



**საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი  
რესურსების მინისტრის**

**ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა № 751**

ქ. თბილისი

„27“ 08 ..... 2006 წ.

**შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“-ზე გარემოზე ზემოქმედების  
ნებართვის გაცემის შესახებ**

„ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის 24 მუხლის, მე-4 პუნქტისა და საქართველოს მთავრობის 2005 წლის, 1 სექტემბრის №154 დადგენილებით დამტკიცებული „გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის გაცემის წესისა და პირობების შესახებ“ დებულების მე-2 და მე-3 მუხლის 1 პუნქტის „ღ“ ქვეპუნქტის საფუძველზე

**ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ ა:**

1. გაიცეს შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“-ზე გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა – ტერმინალიდან მისასვლელი რკინიგზის მშენებლობაზე
2. ნებართვის მოქმედების ვადად განისაზღვროს – უვადო
3. ნებართვის მფლობელმა უზრუნველყოს სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით გათვალისწინებული სანებართვო პირობების შესრულება;
4. ეს ბრძანება დაუყონებლივ გაეგზავნოს ნებართვის მფლობელს
5. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს მთავრობაში (ქ. თბილისი, ინგოროყვას ქუჩა) ან ქ. თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (მის: თბილისი, სარაჯიშვილის ქ. №1) მისი ძალაში შესვლიდან ერთი თვის ვადაში.

**საფუძველი:** სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა № 63; 16.05.06წ. და ლიცენზიებისა და ნებართვების დეპარტამენტის უფროსის ირაკლი კვაშილავას მოხსენებითი ბარათი.



დ. ტყემელაშვილი

*Handwritten signature and initials*



საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო  
MINISTRY OF ENVIRONMENTAL PROTECTION AND NATURAL RESOURCES OF GEORGIA

ლიცენზიებისა და ნებართვების დეპარტამენტი  
DEPARTMENT OF LICENSES AND PERMITS

საქართველო, 0114, თბილისი ბულვარს ქვა. ტელ 46 50 08, ფაქსი: 46 50 08, E-mail:ccoegzam@caucasus.net

ვ ა მ ტ კ ი ც ე ბ  
ლიცენზიებისა და ნებართვების  
დეპარტამენტის უფროსი

ირაკლი კვაშილავა

(სახელი, გვარი)



(ხელმოწერა)

სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის  
დასკვნა პროექტზე

№ 63

„ 16” 05 2006წ

საერთო მონაცემები

1. პროექტის დასახელება – ყულევის საზღვაო ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში
2. ინვესტორის დასახელება და მისამართი – შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“, თბილისი, ვაჟა-ფშაველას გამზ. № 3/26
3. განხორციელების ადგილი – ხობის რაიონი, სენაკი-ფოთის სარკინიგზო ხაზის 31-ე კმ-დან ყულევის საზღვაო ტერმინალამდე
4. განაცხადის შემოსვლის თარიღი – 14.03.06.
5. მონაცემები პროექტის შემდგენელის შესახებ – საკონსულტაციო ფირმა შპს „ზენიტ გამა კონსალტინგი“, თბილისი, იაკობ ნიკოლაძის ქ. № 2



## II. ძირითადი საპროექტო გადაწყვეტილებანი

შპს „შავი ზღვის ტერმინალი“-ს მიერ სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადასატვირთი საზღვაო ტერმინალი ყულევში მისასვლელი რკინიგზა“ გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში მომზადებულია ყულევის საზღვაო ტერმინალის მშენებლობაზე გაცემული გარემოსდაცვითი ნებართვის №0026 08.01.03. მე-4 პირობის თანახმად. გზშ ანგარიშის მომზადებისას გათვალისწინებულია საერთაშორისო კომპანია „CEFAS“-ის მიერ მომზადებული დოკუმენტის „რჩევა საქართველოს მთავრობას ყულევის ნავთობის ტერმინალის გარემოზე ზემოქმედების საკითხებზე. რკინიგზის გზშ ანგარიშის მიმოხილვა“ შენიშვნები.

