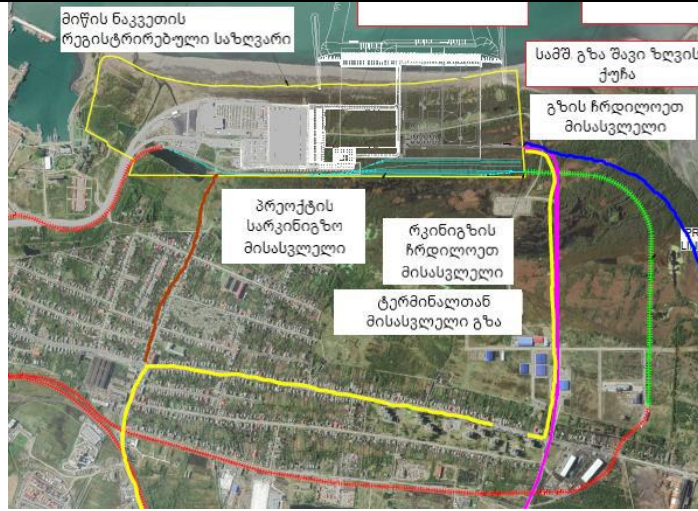


ინფორმაცია ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის შენიშვნებსა და მოსაზრებებზე პროექტთან დაკავშირებით

ამონარიდი გზშ-ს დოკუმენტიდან	თიზ-ის კომენტარები	სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“-ს პასუხები
<p>3.4 თანმდევი სამუშაოები</p> <p>როგორც სურათ 3.28 - ზეა ნაჩვენები ახალი ტერმინალის მშენებლობის მიზნით საჭირო გახდება თანმდევი სამუშაოების ჩატარება, როგორცაა <u>გარე მისასვლელი გზის (ვარდისფერ-ლურჯი) და სარკინიგზო მისასვლელის (მწვანე) მშენებლობა, რომელიც დააკავშირებს პორტს არსებულ სარკინიგზო სისტემებთან (წითელი). ორივე ინფრასტრუქტურის მშენებლობა განხორციელდება საქართველოს მთავრობის მიერ და დროულად დასრულდება პროექტის საოპერაციო ნაკადების (კერძოდ, კონტეინერების ექსპორტ-იმპორტის და ნაყარი ტვირთების) უზრუნველყოფის მიზნით.</u></p> <p>სურათი 3.28: გარე მისასვლელი გზა და სარკინიგზო მისასვლელი</p>	<p>ტექსტში მოყვანილია, რომ „ახალი ტერმინალის მშენებლობის მიზნით“ მთავრობა განახორციელებს გარე მისასვლელი გზის და სარკინიგზო მისასვლელის მშენებლობას და დროულად დაასრულებს საოპერაციო ნაკადების/ტვირთების უზრუნველყოფისთვის - თუ სამუშაოები პორტის ოპერირებისთვის დასრულდება, როგორ მოხდება მშენებლობის ეტაპისთვის სამშენებლო მასალების მიწოდება?</p> <p>3.28 სურათზე ლურჯად ნაჩვენები „გზის ჩრდილოეთ მისასვლელი“ მონიშნულია როგორც „შავი ზღვის ქუჩა“ - არ შეესაბამება არსებულს. შავი ზღვის ქუჩა 2.5 კმ-ით სამხრეთითაა. გარდა ამისა, მისასვლელი კვეთს თიზის ტერიტორიას 1940 მ</p>	<p>საქართველოს მთავრობა პასუხისმგებელია მისასვლელი გზის მშენებლობაზე, რომელსაც ფოთის ახალი პორტი გამოიყენებს, როგორც მშენებლობის, ასევე ექსპლუატაციის ეტაპზე.</p> <p>მშენებლობის ეტაპზე კონტრაქტორის მიერ მოხდება შავი ზღვის, ფალიაშვილის და ჭავჭავაძის ქუჩების გამოყენება (ადგილობრივ ხელისუფლებასთან შეთანხმებით უპირატესობა მიენიჭა შავი ზღვის ქუჩას).</p> <p>სურათზე 3.28 ნაჩვენებია მისასვლელი</p>



გარე მისასვლელ გზას ექნება ორი სამომდროეო ზოლი (თითოეული მიმართულებით) და მისი სიგრძე იქნება 8.40 მ-მდე. თითოეული ზოლის სიგანე დაახლოებით 3.70 მ იქნება. გზა იმგვარად დაპროექტდება, რომ უზრუნველყოს გაბარიტულტვირთიანი ავტომობილებისა და სატვირთო მანქანების ინტენსიური ექსპლუატაცია 80 კმ/სთ სიჩქარით ღია უბნებზე და 50 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობა დასახლებულ პუნქტებში. შემოთავაზებული ახალი სარკინიგზო ხაზის სიგრძე იქნება დაახლოებით 1.6 კმ და დაპროექტდება ნაყარი ტვირთის ტერმინალთან დაკავშირებული მძიმე სამრეწველო ტვირთების დატვირთულ რეჟიმში გადასაზიდად. წინამდებარე გზშ-ს მიზნებისათვის გათვალისწინებულია შემდეგი ზემოქმედებები, რომლებიც დაკავშირებულია გარე მისასვლელ საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასთან, კერძოდ:

