმენტის შემადგენელ ნაწილს.</p>

	ტერიტორიაზე მოსაწყობი შიდა სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის შესახებ;	ინფორმაცია ფოთის ახალ პორტთან რკინიგზის მისასვლელი გზის და მასთან დაკავშირებული ალტერნატივების, ასევე მოთხოვნების შესახებ ამოღებულია დოკუმენტიდან.
13.	<p>გზმ-ის ანგარიშის საჯარო შეხვედრაზე განხილვის ერთერთი საგანი იყო მშენებლობის ეტაპზე შავი ზღვის ქუჩის გამოყენება და მოსალოდნელი ზემოქმედება აღნიშნული ქუჩის მაცხოვრებლებზე. საჯარო განხილვის ერთ-ერთმა მონაწილემ დააფიქსირა წინააღმდეგობა მშენებლობის ეტაპზე შავი ზღვის ქუჩის გამოყენების შესახებ. ადგილობრივების განმარტებით, პორტის მშენებლობის დროს შავი ზღვის ქუჩის სატრანსპორტო დატვირთვა საგრძნობლად გაიზრდება, რაც გამოიწვევს ხმაურის, ვიბრაციისა და ამტვერების მნიშვნელოვან მომატებას. აღნიშნული გარემოების გათვალისწინებით, მიზანშეწონილია წარმოდგენილ იქნეს სამშენებლო ეტაპზე გამოყენებული ქუჩების, მათ შორის შავი ზღვის ქუჩის, მოსახლეობის ინფორმირების, მათი პოზიციების, დამოკიდებულების, აზრის გათვალისწინების ამსახველი ინფორმაცია ასეთის არსებობის</p>	<p>პროექტის ფარგლებში ჩატარებულია მასშტაბური სამუშაოები დაინტერესებული მხარეების (მათ შორის მოსახლეობის) ინფორმირების მიზნით. ასევე შეგროვებულია მასალები დაინტერესებულ მხარეთა შენიშვნების, კომენტარების და სურვილების შესახებ. დეტალური ინფორმაცია იხილეთ თავი 8. „საზოგადოების ჩართულობა და ინფორმაციის გასაჯაროება“.</p> <p>საერთო ხმაურის და ვიბრაციის პრობლემა არ არის ახალი ქ. ფოთისთვის. გამომდინარე ქალაქის საპორტო სტატუსიდან, აღნიშნული პრობლემა წლებს ითვლის. შემარბილებელი ღონისძიებები, რომლებიც წარმოდგენილია მომზადებულ გზმ დოკუმენტში და ასევე განხილული იყო თითქმის ყველა საჯარო შეხვედრაზე, საშუალებას მოგვცემს პროექტის განხორციელების ეტაპზე შევამციროთ არსებული ხმაურის და ვიბრაციის დონე, ხოლო, რაც შეეხება ექსპლუატაციის ეტაპს, საერთოდ დაგეგმილია ახალი შემოვლითი გზის მშენებლობა. აღნიშნული ახალი შემოვლითი გზა ჩვენი გათვლებით განტვირთავს ქ. ფოთს, გზის გამოყენება მოხდება არა მარტო ახალი პორტის მიერ, არამედ მძიმე ტექნიკის გარკვეული რაოდენობა, რომელიც გადიოდა დასახლებულ უბნებში, გამოიყენებს ახალ გზას (თავი 7.1.1.4.2 ექსპლუატაციის ეტაპი).</p> <p>შავი ზღვის, ასევე ფალიაშვილის ქუჩები, რომელსაც პროექტი გამოიყენებს მშენებლობის ეტაპზე, არის 30%-ით დაზიანებული (თავები 5.2.6.14 შავი ზღვის ქუჩა და 5.2.6.15 ფალიაშვილის ქუჩა), აღნიშნული ზრდის საბაზისო ხმაურის დონეს. მშენებლობის დაწყებამდე პროექტი ითვალისწინებს ორივე გზის რეაბილიტაციას, რაც ხმაურის მოდელირების შედეგების თანახმად, საშუალებას მოგვცემს ორივე ქუჩაზე შევამციროთ ხმაურის და ვიბრაციის არსებული დონე. თავში 7.2.2.1 „ხმაურის გავრცელება საპროექტო საავტომობილო მისასვლელი გზის გასწვრივ“ მოცემულია ხმაურის გავრცელების მოდელირება აღნიშნული ქუჩების მიმდებარედ განთავსებულ ყველა შენობა-ნაგებობაზე (შესწავლილია დაახლოებით 200 შენობა), როგორც საბაზისო, ასევე მშენებლობის ეტაპზე, სხვადასხვა</p>