პროექტის ძირითადი მიზანია ყულევის ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადასატვირთი საზღვაო ტერმინალის დაკავშირება მაგისტრალურ სარკინიგზო ხაზთან, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს აზერბაიჯანის მხრიდან საზღვაო ტერმინალამდე ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირება, საპროექტო სიმძლავრით 10 მილიონ ტონა/წელიწადში. საპროექტო სიმძლავრეზე გასვლა დაგეგმილია ტერმინალის ექსპლუატაციაში შესავლიდან მე-5 წელს.

დოკუმენტის ტექნიკურ ამოცანას წარმოადგენს ყულევში მშენებარე ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადასატვირთი საზღვაო ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის ერთლიანდაგიანი ხაზის მშენებლობა, მისი შემდგომი ექსპლუატაცია და ტექნიკური უზრუნველყოფა.

ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის სამი ვარიანტიდან საინჟინრო-ტექნიკური და ეკოლოგიური თვალსაზრისით, ალტერნატივების ანალიზის შედეგად უპირატესობა მიენიჭა განშტოებას ფოთი-სენაკის სარკინიგზო ხაზის 31-ე კმ-დან ყულევამდე. ახალი სარკინიგზო განშტოება ე.წ. „კოლხეთი-ყულევი“ გაივლის მდ. რიონის მარჯვენა სანაპიროს და შემდეგ „ფოთი-ყულევის“ საავტომობილო გზის პარალელურად გადაჰკვეთს სანაპირო დიუნების ზოლს, რომელიც ანთროპოგენული ზემოქმედების შედეგად ძლიერ დეგრადირებულია. საპროექტო რკინიგზა 500-650 მ-ით შორდება ფრაგმენტული დაჭაობების არეებს და ტბა ნართო-წყალს, რომელიც წარმოადგენს წყალმცურავი და ყარყატისნაირი ფრინველების საბინადრო არეალებს. ამასთან გასათვალისწინებელია ის ფაქტი, რომ დასაპროექტებელი რკინიგზის ხაზის მე-9 კმ-ის შემდეგ რკინიგზის ახალი განშტოება ზღვის სანაპირო ხაზისაგან დაშორებულია 500 მ-ზე ნაკლები მანძილით, სადგურ ყულევთან კი დაშორება ზღვის კიდიდან 200 მ-ზე ნაკლებია. საპროექტო რკინიგზის განშტოების საერთო სიგრძე 12,5 კმ-ია, განსხვავების ზოლი სამშენებლო და საექსპლუატაციო მოთხოვნების გათვალისწინებით შეადგენს 50 მ, სადაც ბუჩქნარს უკავია 20 ჰა, ტყეს – 15 ჰა, მდინარისა და ზღვის სანაპირო ზონას – 19 ჰა.

ახალი რკინიგზის ხაზის პარალელურად, მისგან მარჯვენა მხარეს გათვალისწინებულია ახალი საავტომობილო გზის მოწყობა, რომელიც სადგურ „კოლხეთთან“ უერთდება მაგისტრალურ საავტომობილო გზას, ხოლო მე-4 კმ-ზე – ყულევი-ფოთის არსებულ საავტომობილო გზის მონაკვეთს.



ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის ხაზისა და სადგურ „კოლხეთი“-ს მშენებლობისთვის საჭირო მიწის ნაკვეთის ფართობი შეადგენს 413400 მ<sup>2</sup> და წარმოადგენს ხობის რაიონის გამგეობის საკუთრებას. აღნიშნული ფართობი აღნაგობის უფლებით გადაცემული აქვს შპს „შავი ზღვის ტერმინალს“, რაზედაც არსებობს უფლების დამადასტურებელი შესაბამისი იურიდიული დოკუმენტები:

– ხობის რაიონის გამგეობის 2001 წ. 30 აგვისტოს № 53 დადგენილება „ყულევის ნავთობპროდუქტების გადამტვირთავ საზღვაო ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის მშენებლობისათვის აღნაგობის უფლებით მიწის გამოყოფის შესახებ“;

– საქართველოს პრეზიდენტის 2005 წლის 22 დეკემბრის № 957 განკარგულება „შპს „შავი ზღვის ტერმინალისათვის“ მიწის ნაკვეთის პირდაპირი განკარგვის წესით გადაცემის შესახებ“;

– ხობის რაიონის გამგეობის 2006 წლის 9 თებერვლის № 5 დადგენილება და

– სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული არასასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მიწის ნაკვეთის აღნაგობის უფლებით გადაცემის შესახებ 2006 წლის 9 თებერვლის ხელშეკრულება დამოწმებული ხობის რაიონის ნოტარიუსის მიერ.

მიწის (უძრავი ქონების) შესახებ საჯარო რეესტროდან ამონაწერზე დართული საკადასტრო რუკის თანახმად საპროექტო რკინიგზას მარჯვენა მხრიდან ესაზღვრება და მშენებლობის ზეგავლენის ქვეშ მოქცეულია დეგრადირებული ტორფიანი ჭაობები სადგურ „კოლხეთი“-დან 4 კმ-ის მანძილზე, კოლხეთის ეროვნული პარკის XXX კვარტალი, ლითორალური მცენარეულობის ვიწრო ზოლი რკინიგზის ხაზის მე-4 კმ-დან სადგურ „ყულევამდე“ და რკინიგზის ხაზის ჩრდილოეთით და აღმოსავლეთით რამსარის კონვენციით დაცული ტერიტორიის ტორფიანი ჭაობები. რკინიგზის ხაზის მნიშვნელოვანი ნაწილი (კმ 3-დან) გადის საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს განკარგულებაში მყოფ ტერიტორიაზე, რომელიც მოიცავს საბრძოლო სროლის ჩატარების ადგილს და სამხედრო პოლიგონის ტერიტორიას.

„კოლხეთი-ყულევი“-ს ხაზის ექსპლუატაციის მიზნით საპროექტო დოკუმენტაციაში გათვალისწინებულია ორი ახალი სადგურის „კოლხეთი“-ს და „ყულევი“-ს მშენებლობა, განშტოების მე-6 კმ-ზე ასაქცევის მოწყობა, სარკინიგზო ესტაკადის აგება ვაგონ-ციტერნების დასაცლელად, განხილულია მშენებლობისა და ფუნქციონირებისათვის საჭირო საინჟინრო ნაგებობებისა და სხვა დამხმარე ნაგებობების მოწყობის საკითხები.

წარმოდგენილ გზმ ანგარიშში განხილულია საკვლევი ტერიტორიის ფიზიკური, ბიოლოგიური და სოციალურ-ეკონომიკური პირობების ფონური მონაცემები. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილებულია ბიოლოგიური გარემოს ფონურ მახასიათებლებზე. აღნიშნულია, რომ ბუნებრივი ეკოლოგიური პირობების შენარჩუნებით გამოირჩევა ჭურის ჭაობი, რაც განპირობებულია დასახლებული პუნქტიდან მისი დაშორებით. მიუხედავად იმისა, რომ კოლხეთის და ანაკლიის ჭაობები ეკოლოგიური თვალსაზრისით ანთროპოგენული ზემოქმედების შედეგად საგრძნობლად დეგრადირებულია, ძალზე დიდია მათი მნიშვნელობა გადაშენების პირას მისული წყლისა და წყალხმელეთა ცხოველებისათვის, აგრეთვე მთელი რიგი უხერხემლო ცხოველთა ჯგუფებისა და ადგილობრივი და გადამფრენი ფრინველებისათვის. აღსანიშნავია, რომ



ხსენებულ ჭაობებზე და მიმდებარე ზღვის სანაპირო აკვატორიაზე გადის გადამფრენი ფრინველების ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი გზა.