- ტვირთისა და ავტომობილების ტრანსპორტირება გარე მისასვლელი გზის გავლით, ვინაიდან, აღნიშნული, ექსპლუატაციის დროს იქნება ახალი კონტეინერების ტერმინალის გარემოზე ზემოქმედების წყარო (ჰაერი, ხმაური,

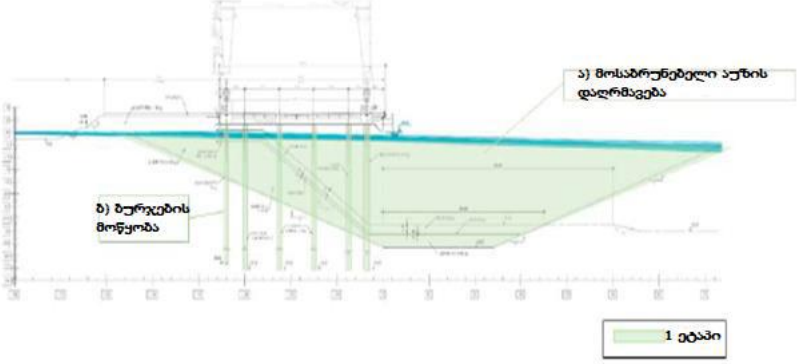
მანძილზე და მდებარეობს თიზ-ის 21მ სიგანის დერეფნიდან 265 მ ჩრდილოეთით. ეს ვარიანტი კვეთს „ენერგოპრო ჯორჯიას“ ფოთი-4 ქვესადგურის მიწის ნაკვეთს და ინფრასტრუქტურას, ასევე არ ემთხვევა 21მ დერეფანს, კვეთს თიზის 30 ჰა ფართობის ნაკვეთს, რომელზეც ინვესტორი კომპანია „აზა კარბონი“ გეგმავს წარმოების მოწყობას, რისთვისაც უკვე შესრულებულია საკვლევ/საპროექტო და გარემოსდაცვითი სამუშაოები: გზშ-მ გაიარა საჯარო განხილვა და დამატებითი მოთხოვნების/შენიშვნების დაკმაყოფილების ეტაპზეა. გასათვალისწინებელია, რომ მისასვლელი თიზის ტერიტორიას ჩამოაჭრის/გამიჯნავს დაახლოებით 80 ჰა ფართობს, რომელიც მისასვლელსა და მდ. რიონის ნაპირს შორის მოექცევა. ყოველივე ზემოთ მოყვანილიდან

გზების ალტერნატივები პროექტის ექსპლუატაციის ეტაპზე. შავი ზღვის ქუჩის გამოყენება ექსპლუატაციის ეტაპზე არ იგეგმება. სურათზე 3.28 დაშვებულია ტექნიკური შეცდომა, რაც გამოსწორებულია.

მშენებლობის ეტაპზე მისასვლელი გზები ნაჩვენებია სურათზე 3.42, სადაც შავი ზღვის ქუჩა სწორედაა აღნიშნული.

როგორც დოკუმენტშია აღნიშნული, ვალდებულება მისასვლელი გზების მშენებლობაზე აღებული აქვს ადგილობრივ ხელისუფლებას, შესაბამისად მიწის მფლობელობის და განსახლების საკითხებთან დაკავშირებით გადაწყვეტილებას