	<p>შემთხვევაში. ამასთან მნიშვნელოვანია დაზუსტდეს ტრანსპორტის მოძრაობის გეგმა-გრაფიკი, სადაც გათვალისწინებული იქნება სატრანსპორტო საშუალებების დასახლებულ ზონაში გადაადგილების პირობები, მათ შორის ძარის გადახურვა, სიჩქარის კონტროლი, გზის მორწყვა, დროის შეზღუდვა;</p>	<p>სცენარებისათვის.</p> <p>დოკუმენტში ვრცლად არის აღწერილი ყველა შემარბილებელი ღონისძიება, რომლებიც უნდა განხორციელდეს მშენებლობის და ექსპლუატაციის ეტაპზე (ცხრილი 7.2.4 შემარბილებელი ღონისძიებები, ასევე ცხრილებში 9.3 და 9.2).</p> <p>რაც შეეხება სატრანსპორტო მოძრაობის გეგმა-გრაფიკს, როგორც წარმოდგენილ დოკუმენტშია აღნიშნული, მოხდება სამი ქუჩის გამოყენება. აღნიშნული ქუჩები იქნებიან პერმანენტული მონიტორინგის ქვეშ და როგორც კი რომელიმე ქუჩაზე შეიქმნება პრობლემა (საცობი, ხმაურის დონის გადაჭარბება), მძიმე ტექნიკის გადამისართება იმავდროულად მოხდება სხვა მიმართულებით. აღნიშნული სატრანსპორტო მოძრაობის გრაფიკი მომზადდება მშენებელი კომპანიის მიერ და შეთანხმებული იქნება ქალაქის საგზაო დეპარტამენტთან და მერიის შესაბამის სამსახურებთან (ცხრილი 7.11.3 შემარბილებელი ღონისძიებები).</p>
<p>14.</p>	<p>ანგარიშში მოცემულია მდინარე რიონის ჰიდროლოგიური კვლევები, სადაც განსაზღვრულია წყლის და ნატანის ხარჯების განაწილება რიონის დელტის ტოტებს შორის - იგულისხმება ნაბადის - ჩრდილოეთის ტოტი და ქალაქის არხი სამხრეთის მიმართულებით. მოყვანილი მონაცემების მიხედვით შემომავალი მყარი ნატანის მოცულობები ტოტებს შორის ნაწილდება თითქმის თანაბრად. 51% - ჩრდილოეთის (ნაბადის) შენაკადი და 49%- სამხრეთის (ქალაქის არხის) შენაკადი. აქ</p>	<p>ჩატარებულია დამატებითი კვლევები და შედეგები წარმოდგენილია დანართში 1:</p> <p>თავი 1. შესავალი;</p> <p>თავი 2. ტალღების პარამეტრები საპროექტო ზონის მიმდებარედ;</p> <p>თავი 3. საპროექტო ზონის მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკის გამომწვევი ძირითადი ფაქტორები;</p> <p>თავი 7. მდ. რიონის დელტის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკა;</p> <p>თავი 8. დასკვნები და რეკომენდაციები.</p>

<p>უნდა ითქვას, რომ 1939 წლის შემდეგ ჩრდილოეთის ნაკადის შესართავის წინ დაიკვირვება ძლიერი აკუმულაცია, რომელიც დღესაც მიმდინარეობს. პირიქით სამხრეთის შესართავის მიდამოებში სანაპირო ძლიერ წარეცხვებს განიცდის. ეს მეტყველებს იმაზე, რომ ჩრდილოეთის ტოტის შესართავში გაცილებით მეტი ჯამური მყარი ნატანი შემოდის ვიდრე სამხრეთის. აღნიშნულიდან გამომდინარე საჭიროა დაზუსტდეს, მდინარე რიონის ნატანის მოცულობის გადანაწილება მის ტოტებში</p>	