საკვლევი უბნის ეკოლოგიური მნიშვნელობის შეფასებისას გათვალისწინებულია ეკოსისტემები და კოლხეთის დაბლობის ლანდშაფტურ-ფლორისტული მრავალფეროვნება (ტორფიანი ჭაობები და ზღვისპირა ლითორალური მცენარეულობა, მურყნარი ტყეები და ეგზოტიკური მცენარეულობის ნარგავები), ხმელეთის ფაუნის (ხერხემლიანი და უხერხემლო ცხოველები, ფრინველები, ძუძუმწოვრები) და წყლის ეკოსისტემების (ზოოპლანქტონი, ზოობენტოსი, იხთიოფაუნა) მრავალფეროვნება. ნაჩვენებია რეგიონის ბიომრავალფეროვნების შენარჩუნებისთვის მნიშვნელოვანი ტერიტორიები — ჭაობები, რკინიგზის საპროექტო ხაზის ჩრდილოეთით და აღმოსავლეთით; ხმელეთისა და წყლის ხერხემლიანი ცხოველების განსაკუთრებული კონცენტრაციის ადგილები — ტბა „ნართო-წყლის“ მიდამოები. აკვატორიაში აღნიშნულია ზუთხისნაირებისა და ორაგულის სუქების, აგრეთვე ქაფშიას კონცენტრაციის ადგილები.

გზმ ანგარიშში მოცემულია რკინიგზის ხაზის მშენებლობით და ექსპლუატაციის შედეგად გამოწვეული ცვლილებები ატმოსფეროს, ჰიდროსფეროსა და ლითოსფეროს მიმართ. გარდაუვალია აგრეთვე უარყოფითი ზემოქმედება მცენარეულ საფარზე რკინიგზის ხაზისა და საავტომობილო გზის განსხვავების ზოლში. ლითორალურ ზოლში დაღუპვის ან არეალის შემცირების საშიშროების წინაშე აღმოჩნდება დაახლოებით 11 სახეობა. გასათვალისწინებელია ჭაობებში ფლორის სინანთროპიზაციის, შემოტანილი მცენარეების გაჩენისა და მცენარეთა მრავალფეროვნების შეცვლის საშიშროება.

ატმოსფეროს მოსალოდნელი ცვლილებები ძირითადად დაკავშირებულია ხმაურის ღონის მომატებასთან და ემისიებთან მშენებლობის პერიოდში; ჰიდროსფეროს ცვლილებები ძირითადად მოსალოდნელია რკინიგზის ხაზის საინჟინრო ნაგებობების, განსაკუთრებით ხელოვნური ნაგებობების (ხიდეებისა და მილების) მხრიდან და დაკავშირებულია ზედაპირული წყლების მდგომარეობაზე შესაძლო ზეგავლენასთან; ლითოსფეროს ცვლილებები პირდაპირი ზემოქმედების — მიწის ვაკისის მოწყობისა და ლანდშაფტის შესაბამისი ცვლილების გარდა დაკავშირებულია სამშენებლო ნარჩენების განთავსებასთან.

რკინიგზის ხაზის მშენებლობით გამოწვეული ზემოქმედებიდან მნიშვნელოვანია შეუქცევადი ხასიათის ცვლილებები, რომლებიც დაკავშირებულია ტყისა და ბუჩქნარის გაჩეხვასთან და კუნძების ამოძირკვასთან სამშენებლო მოედნის კმ 0-კმ 1 და კმ 4-კმ 5-ის ფარგლებში, სალიანდაგო მიწის ვაკისის მოწყობასა და საბოლოო მოპირკეთებასთან სარკინიგზო ხაზის მთელ სიგრძეზე, ხიდეებისა და მილების მშენებლობასთან შესაბამის უბნებზე, ეროზიის საწინააღმდეგო ჰიდროტექნიკური ნაგებობების მოწყობასთან სამშენებლო მოედნის 1-4 კმ-ის ფარგლებში, ლიანდაგების დაგებასა და დაბალასტებასთან რკინიგზის ხაზის მთელ სიგრძეზე და საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზის გაყვანასთან. სხვა საშუალებით გამოწვეული ზემოქმედება ატარებს დროებით ხასიათს და მოიხსნება საშუალების დამთავრებისთანავე. ასეთივე ცვლილებები მოსალოდნელია საავტომობილო გზის მშენებლობისა და რეკონსტრუქციის დროს.