<p>მოდრაობა და ა.შ.). ამჟამად არ არის გათვალისწინებული, რომ ახალი პროექტის რკინიგზა ჩრდილოეთის კარიბჭის გავლით გამოყენებული იქნება კონტეინერების ტრანსპორტირებისათვის, რადგან იგი ძირითადად ნაყარი ტვირთების ტერმინალისთვის იქნება გამოყენებული. ამიტომ, რკინიგზის ინფრასტრუქტურის გამოყენებასთან დაკავშირებული ზემოქმედება განიხილება ნაყარი ტვირთების ტერმინალისთვის მომზადებულ გზშ-ს ანგარიშში.</p> <ul style="list-style-type: none"> • გზის, რკინიგზისა და ნავსადგურის მშენებლობაზე და ექსპლუატაციაზე კუმულაციური ზემოქმედება. 	<p>გამომდინარე, მისასვლელის ეს ვარიანტი თიზისთვის უარყოფითად ფასდება.</p> <p>სურათზე მოცემული სარკინიგზო ხაზი (მწვანე), რომელიც პორტს ჩრდილოეთიდან უკავშირდება, ემთხვევა თიზ-ის 21მ სიგანის დერეფანს, რაც თიზისთვის დადებითად ფასდება.</p>	<p>ადგილობრივი ხელისუფლება მიიღებს.</p> <p>თიზი უკვე დაეთანხმა საქართველოს მთავრობას შავი ზღვის ქუჩასთან და შემოვლით გზასთან დაკავშირებით. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“ არ იყო ჩართული აღნიშნულ მოლაპარაკებებში.</p>
<p>3.5 მშენებლობის ფაზა, 3.5.1.1.1-ლი ფაზა როგორც ზემოთ აღინიშნა, 1-ლი ფაზა მოიცავს შემდეგ სამშენებლო ეტაპებს: ეტაპი 1: ნავმისადგომის ხიმინჯების მოწყობა და ფსკერდადრმავეებითი სამუშაოები. <u>მისასვლელი გზებისა და ჭიშკრის მომზადება.</u> ეტაპი 1: მოცემული ეტაპის სამუშაოებია (იხ. სურათი 3.29); <u>ა) მისასვლელი გზისა და ჩრდილოეთის ჭიშკრის მომზადება.</u></p> <p>სურათი 3.29: ეტაპი: ნავმისადგომი, მისასვლელი გზა და კარიბჭე. ნავმისადგომის ჭრილი</p>	<p>გაუგებარია რომელი მისასვლელი გზა იგულისხმება და რას გულისხმობს „მომზადება“. მითითებულ სურათზე ნავმისადგომის ჭრილია მოცემული, არ არის მისასვლელი გზა.</p>	<p>ლაპარაკია საპროექტო ზონაში შიდა მისასვლელ გზებზე.</p> <p>სურათში 3.29 შეტანილია შესწორება.</p>

		
<p>3.5.3.5 მშენებლობის ეტაპზე მისასვლელი გზების გამოყენება</p> <p>ახალი მისასვლელი გზის მშენებლობის დაწყებამდე (იხ. ქვეთავი 3.4), პროექტი ითვალისწინებს ქალაქ ფოთის <u>არსებული სატრანსპორტო ქსელის გამოყენებას</u> სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირებისთვის, რომლებიც საჭიროა სხვადასხვა ინფრასტრუქტურული ერთეულის და სხვადასხვა კონსტრუქციის ასაშენებლად, როგორც სანაპირო ზოლზე, ასევე ზღვის წყლის არეალში. აღნიშნული ინფრასტრუქტურული ერთეულების მშენებლობისათვის აუცილებელი იქნება დიდი რაოდენობით სამშენებლო მასალის ტრანსპორტირება ახალი პორტის ტერიტორიაზე. როგორც წინასწარი გათვლებით ჩანს, მარტო ტალღისმჭრელის მშენებლობისათვის პირველი ეტაპისათვის აუცილებელი იქნება სულ მცირე 700 000 მ³ მასალის ტრანსპორტირება (იხ. ქვეთავი 3.5.3.8).</p> <p>ქ. ფოთის არსებული სატრანსპორტო ქსელი უკვე საკმაოდ გადატვირთულია არსებული ინფრასტრუქტურის გამო (პორტი, გადამზიდი კომპანიები და სხვა), შესაბამისად აუცილებელია მშენებლობის ეტაპზე შეირჩეს ისეთი მარშრუტები, რომლის გამოყენების შემთხვევაშიც ადგილობრივ მოსახლეობაზე</p>	<p>მშენებლობის ეტაპისთვის მოცემული სატრანსპორტო სქემა გულისხმობს სამივე ალტერნატივის გამოყენებას, სამივე ვარიანტი კვეთს თიზის ტერიტორიას, რაც არ არის ნაჩვენები. თიზისთვის შავი ზღვის ქუჩის ვარიანტი ხელსაყრელია, მაგრამ გაუგებარია „გადამისამართების“ შემთხვევაში ჭავჭავაძის და ფალიაშვილის ქუჩებიდან სად/როგორ მოხდება თიზის ტერიტორიის კვეთა სამშენებლო მოედნამდე მისაღწევად.</p>	<p>როგორც დოკუმენტშია აღნიშნული, ვალდებულება მისასვლელი გზების მშენებლობაზე აღებული აქვს ადგილობრივ ხელისუფლებას.</p> <p>თიზი უკვე დაეთანხმა საქართველოს მთავრობას შავი ზღვის ქუჩასთან და შემოვლით გზასთან დაკავშირებით. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“ არ იყოს ჩართული აღნიშნულ მოლაპარაკებებში.</p>

უარყოფითი ზეგავლენა (მტვერი, ხმაური, ვიბრაცია) მინიმალური იქნება.

ქ. ფოთის მერიის შესაბამის სამსახურებთან მოლაპარაკების შედეგად შეირჩა სამი ალტერნატიული მარშრუტი, რომელთა გამოყენებაც დაიგეგმა ფოთის ახალი პორტის მშენებლობის ეტაპზე (სურათი 3.42).