<p>15. გეომორფოლოგიურ ნაწილში არ არის აღწერილი არსებულ პირობებში მთლიანად რიონის დელტის დღევანდელი განვითარების ტენდენცია. საზღვაო ნავსადგურების მშენებლობა ზღვის აკუმულაციურ ნაპირებზე მოითხოვს ფრთხილ მიდგომას, რადგან იქ მიმდინარე ლითონ-დინამიკური პროცესების დარღვევამ შესაძლებელია გამოიწვიოს შეუქცევადი ნეგატიური პროცესები. საჭიროა დამატებით იქნეს განხილული რიონის</p>	<p>ჩატარებულია დამატებითი კვლევები და შედეგები წარმოდგენილია დანართში 1: თავი 1. შესავალი; თავი 2. ტალღების პარამეტრები საპროექტო ზონის მიმდებარედ; თავი 3. საპროექტო ზონის მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკის გამომწვევი ძირითადი ფაქტორები; თავი 4. ნამახვანის ჰესების კასკადის მშენებლობით გამოწვეული მოსალოდნელი რისკების შეფასება; თავი 5. ფოთის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება; თავი 6. ზემოქმედება არსებულ და საპროექტო პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე; თავი 7. მდ. რიონის დელტის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკა; თავი 8: დასკვნები და რეკომენდაციები.</p>

	დელტის განვითარების თანამედროვე ტენდენციები;	
16.	დაზუსტებას საჭიროებს ფოთის წყალქვეშა კანიონის სათავის უფრო დეტალური რუკები, განსაკუთრებით კი მისი ჩრდილოეთის ნაწილის, რომლის მიმართულებით განსაზღვრულია ახალი შემოსასვლელი არხის გაყვანა;	წარმოდგენილია დანართში 1: თავი 5. ფოთის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება.
17.	მოლის მშენებლობა უთუოდ გამოიწვევს ლითო-დინამიკურ ცვლილებებს ნაბადის ახალ დელტაში. სავარაუდოდ რიონის ჭარბი ნატანი ხელს შეუწყობს აკუმულაციური პროცესების გააქტიურებას. კერძოდ საკმაოდ სწრაფად ნატანით შეივსება ახალი მოლის ჩრდილოეთი მხარე. ეს კი გამოიწვევს თანდათანობით ნაბადის შესართავის მიგრაციას ჩრდილოეთის მიმართულებით. ამ შემთხვევაში შესაძლებელია წყალქვეშა კანიონის ჩრდილოეთის ფლანგის გააქტიურება. დამატებით ჩასატარებელია კომპიუტერული მოდელირება ახალი დელტის ჩრდილოეთის ფლანგის განვითარების ტენდენციის განსაზღვრისთვის მოლის აშენების შემდეგ.	დამატებითი კვლევები და შედეგები წარმოდგენილია დანართში 1: თავი 1. შესავალი; თავი 2. ტალღების პარამეტრები საპროექტო ზონის მიმდებარედ; თავი 3. საპროექტო ზონის მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკის გამომწვევი ძირითადი ფაქტორები; თავი 4. ნამახვანის ჰესების კასკადის მშენებლობით გამოწვეული მოსალოდნელი რისკების შეფასება; თავი 5. ფოთის წყალქვეშა კანიონის დეფორმაციის ხასიათის და რისკების შეფასება; თავი 6. ზემოქმედება არსებულ და საპროექტო პორტებს შორის არსებულ სანაპირო ზოლზე; თავი 7. მდ. რიონის დელტის და მიმდებარე სანაპირო ზოლის დინამიკა; თავი 8. დასკვნები და რეკომენდაციები.