ხმაური და ვიბრაცია განსახილველ ტერიტორიაზე წარმოიქმნება რკინიგზის და საავტომობილო გზის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პირობებში, როგორც მშენებლობის პოლიგონის ფარგლებში, ისე მის გარეთ. გზმ ანგარიშში მოცემულია



ხმაურისა და ვიბრაციის წყაროები რკინიგზის სადგურების, ასაქცევის, რკინიგზის 12 კმ-იანი ტრასის (ხიდების, მილების და დამცავი ნაგებობების ჩათვლით) და საავტომობილო გზის მშენებლობის პროცესში, სატრანსპორტო ნაკადებით გამოწვეული ხმაურის გათვალისწინებით.

ტერმინალთან მისასვლელი რკინიგზის ექსპლუატაციის პროცესში ხმაურის დონე დამოკიდებულია ტერმინალის დაგეგმილ ტვირთბრუნვაზე. საპროექტო მონაცემებისა და შესაბამისი გათვლების მიხედვით ტერმინალის ექსპლუატაციის პირველი სამი წლის განმავლობაში დღე-ღამის 20 საათის განმავლობაში მუდმივად წარმოიქმნება სარკინიგზო ტრანსპორტით გამოწვეული ხმაურის ზემოქმედება გარემოზე. რკინიგზის ექსპლუატაციის პირობებში ხმაურის გავრცელების საშუალო მანძილი შეადგენს 4-10 კმ-ს. საავტომობილო გზის ექსპლუატაციის შემდეგ წარმოშობილი ხმაური დამოკიდებულია ტრანსპორტის მოძრაობის ინტენსივობაზე, რომელიც დაკავშირებულია ტერმინალის საწარმოო მოთხოვნილებებზე, მიმდებარე დასახლებების შემდგომ განვითარებაზე და მათ სამეურნეო მოთხოვნილებაზე.

ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ხარისხის დასადგენად გამოყენებულია მავნე ნივთიერებებით დაბინძურების მოსალოდნელი ჯამური ინდექსი, რომლის თანახმად საკვლევი უბნის დაბინძურებას ადგილი ექნება მშენებლობის პერიოდში სამშენებლო მექანიზმებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის შედეგად. ექსპლუატაციის პერიოდში ატმოსფერული ჰაერის დაბინძურების ძირითადი წყაროა თბომავლები და ქვაბდანაღვარები. დადგენილია, რომ მშენებლობის პერიოდში დაბინძურების მოსალოდნელი უარყოფითი ზეგავლენის ზონა ვრცელდება სამშენებლო მოედნიდან 300-400მ., ექსპლუატაციის პერიოდში ასეთი ზონა რკინიგზის ხაზიდან განისაზღვრება დაახლოებით 7,5კმ.