მშენებლობის ეტაპზე მშენებელი კონტრაქტორი სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირებისათვის გამოიყენებს შემდეგ ქუჩებს:

- ჭავჭავაძის ქუჩა;
- ფალიაშვილის ქუჩა;
- შავი ზღვის ქუჩა.

სურათი 3.42: მშენებლობის ეტაპზე გამოსაყენებელი მისასვლელი გზები



<p>მშენებლობის ეტაპზე არ განხორციელდება მხოლოდ ერთი მისასვლელი გზის შერჩევა და გამოყენება. მშენებელი კონტრაქტორი შეიმუშავებს შესაბამის მართვის გეგმას და შემუშავებული კრიტერიუმების თანახმად ყოველდღიურად განსაზღვრავს იმ მარშრუტს, რომლის გამოყენებაც განხორციელდება სამშენებლო მასალების ტრანსპორტირებისას. მშენებლობის ეტაპზე სამშენებლო მასალის და ტექნიკის გადაადგილების მიზნით, ქ. ფოთის მერიასთან შეთანხმებით განიხილება მისასვლელი გზის სამი ალტერნატივა, ესენია: შავი ზღვის, ფალიაშვილის და ჭავჭავაძის ქუჩები. ქ. ფოთის მერიის რეკომენდაციით, უპირატესობა ენიჭება შავი ზღვის ქუჩას. თუმცა, პროექტი იხილავს სამივე გზის გამოყენების შესაძლებლობას. იმ შემთხვევაში, თუ შავი ზღვის ქუჩაზე სამანქანო მოძრაობის ინტენსივობა გაიზრდება, სამშენებლო ტექნიკის გადამისამართება განხორციელდება ჭავჭავაძის და ფალიაშვილის ქუჩებზე. აღნიშნულ ქუჩებზე მშენებელი კონტრაქტორი განხორციელებს ყოველდღიურ პერმანენტულ მონიტორინგს.</p>		
<p>3.5.3.10 სამშენებლო წყალმომარაგება და ნარჩენების მართვა წყალმომარაგება ... სამეურნეო დანიშნულებით წყალი აღებული იქნება ქ. ფოთის წყალსადენის ქსელიდან. კერძოდ არსებული საკონტინერო ტერიტორიიდან... მდ. რიონის ჩრდილოეთი ტოტიდან წყალაღებისას თევზების (განსაკუთრებით ლიფსიტების) მილსადენებში მოხვედრის და დალუპვის პრევენციის მიზნით, აუცილებელია წყალმიმღებზე მოეწყოს დამცავი ცხაურები....</p>	<p>გაუგებარია, თუ საიდან მოხდება „სამეურნეო დანიშნულებით“ წყლის მიღება. მდ. რიონის ჩრდ. ტოტიდან წყლის მისაღებად საჭირო იქნება თიზის ტერიტორიის გადაკვეთა, თუკი მილსადენებს ზღვით არ გაატარებენ, რაც ნაკლებად სავარაუდოა.</p>	<p>იგივე კომენტარი გააკეთა გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტრომ. დოკუმენტში დაშვებულია ტექნიკური შეცდომა. პროექტი არც მშენებლობის და არც ექსპლუატაციის ეტაპზე არ გამოიყენებს წყალს მდინარე რიონიდან.</p>
<p>3.6.5 სატვირთო მანქანის მოძრაობა</p>	<p>ჩვენთვის უცნობია „მთავრობის</p>	<p>როგორც დოკუმენტშია აღნიშნული,</p>