18.	<p>გზმ-ის ანგარიშში მოცემული, სსიპ წიაღის ეროვნული სააგენტოს წერილის მიხედვით, ზღვიდან ამოღებული მასალა (სედიმენტი) წარმოადგენს სასარგებლო წიაღისეულს და მისი გამოყენება ექვემდებარება ლიცენზირებას. აღნიშნულის გათვალისწინებით გაცნობებთ, რომ „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის“ II დანართის 2.3 ქვეპუნქტი - სასარგებლო წიაღისეულის ზღვიდან მოპოვება ექვემდებარება სკრინინგის პროცედურას. მოცემული გარემოების გათვალისწინებით დაზუსტებას საჭიროებს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით წარმოდგენილი განცხადების საკანონმდებლო საფუძველი, ასევე სასარგებლო წიაღისეულის ზღვიდან მოპოვების და ლიცენზირების საკითხი.</p>	<p>აღნიშნული წარმოადგენს გზმ-ს ნაწილს, შესაბამისად არ საჭიროებს დამატებით სკრინინგის დოკუმენტის მომზადებას.</p>
19.	<p>გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მდ. რიონის ჩრდილოეთი ტოტიდან წყალალბისას თევზების (განსაკუთრებით ლიფსიტების) მილსადენებში მოხვედრის და დაღუპვის</p>	<p>პროექტის ფარგლებში მდინარე რიონიდან წყალალბა არ იგეგმება. გაპარულია ტექნიკური უზუსტობა.</p>

	<p>პრევენციის მიზნით, აუცილებელია წყალმიმღებზე მოეწყოს დამცავი ცხურები. დაზუსტებას საჭიროებს წყალღების სხვა ტექნიკური პარამეტრები, მათ შორის ინფორმაცია რა მიზნით ხდება მდინარიდან წყლის აღება, რა რაოდენობის წყალი იქნება აღებული და სხვ. ამასთან დაზუსტებას საჭიროებს რა სახის წყალმიმღების მოწყობაა დაგეგმილი და სად განთავსდება აღნიშნული ინფრასტრუქტურა.</p>	
20.	<p>გზშ-ის ანგარიშის მიხედვით, გემზე წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების (საკანალიზაციო წყლების, ტრიუმის წყლების და გემების ნარეცხი წყლის ჩათვლით) მიღება განხორციელდება ახალი საკონტეინერო ტერმინალის მიერ და აღნიშნული ნარჩენების მართვა მოხდება სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“-ს (მმართველი კომპანია) განახლებული ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად.</p> <p>მიღება მოხდება ახალი საკონტეინერო ტერმინალის მიერ და მისი მართვა მოხდება „ეი პი ემ ტერმინალსის“ მიერ. დაზუსტებას საჭიროებს აღნიშნული წყლების მართვის კონკრეტული საკითხები.</p>	<p>გზშ-ს ანგარიშის მიხედვით, ექსპლუატაციის ეტაპზე გემზე წარმოქმნილი ჩამდინარე წყლების (საკანალიზაციო წყლების, ტრიუმის წყლების და გემების ნარეცხი წყლის ჩათვლით) მიღება განხორციელდება ახალი საკონტეინერო ტერმინალის მიერ და აღნიშნული ნარჩენების მართვა მოხდება სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“-ს (მმართველი კომპანია) განახლებული ნარჩენების მართვის გეგმის შესაბამისად.</p>