ანგარიშში მოცემულია გარემოსდაცვითი მონიტორინგის ზოგადი აღწერა. განსაკუთრებული ყურადღება გამახვილებულია ავარიულ სიტუაციებზე. აღწერილია მათი წარმოშობის მიზეზები და შესაბამისი საფრთხე, შეფასებულია ავარიული სიტუაციების რისკი, განსაზღვრულია ავარიული დაღვრების კატეგორიები და განხილულია ამ დროს დაღვრილი ნავთობისა და ნავთბაროდუქტების შესაძლო გავრცელების არეალები. გამოვლენილია კონკრეტული სენსიტიური უბნები, სადაც სახიფათო შედეგი ყველაზე მნიშვნელოვანი შეიძლება იყოს ეკოლოგიური და სოციალურ-ეკონომიკური თვალსაზრისით, განხილულია ავარიული სიტუაციების მოსალოდნელი სახიფათო შედეგები განსაკუთრებით წყლის ობიექტების, კერძოდ: მდ. მდ. რიონის, ცივასა და ციას, აგრეთვე ტბა ნართო-წყლის და ზღვის შესაძლო დაბინძურების მიმართ.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის განხილვა-გაანალიზების შედეგად დამოუკიდებელ ექსპერტთა კომისიას მიაჩნია, რომ საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია წინამდებარე დასკვნის III თავში მითითებული შენიშვნების მკაცრი დაცვის შემთხვევაში.



### III. შენიშვნები

1. გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშში მითითებული სტრატეგიის შესაბამისად დამუშავდეს და დამტკიცდეს:
  - მონიტორინგის (თვითმონიტორინგის) კონკრეტული გეგმა, მის შესრულებაზე პასუხისმგებელი ფიზიკური და/ან იურიდიული პირის მითითებით;
  - ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების კონკრეტული გეგმა, მის შესრულებაზე პასუხისმგებელი ფიზიკური და/ან იურიდიული პირის მითითებით;
  - გეგმაში გათვალისწინებული იქნეს დაღვრის შემთხვევაში ცხოველთა სამყაროზე ზემოქმედების თავიდან აცილების და შემდგომი რეაბილიტაციის ღონისძიებანი;
  - გარემოზე მოსალოდნელი უარყოფითი ზეგავლენის შემარბილებელ ღონისძიებათა გეგმა; აღნიშნული გეგმები შეთანხმდეს სამინისტროს შესაბამის სამსახურებთან.
2. ჩატარდეს ბიოლოგიური გარემოს დამატებითი კვლევები:
  - ბიომრავალფეროვნებაზე მშენებლობისა და შემდგომი ექსპლუატაციის პროცესში მოსალოდნელი უარყოფითი ზემოქმედების საბოლოო ანალიზის, ეკოლოგიური ზიანის რაოდენობრივი შეფასების, ცხოველთა სახეობების სივრცული განვითარებისა და მათ მიერ სეზონების მიხედვით ტერიტორიის გამოყენების ანალიზის, სახეობების მიერ ბიოტოპების სივრცული და სეზონური გამოყენების და სხვა საკითხების შესწავლის მიზნით;
  - კვლევის შედეგად განისაზღვროს კოლხეთის საერთაშორისო მნიშვნელობის ჭარბტენიანი ტერიტორიის საზღვრების შეზღუდვის საკომპენსაციო ღონისძიებები;
3. რკინიგზის ხაზის მგრადობის უზრუნველყოფის მიზნით:
  - დამატებით იქნას შესწავლილი წყალქვეშა ფერდის, ზღვის სანაპირო ზონის დინამიკა, როგორც არსებულ, ისე ხელოვნური საინჟინრო ზემოქმედების პირობებში და ზღვის სანაპირო ზონის აკუმულაციური და ნაპირის წარეცხვების პროცესები;
  - გათვალისწინებული იქნას, რომ ანთროპოგენული ფაქტორების შედეგად ზღვის სანაპირო ზონაში მკვეთრად დარღვეულია ნატანის ბალანსი მისგან გამომდინარე ყველა უარყოფითი შედეგით;
  - დამუშავდეს და პრაქტიკულად განხორციელდეს ნაპირის მდგრადობის შენარჩუნებისა და სახიფათო გეოდინამიური პროცესებისაგან რკინიგზის დაცვის ღონისძიებები;
  - განხორციელდეს მდ. რიონის მარჯვენა ნაპირის გამაგრება;
4. რკინიგზის სადგურებში დაპროექტდეს საწარმოო და სანიაღვრე ჩამონადენის წინასწარი ბიოლოგიური და ღრმა გამწმენდი ნაგებობები;
5. დაზუსტდეს რკინიგზის ხაზისა და საავტომობილო გზის ერთიანი კომპლექსის საპროექტო გადაწყვეტილება, განსაკუთრებით ხიდეებისა და მილებზე გადასვლებთან და სანიაღვრე სისტემებთან მიმართებაში;