<p>სატვირთო მანქანების მოძრაობა გულისხმობს ახალი გარე მისასვლელი გზის გამოყენებას, რომელსაც მთავრობა უზრუნველყოფს. პორტის ტერიტორიაზე სატვირთო მანქანები იმოდრავებენ შემომავალ და გამავალ სამოდრაო ზოლებზე და დაექვემდებარება ჩრდილოეთის კარიბჭის შესასვლელთან გათვალისწინებულ კონტროლის პროცედურას. ჩრდილოეთ კარიბჭით მოძრაობა მხოლოდ მთლიანი კონტეინერების ტვირთბრუნვის 15% ს შეადგენს, ვინაიდან სატვირთო მანქანები კვლავ გამოიყენებენ არსებულ სამხრეთ კარიბჭეებს. მომავალში ეს პროცენტი შეიძლება გაიზარდოს, თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის განვითარებასთან ერთად.</p>	<p>უზრუნველსაყოფი“ ახალი გარე მისასვლელი გზის სქემა, მაგრამ ჩანაწერების მიხედვით აშკარაა, რომ ახალი პორტის ჩრდილოეთ კარიბჭემდე მისაღწევად თიზის ტერიტორიის გადაკვეთა იქნება საჭირო.</p>	<p>ვალდებულება მისასვლელი გზების მშენებლობაზე აღებული აქვს ადგილობრივ ხელისუფლებას.</p> <p>რამდენადაც ცნობილია, თიზი უკვე დაეთანხმა საქართველოს მთავრობას შავი ზღვის ქუჩასთან და შემოვლით გზასთან დაკავშირებით. სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“ არ იყო ჩართული აღნიშნულ მოლაპარაკებებში.</p>
<p>4.4 სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ალტერნატივები 4.4.1. თიზ-ის ხელმძღვანელობის მიერ შემოთავაზებული ალტერნატივა (ალტერნატივა 1)</p> <p>თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის ხელმძღვანელობამ (თიზი), 2020 წლის 2 ივნისს შესაბამისი წერილით მიმართა გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს და ითხოვდა შერჩეული მე-3-ე ალტერნატივის ჩანაცვლებას სხვა მარშრუტით რიგი მიზეზების გამო, კერძოდ: (i) როგორც სურათი 4.6-დან ჩანს, აღნიშნული ალტერნატივა კვეთს თიზი-ს მფლობელობაში არსებულ მიწის ნაკვეთს თიზი-ს მთავარი საბაჟო ტერმინალის შესასვლელთან. თიზი-ს ხელმძღვანელობის განცხადებით, დიდი რაოდენობით მოძრავი მძიმე ტექნიკა როგორც მშენებლობის, ასევე ოპერირების ეტაპზე შეაფერხებს საბაჟო ტერმინალის შესასვლელის</p>	<p>გზმ-ში ცხრილების სახით მოყვანილია და ზემოთ ხსენებული ალტერნატიული ვარიანტების (1, 2, 3, 4) შედარება კრიტერიუმების მიხედვით:</p> <p>მშენებლობის ფაზა:</p> <ul style="list-style-type: none"> - მიწის შესყიდვა/საკუთრება; - ფიზიკური/ეკონომიკური განსახლება; - ზემოქმედება ფიზიკურ გარემოზე; 	<p>ექსპლუატაციის ეტაპზე ახალი პორტის ტერიტორიასთან მისასვლელი გზების ალტერნატივების განხილვის ეტაპზე მათი შეფასება განხორცილდა რამდენიმე კრიტერიუმით. როგორც აღვნიშნეთ, ქ. ფოთის ქუჩები უკვე გადატვირთულია და ხმაურის, ვიბრაციის და მტვერის დონე</p>

ფუნქციონირების პროცესს; (ii) ტერიტორიაზე, რომელზეც დაგეგმილი იყო მისასვლელი გზის მშენებლობა, თიზის ადმინისტრაცია გეგმავს გადამამუშავებელი ქარხნის მშენებლობას.

სურათი 4.6: თიზის მიერ შემოთავაზებული მისასვლელი გზის მარშრუტი



4.4.2 ქ. ფოთის მერიის მიერ შემოთავაზებული ალტერნატივა (ალტერნატივა 2)

ერთ-ერთი შეხვედრის დროს ქ. ფოთის მერმა და არქიტექტურის სამსახურის უფროსმა გამოთქვეს საკუთარი მოსაზრება პორტის საგზაო და სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწყობასთან

- ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე;
- ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე;
- ზემოქმედება ქალაქის სატრანსპორტო ნაკადზე;
- მშენებლობის ღირებულება.

ექსპლუატაციის ფაზა:

- ზემოქმედება ექსპლუატაციის დროს (ხმაური, მოძრაობის შეფერხება, ჰაერის ხარისხი და სხვა);
- ზემოქმედება ფიზიკურ გარემოზე;
- ზემოქმედება გეოლოგიურ გარემოზე;
- ზემოქმედება ბიოლოგიურ გარემოზე;
- ზემოქმედება ქალაქის სატრანსპორტო ნაკადზე;
- მშენებლობის ღირებულება;

ქვემოთ მოყვანილია კომენტარები თითოეული ალტერნატივისთვის გზმ-ში მოცემული ტექსტის და ალტერნატიული

განსაკუთრებით ცენტრალურ ქუჩებზე აჭარბებს დასაშვებ ნორმას. პროექტის ფარგლებში ჩატარდა მასშტაბური მოსახლეობის ინფორმირებულობის კომპანია (თავი 8). აღნიშნული კომპანიის ფარგლებში მოსახლეობას არა მარტო მიეწოდა ინფორმაცია პროექტის ფარგლებში განსახორციელებელი სამუშაოების თაობაზე, არამედ შეგროვდა ინფორმაცია, როგორც ქალაქ ფოთის მაცხოვრებლებისგან, ასევე კერძო და სახელმწიფო სტრუქტურების წარმომადგენლებისგან პროექტთან დაკავშირებული შენიშვნების, რეკომენდაციების და მოლოდინების თაობაზე. აღნიშნული გამოკითხვის შედეგად პირველ ადგილზე