21.	<p>„სახელოსნოს ტერიტორიაზე წარმოქმნილი საკანალიზაციო წყლები შეგროვდება შემკრებ სატუმბ სადგურში, რომელიც მოეწყობა შენობის გვერდით, საიდანაც</p>	<p>ინფორმაცია წარმოდგენილია დანართში 3: დანართი 3 - წყალმომარაგება და წყალარინება</p>

	<p>გადაიტუმბება არსებულ საკანალიზაციო სისტემაში". დაზუსტებას საჭიროებს არსებული საკანალიზაციო სისტემის შესახებ ინფორმაცია</p>	
22.	<p>„სახელოსნოს ტერიტორიიდან ჩამდინარე წვიმის წყალი შეგროვდება ქვაფენილის დაბალ წერტილებში მოწყობილ წყალსადინარ არხებში, პოლიეთილენის მილებითა და ლუკვებით მოხდება მათი გადინება საკონტეინერო ტერიტორიის სადრენაჟე სისტემისკენ ნავთობის სალექარის გავლით. დაზუსტებას საჭიროებს საკონტეინერო ტერმინალის სადრენაჟო სისტემისა და ნავთობის სალექარის შესახებ საპროექტო ინფორმაცია;</p>	<p>ინფორმაცია წარმოდგენილია დანართში 3: დანართი 3 - წყალმომარაგება და წყალარინება</p>
23.	<p>გზშ-ის ანგარიშში წარმოდგენილი უნდა იყოს წყალმომარაგებისა და წყალარინების დეტალური სქემა შესაბამისი ექსპლიკაციით;</p>	<p>ინფორმაცია წარმოდგენილია დანართში 3: დანართი 3 - წყალმომარაგება და წყალარინება</p>
24.	<p>ანგარიშში ნათქვამია, რომ: „ფსკერდაღრმავების სამუშაოები წინასწარი სამშენებლო გრაფიკით 2.0-2.5 წელი გაგრძელდება და რა თქმა უნდა, აღნიშნულ პროცესს ზეგავლენა ექნება მთელ საპროექტო ტერიტორიაზე“. ასევე, „სავარაუდოდ, ფსკერდაღრმავებითი</p>	<p>ფსკერდაღრმავებითი სამუშაოების განხორციელებისას, როგორც შემარბილებელი ღონისძიება, რეკომენდირებულია მიწახაპია მისაბმელი ტრიუმის (TSHD) და უკუნჩხიანი მიწახაპიის (დიტჩერი) გამოყენება, რაც მკვეთრად შეამცირებს წყლის სიმღვრივის დონეს.</p> <p>ზეგავლენა ბენტოსურ სახეობებზე აღწერილია თავში 7.9.1.2 „ზღვის ფლორასა და ფაუნაზე ზემოქმედება“. როგორც რიგმა ჩატარებულმა კვლევებმა აჩვენა, ფსკერდაღრმავების სამუშაოების ჩატარების შემდეგ, ბენტიკური საზოგადოებების აღდგენას 6-7 წელი სჭიდება. შესაბამისად, დიდი ალბათობით შეგვიძლია</p>

	<p>სამუშაოები შესრულდება მიწახაპია მისაბმელი ტრიუმის (TSHD) და უკუნიჩბიანი მიწახაპიის (დიტჩერი) გამოყენებით“. საჭიროა გზშ-ის ეტაპზე დაზუსტებული იყოს ფსკერდალრმავების სამუშაოებისთვის გამოსაყენებელი მეთოდი და მისი ზემოქმედება ზღვის ბიომრავალფეროვნებაზე (მათ შორის ბენტოსურ სახეობებზე), ასევე ზემოქმედების შერბილების და სხვა პრევენციული ღონისძიებები</p>	<p>ვთქვამთ, რომ ფსკერდალრმავების სამუშაოებს შორის პერიოდში, უხერხემლოების და წყალმცენარეების საზოგადოებები ბოლომდე აღდგენას ვერ მოასწრებს. საპროექტო ნავსადგურის ტერიტორიაზე არსებული მდგომარეობის შესწავლის მიზნით, შესრულებული კვლევების მიხედვით, აქ არსებული ბენტიკური საზოგადოებები ტიპურია შავი ზღვის საქართველოს სანაპიროსთვის და ამიტომაც, ზეგავლენის ქვეშ მოხვედრილი ტერიტორია წარმოადგენს არსებული რესურსის მცირე ნაწილს.</p>