### IV. დამატებითი პირობები

1. ობიექტის ექსპლუატაციაში გაშვების მზადყოფნასთან დაკავშირებით შექმნილი მიმღები კომისიის შემადგენლობაში გათვალისწინებული იქნას საქართველოს გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს წარმომადგენლის მონაწილეობა;
2. პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების მიმდინარეობისა და დასკვნაში მოყვანილი შენიშვნების შესრულების შესახებ, წარდგენილ იქნას ანგარიში გარემოს დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტროში საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

## V. დასკვნა

„შპს შავი ზღვის ტერმინალის“ მიერ გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის მიღების მიზნით სახელმწიფო ეკოლოგიურ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილი „ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადასატვირთ საზღვაო ტერმინალ ყულევში მისასვლელი რკინიგზის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშით გათვალისწინებული საქმიანობის განხორციელება შესაძლებელია.

საქმიანობის დაწყებამდე გათვალისწინებული იქნას წინამდებარე დასკვნის III თავში მოყვანილი შენიშვნები და IV თავში მოყვანილი 1 და 2 პირობა.

სახელმწიფო ეკოლოგიური ექსპერტიზის *ნ. შყელიძე* ნ. შეყრილაძე  
საექსპერტო კომისიის თავმჯდომარე (სახელი, გვარი, ხელმოწერა)





საქართველოს გარემოს დაცვისა  
და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო

გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა № 00035

კოდი **MDI**

„ 24 “ „ აგვისტო “ 2006 წ.

1. ნებართვის მიმღები სუბიექტი „შაჟი ზღვის ტერმინალი“<sup>შპს</sup>
2. საქმიანობის მიზანი ყულჯის საზღვაო ტერმინალთან მი-  
სასვლელი რკინიგზის მშენებლობა
3. განსახორციელებელი საქმიანობის აღვილმდებარეობა სენაკი-ფოთის სარკინიგზო ხაზის  
31-ე კმ-დან ყულჯის  
საზღვაო ტერმინალამდე
4. დოკუმენტაციის მომამზადებელი საკონსულტაციო ფირმა შპს  
ორგანიზაცია „ზენიტ ვაშა კონსალტინგი“
5. ნებართვის მისაღებად კარგმოზე ზემოქმედების  
წარმოდგენილი დოკუმენტაცია შეფასების ანგარიში
6. ნებართვის ვაცემის საფუძველი სახელმწიფო ეკოლოგიური  
ქსპერტიზის დაკენა N 63.16.05.06.
7. ნებართვის პირობები ნებართვა მოქმედებს სახ. ეკ. ექსპერ-  
ტიზის დაკენით გათვალისწინებული შენიშ-  
ვნების აუცილებელი შესრულების პირობით



გარემოზე ზემოქმედების ნებართვა გაცემულია:

საქართველოს გარემოსა და ბუნებრივი  
რესურსების სამინისტროს მიერ

საქართველოს გარემოს დაცვისა და  
ბუნებრივი რესურსების სამინისტროს  
უფლებამოსილი წარმომადგენელი  
(გვარი, სახელი, თანამდებობა)

ლიცენზიებისა და ნებართვების  
დეპარტამენტის უფროსი

ილია ივანიშვილი



დამკვეთი: გახეშვის დაცვისა და ბუნებრივი რესურსების სამინისტრო  
დამამზადებელი: შპს "ფინანსები"  
ს.ფ.ს. ხევისციხის №2-0360