<p>დაკავშირებით. მათთვის მნიშვნელოვანი და საყურადღებოა გზისა და რკინიგზის ხაზის ისეთი მოწყობა, სადაც მოსახლეობისათვის შემაწუხებელი ფაქტორები მინიმალური იქნება. ვინაიდან სატერმინალო პარკთან და გაფორმების ეკონომიკურ ზონასთან მიმავალი, არსებული საავტომობილო გზა კვეთს დასახლებულ პუნქტებს, მაღალია მოსახლეობის უკმაყოფილება სატვირთო ავტომობილებისგან გამოწვეული რისკების მიმართ. უკმაყოფილების ძირითადი საგანია სატვირთო ავტომობილებისგან გამოწვეული ჰაერის დაბინძურება, საგზაო უსაფრთხოების რისკები, სატრანსპორტო ნაკადების რეგულირების პრობლემები. ზემოთ მოყვანილი პრობლემების გადასაჭრელად ქ. ფოთის მერის შემოთავაზებაა ალტერნატიული მისასვლელი გზის მშენებლობა, რომელიც უზრუნველყოფს სატვირთო მანქანების არიდებას დასახლებულ პუნქტებისგან.</p> <p>აღნიშნული ხაზი, მერისა და არქიტექტურის სამსახურის უფროსის თქმით, მნიშვნელოვნად შეამცირებს დასახლებულ ტერიტორიაზე ავტოსატრანსპორტო ნაკადების დატვირთვას და გაზრდის მოსახლეობის უსაფრთხოების მაჩვენებლებს. ბ-ნ გოჩა კურდღელიამ შემოთავაზებული ალტერნატიული გზის მარშრუტი გადასცა საკონსულტაციო კომპანიას - შპს „ეკო-სპექტრს“ (იხ. სურათი 4.7).</p> <p>სურათი 4.7: ქ. ფოთის მერიის მიერ შემოთავაზებული ალტერნატივა</p>	<p>ვარიანტების შედარების ცხრილის მიხედვით.</p> <p>ალტერნატივა 1 (მერიის მიერ შემოთავაზებული ვარიანტი):</p> <p>მოცემულია, რომ მერიის ვარიანტი (ალტ. 1) „არ გადის“ თიზ-ის ტერიტორიაზე, რაც არ შეესაბამება სინამდვილეს.</p> <ul style="list-style-type: none"> - გზა გადის თიზის ტერიტორიაზე - დაახლოებით 1830 მ მანძილზე; - გზა არ უვლის ქ. ფოთს სამხრეთიდან. <p>ალტერნატივა 2 (თიზის მიერ შემოთავაზებული).</p> <p>ალტერნატივა 2 (თიზის მიერ შეთავაზებული)</p> <ul style="list-style-type: none"> - არ არის ნახსენები, რომ თიზის შესასვლელის (ჭავჭავაძის ქუჩიდან თიზის საზღვრამდე) მინიმალური სიგანე 5 მ-ია (თიზის წერილის კომენტარი); 	<p>სწორედ ფოთის ქუჩების ტრანსპორტით, განსაკუთრებით, მძიმე ტექნიკით გადატვირთულობის პრობლემა და მათი გადაჭრის გზები იყო. სწორედ ამიტომ, მთავარი კრიტერიუმი ექსპლუატაციის ეტაპზე მისასვლელი გზების შერჩევის დროს ეს იყო ქ. ფოთის არსებული ქუჩების არ გამოყენება. როგორც ფოთის ახალი პორტი, ასევე თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა მზარდ ინფრასტრუქტურულ ერთეულს წარმოადგენს და ექსპლუატაციის ეტაპზე იმ მძიმე ტექნიკის რაოდენობა, რომელსაც თავისუფალი ინდუსტრიული ზონა იყენებს ან ამ დოკუმენტის თანახმად, გეგმავს გამოიყენოს ფოთის ახალი პორტი, დროთა განმავლობაში მკვეთრად გაიზრდება.</p>
---	---	--