<p>25.</p>	<p>გზშ-ის ფსკერდალრმავების ნაწილში ასევე ვკითხულობთ, რომ „ფსკერდალრმავებისას ატივნარებული ნატანი ჩრდილოეთისკენ, მდ. რიონის შესართავისკენ გადაადგილდება. მსგავსი სამუშაოების მონიტორინგის მონაცემების მიხედვით, სიმღვრივის ზრდა ამღვრევის წერტილიდან 200-250 მ-ის მანძილზე იქნება შესამჩნევი. სიმღვრივე თანდათანობით შემცირდება და 500-600 მ-ის ფარგლებში ბუნებრივ ფონს უბრუნდება“. თუმცა გზშ-ის ანგარიშში არ არის მოცემული კვლევის მასალები და შესაბამისი დასკვნები და რეკომენდაციები, აღნიშნული მოსაზრების</p>	<p>როგორც წარმოდგენილ გზშ-ს დოკუმენტში არის მოხსენიებული, პირველ ეტაპზე განხორციელდება მოლოდინი მშენებლობა. ფსკერდალრმავების სამუშაოები დაიწყება მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დასრულდება მოლოდინი პირველი და მეორე მონაკვეთის მშენებლობა. მოლოდინი დაპროექტებულია, როგორც კონსტრუქცია, რომელზეც წყალი არ გადაედინება. შესაბამისად, ფსკერდალრმავების სამუშაოების განხორციელებისას უკვე აშენებული მოლოდინი არ მისცემს საშუალებას ამღვრეული წყალი გავრცელდეს ჩრდილოეთის მიმართულებით. ამ შემთხვევაში, მოლოდინი წარმოადგენს შემარბილებელ ინფრასტრუქტურულ ერთეულს ამღვრეული წყლის გავრცელების შესაკავებლად. შესაბამისად, ამღვრეული ზღვის წყალი ფიზიკურად ვერ მიაღწევს იმ ტერიტორიას, სადაც მას შესაძლებელია გავლენა ჰქონდეს ზუთხისებრთა წარმომადგენლებზე.</p> <p>სიმღვრივის გავრცელების მასშტაბების შესახებ ინფორმაცია წარმოდგენილია ანაკლიის ნაპირსამაგრი სამუშაოების ეტაპზე მიღებული ანალიზების შედეგებზე დაყრდნობით.</p>

	<p>დასასაბუთებლად. ასევე, არ ჩანს ვის მიერ და როდის ჩატარებულ მონიტორინგს ეყრდნობა აღნიშნული მოსაზრება;</p>	
<p>26.</p>	<p>ანგარიშში არ არის მოცემული ზღვის ბიომრავალფეროვნებაზე ხმაურით (განსაკუთრებით წყალქვეშა ხმაურით) გამოწვეული ზემოქმედების შემარბილებელი და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებები, განსაკუთრებით ზღვის ძუძუმწოვრებზე. მაგალითად: დოკუმენტის მიხედვით, ხიმინჯების ჩასობა მოხდება ხმელეთიდან ბურღვა-ნატენი ხიმინჯების მოწყობის ტექნიკის გამოყენებით, თუმცა არ არის აღწერილი აღნიშნული მეთოდის გამოყენებით ბიომრავალფეროვნებაზე შესაძლო ზემოქმედება, ამ ზემოქმედების შემცირების და სხვა პრევენციული ღონისძიებები;</p>	<p>ხიმინჯების ინსტალირება მოხდება არა ზღვაში, არამედ ხმელეთზე. როგორც პროექტის აღწერაშია მოცემული, იმისათვის რომ თავიდან აგვეცილებინა წყალქვეშა ხმაურის გავრცელება, გადაწყდა შეცვლილიყო თავდაპირველად შემუშავებული მეთოდოლოგია, რომლის თანახმადაც ხიმინჯების ინსტალირება უნდა მომხდარიყო ზღვის აკვატორიაში. ახალი მეთოდოლოგიის მიხედვით, ხიმინჯების ინსტალირება განხორციელდება ხმელეთზე და შემდეგ განხორციელდება ფსკერდაღრმავების სამუშაოები. შესაბამისად, ხიმინჯების ინსტალირების ეტაპზე არ არის მოსალოდნელი წყალქვეშა ხმაურის გავრცელების საშიშროება.</p>
<p>27.</p>	<p>წარმოდგენილი shp ფაილების მიხედვით, საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს რიონის დელტის უშუალო სიახლოვეს, რაც თავის მხრივ წარმოადგენს საქართველოში ერთადერთ სამიგრაციო დერეფანს ზუთხებისათვის, მდ.</p>	<p>როგორც წარმოდგენილ გზშ-ს დოკუმენტში არის მოხსენიებული, პირველ ეტაპზე განხორციელდება მოლოს მშენებლობა. ფსკერდაღრმავების სამუშაოები დაიწყება მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დასრულდება მოლოს პირველი და მეორე მონაკვეთის მშენებლობა. მოლო დაპროექტებულია, როგორც კონსტრუქცია, რომელზეც წყალი არ გადაედინება. შესაბამისად, ფსკერდაღრმავების სამუშაოების განხორციელებისას უკვე აშენებული მოლო არ მისცემს საშუალებას ამღვრეული წყალი გავრცელდეს ჩრდილოეთის მიმართულებით. ამ შემთხვევაში, მოლო წარმოადგენს შემარბილებელ ინფრასტრუქტურულ ერთეულს</p>

<p>რიონიდან შავ ზღვაში მოსახვედრად. ამასთან, დოკუმენტში მითითებულია, რომ „სამხრეთის შენაკადი საპროექტო ზონიდან 750 მეტრშია“ და ასევე: „მრავალწლიანი კვლევებით დასაბუთებულია, რომ ზუთხისებრნი ქვირილობისას იყენებენ მდინარე რიონის სამხრეთ შენაკადს“. აღსანიშნავია, რომ ზუთხისებრთა მიგრაცია ხორციელდება ძირითადად მდ. რიონის ჩრდილოეთის (მარჯვენა) ტოტით. შესაბამისად, გზშ-ს ანგარიშში დასაზუსტებელია აღნიშნული საკითხი, ასევე საპროექტო ტერიტორიის დაცილება მდ. რიონის იმ ტოტისგან, სადაც ზუთხისებრების მიგრაცია ჯერ კიდევ ხდება. ამასთან, საჭიროა ზუთხისებრებზე ზემოქმედების განსაზღვრა, მდ. რიონსა და ზღვის აკვატორიაში, მათ შორის საქმიანობით გამოწვეული სიმღვრივის მატების ფონზე, რადგან აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით სათანადო კვლევები არ არის მოცემული ანგარიშში. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საჭიროა გზშ-ს ანგარიშში აისახოს ზუთხისებრებზე</p>	<p>ამღვრეული წყლის გავრცელების შესაკავებლად. შესაბამისად, ამღვრეული ზღვის წყალი ფიზიკურად ვერ მიაღწევს იმ ტერიტორიას, სადაც მას შესაძლებელია გავლენა ჰქონდეს ზუთხისებრთა წარმომადგენლებზე.