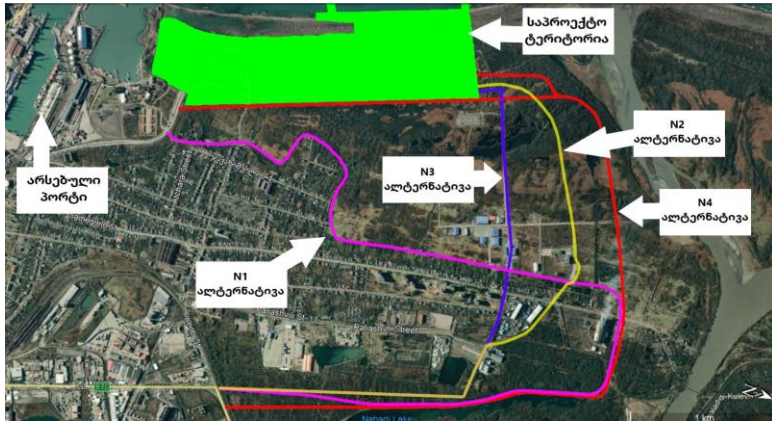


როგორც სურათი 4.7-დან ჩანს ქ. მერიის არქიტექტურის სამსახურის მიერ შემოთავაზებული მისასვლელი გზის დიდი ნაწილი გადის დასახლებული უბნებიდან დაშორებით. შემოთავაზებული ალტერნატიული მარშრუტის ძირითადი დამსახურებაა, რომ აღნიშნული გზა სამხრეთიდან გარს უვლის ქალაქ ფოთს და რაც მთავარია არ კვეთავს თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის ტერიტორიას. თუმცა, შემოთავაზებული ალტერნატივა ფოთის ახალ პორტში შესვლამდე ახლოს გადის დასახლებულ პუნქტებთან და უერთდება საკონტეინერო ტერმინალთან არსებულ მისასვლელ გზას.

- გადამამუშავებელი ქარხნის მშენებლობა სხვა ადგილზეა დაგეგმილი (თიზის წერილის კომენტარი).
- მიუხედავად იმისა, რომ თიზის ვარიანტს შედარების ცხრილში „ზემოქმედება ექსპლუატაციის დროს“ კომენტარი იგივე აქვს, რაც მე-4 ვარიანტს, შეფასებულია „როგორც მაღალი რისკი“, მე-4 ვარიანტს კი „საშუალო რისკი“.
- თიზ-ის ვარიანტი, ისევე როგორც მე-4 ვარიანტი არ იყენებს ჯავახიშვილის და სამეგრელოს ქუჩებს, მიუხედავად ამისა შეფასებულია, როგორც „მაღიან მაღალი რისკი“-ით, მაშინ როდესაც მე-4 ვარიანტს „დაბალი

შესაბამისად მეოთხე ალტერნატივა, რომელიც წარმოადგენს ქ. ფოთისათვის შემოვლით გზას და მხოლოდ ერთ ადგილას კვეთს დასახლებულ ტერიტორიას, მისაღები არის არა მარტო ფოთის პორტისათვის, არამედ აღნიშნულ გზას ამოქმედების შემდეგ დიდი ალბათობით ფოთის ინდუსტრიული ზონაც გამოიყენებს. სწორედ ამ მიზეზით, წარმოდგენილ დოკუმენტში ძირითად კრიტერიუმად ჩავთვალეთ ფოთის არსებული ქუჩების არ გამოყენება, სწორედ აღნიშნულ კრიტერიუმზე დაყრდნობით მიღებული იქნა გადაწყვეტილება. სხვა ყველა შემოთავაზებული ალტერნატივა კვეთს ქ. ფოთის ტრანსპორტით ისედაც დატვირთულ ქუჩებს.