</p> <p>რაც შეეხება მანძილებს, როგორც დოკუმენტშია ნახსენები, „სამხრეთის შენაკადი საპროექტო ზონიდან 750 მეტრშია“. მდინარე რიონის სამხრეთი შენაკადის გამოყენება არ ხდება ზუთხების ქვირილობისას. რაც შეეხება ჩრდილოეთის შენაკადს, იგი დაშორებულია საპროექტო ზონიდან 3 კმ-ზე უფრო დიდი მანძილით. დამატებითი ინფორმაცია იხილეთ დანართში 2: პროექტის ზეგავლენა წითელ წიგნში შეყვანილი იხტიოფაუნის სახეობებზე</p> <p>თავი 1. შესავალი;</p> <p>თავი 2. პროექტის შესაძლო ზეგავლენა ზუთხისებრზე;</p> <p>თავი 2.1. ვერტიკალური და ჰორიზონტალური გადანაწილება;</p> <p>თავი 2.2. ზუთხისებრთა რიცხოვნობის კლების და არეალის შემცირების მიზეზები;</p> <p>თავი 2.3. დასკვნები და რეკომენდაციები;</p> <p>თავი 3. პროექტის შესაძლო ზეგავლენა დელფინებზე</p> <p>თავი 3.1. შესავალი;</p> <p>თავი 3.2. პროექტის გავლენა ზღვის ძუძუმწოვრებზე.</p>
---	--

	<p>პროექტით გამოწვეულ შესაძლო ზემოქმედების შესახებ ინფორმაცია და შემოთავაზებულ იქნას ქმედითი შემარბილებელი, ზემოქმედების თავიდან აცილების და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებები;</p>	
28	<p>ანგარიშში მითითებულია, რომ „რეკომენდირებულია სამინისტროს ჩართულობით და რეკომენდაციებით ბიომრავალფეროვნების მართვის გეგმის შემუშავება და შესაბამისი საკომპენსაციო ქმედების გატარება. საკომპენსაციო პაკეტით გათვალისწინებული შეიძლება იყოს რიგი ქმედებები, მათ შორის: დეგრადირებული ბუნებრივი უბნების აღდგენა, კონკრეტული საკომპენსაციო უბნების სამართლებრივი დაცვის გაძლიერებული ზომების უზრუნველყოფა (აღნიშნული უბნების რამსარის უბნებისა და ეროვნული პარკის ჩამონათვალში გაერთიანების გზით) და ოპერაციული, მონიტორინგისა და შეფასების რიგი ზომები, რომლებიც იდეალურ ვარიანტში უნდა განხორციელდეს პორტის ოპერატორსა და კოლხეთის ეროვნული</p>	<p>პროექტის ფარგლებში შემოთავაზებული საკომპენსაციო ღონისძიებები წარმოდგენილია დანართში 4.</p>

	<p>პარკის ადმინისტრაციას შორის თანამშრომლობის საფუძველზე. საკომპენსაციო ღონისძიებების სახით შეიძლება შემუშავდეს ერთიანი ქმედებები.“ საჭიროა აღნიშნული საკითხები შემოთავაზებული და განხილული იყოს გზმ-ის ეტაპზევე</p>	
29.	<p>ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, წარმოდგენილ იქნას, გადამუშავებული, სათანადო კვლევებზე დაყრდნობით მომზადებული ბიომრავალფეროვნების ნაწილი.</p>	<p>ინფორმაცია დამატებითი კვლევების შესახებ იხილეთ დანართ 2-ში: პროექტის ზეგავლენა წითელ წიგნში შეყვანილი იხტიოფაუნის სახეობებზე თავი 1. შესავალი; თავი 2. პროექტის შესაძლო ზეგავლენა ზუთხისებრზე თავი 2.1. ვერტიკალური და ჰორიზონტალური გადანაწილება; თავი 2.2: ზუთხისებრთა რიცხოვნობის კლების და არეალის შემცირების მიზეზები; თავი 2.3. დასკვნები და რეკომენდაციები; თავი 3. პროექტის შესაძლო ზეგავლენა დელფინებზე თავი 3.1. შესავალი; თავი 3.2. პროექტის გავლენა ზღვის ბუბუმწოვრებზე</p>