<p>4.4.3 2015 წელს ჩატარებული კვლევების შედეგად შერჩეული ალტერნატივა (ალტერნატივა 3)</p> <p>ფოთის ახალ საკონტეინერო ტერმინალთან მისასვლელი გზის ერთ-ერთ ალტერნატივად ასევე განხილული იყო 2015 წელს ჩატარებული ანალიზის შედეგად შერჩეული მისასვლელი გზის მარშრუტი. აღნიშნული ალტერნატიული მარშრუტი დაიწყება ფოთი-სენაკის საავტომობილო გზასთან, ლარნაკას ქუჩის შეერთების ადგილიდან ჩრდილოეთის მიმართულებით გადაკვეთს სარკინიგზო მაგისტრალს, გაივლის ნაბადას ტბის დასავლეთით არსებულ გატყინებულ ტერიტორიაზე, შემდეგ დასავლეთის მიმართულებით გადაკვეთს ჭავჭავაძის ქუჩას და შეუერთდება ფოთის თავისუფალი ინდუსტრიული ზონის მისასვლელ გზას. თიზ-ის საბაჟო ტერმინალის გავლის შემდეგ გაივლის თიზ-ის ტერიტორიას და აღმოსავლეთის მხრიდან დაუკავშირდება ახალი ნავსადგურის ტერიტორიას.</p> <p>4.4.4 დიზაინით შეთავაზებული ალტერნატივა (ალტერნატივა 4)</p> <p>პროექტის ფარგლებში შემუშავებული იყო ფოთის ახალ პორტთან მისასვლელი გზის კიდევ ერთი ალტერნატიული მარშრუტი. შერჩეული ალტერნატივა იწყება ფოთი-სენაკის საავტომობილო გზიდან და აღმოსავლეთიდან გარს უვლის ქ. ფოთს. აღნიშნული ალტერნატივა არ კვეთს ქალაქის ცენტრალურ ქუჩებს და ჩრდილოეთიდან უერთდება ფოთის ახალ საკონტეინერო ტერმინალის ტერიტორიას. შესაბამისად, ექსპლუატაციის ეტაპისათვის ფოთის ახალ საკონტეინერო ტერმინალთან მისასვლელი გზის ოთხი ალტერნატივის განხილვა განხორციელდა.</p> <p>ალტერნატიული მარშრუტები წარმოდგენილია სურათზე 4.8.</p> <p>სურათი 4.8: ფოთის ახალ საკონტეინერო ტერმინალთან მისასვლელი გზების ალტერნატივები</p>	<p>რისკი“ აქვს მინიჭებული.</p> <ul style="list-style-type: none"> - თიზის ვარიანტი ისევე როგორც მე-4 ვარიანტი კვეთს ჭავჭავაძის ქუჩას, მაგრამ მხოლოდ თიზის ვარიანტს აქვს უარყოფითი შეფასება. - თიზის ვარიანტიც და მე-4 მოწონებული ვარიანტიც თიზის ტერიტორიას კვეთს. გაუგებარია, რატომ ეძლევა უარყოფითი შეფასება მხოლოდ თიზის ვარიანტს, გარდა ამისა მე-4 ვარიანტი კვეთს „ფოთი 4 - ენერგოპრო ჯორჯიას“ ქვესადგურის მიწის ნაკვეთსაც და მასზე განლაგებულ ინფრასტრუქტურას. <p>ასევე, გასათვალისწინებელია, რომ ჭავჭავაძის ქუჩის კვეთიდან</p>	<p>პროექტის საჯარო განხილვის ეტაპზე აღნიშნულმა ფოთის შემოვლითმა გზამ დამსწრეთა მოწონება დაიმსახურა. როგორც დოკუმენტშია აღნიშნული, ვალდებულება მისასვლელი გზების მშენებლობაზე აღებული აქვს ადგილობრივ ხელისუფლებას, შესაბამისად მიწის მფლობელობის და განსახლების საკითხებთან დაკავშირებით გადაწყვეტილებას ადგილობრივი ხელისუფლება მიიღებს.</p> <p>შეთანხმება თიზის ტერიტორიის გადაკვეთის თაობაზე განხორციელდა საქართველოს მთავრობასა და თიზის ადმინისტრაციას შორის.</p> <p><u>სს „კორპორაცია ფოთის საზღვაო ნავსადგური“</u></p>
--	--	---



გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს მოთხოვნის თანახმად, იმ შემთხვევაში, თუ მოხდა ალტერნატივა 2-ის ან ალტერნატივა 3-ის შერჩევა, რომელთა მარშრუტი გადის თიზის საკუთრებაში არსებულ ტერიტორიაზე, აუცილებელია სამინისტროს წარედგინოს თიზის ადმინისტრაციის თანხმობა შერჩეული მარშრუტის გამოყენებასთან დაკავშირებით.

მე-4 ვარიანტის სიგრძე ახალი პორტის ჩრდილოეთ მისასვლელამდე 400 მეტრით გრძელია თიზის ვარიანტის სიგრძეზე.

არც ტექსტში, არც რუკაზე და არც შედარების ცხრილში არ არის მოცემული განმარტება მე-4 ვარიანტის გზის იმ მონაკვეთზე, რომელიც თიზსა და ახალი პორტს შორისაა და უერთდება ჯავახიშვილის ქუჩას. ჩვენთვის უცნობია გზის ამ მონაკვეთის მდებარეობა: თიზის მხარეს, ახალი პორტის მხარეს, თუ ორივე ერთად?

ტექსტში ვხვდებით ჩანაწერს, რომ მე-2 და მე-3 ალტერნატივების შემთხვევაში საჭირო იქნება თიზის ადმინისტრაციის წერილობითი თანხმობა, მაგრამ არ არის ნახსენები, რომ მოწონებული მე-4 ვარიანტიც თიზის ტერიტორიაზეა. საბოლოოდ შეიძლება ითქვას, რომ გზშ-ს ავტორებს უპირატესობა მინიჭებული აქვთ მე-4

არ იყო ჩართული აღნიშნულ მოლაპარაკებებში.

რაც შეეხებ რკინიგზის მისასვლელ გზას, აღნიშნული საკითხი აღარ განიხილება წარმოდგენილ დოკუმენტში. აღნიშნული საკითხის დეტალური განხილვა მოხდება ნაყარი ტვირთების ტერმინალის მშენებლობის და ოპერირების გარემოსდაცვითი დოკუმენტის მომზადების ეტაპზე.

	<p>ვარიანტისთვის, რომელიც არ არის ჯეროვნად გამყარებული, არ სჯობს თიზის ვარიანტს და არ არის თიზ-თან შეთანხმებული.</p> <p>რკინიგზის მისასვლელის ვარიანტი ემთხვევა თიზის ვარიანტს, რაც დადებითად ფასდება.</p>	
--	--	--