



საქართველოს გაკეპოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის მინისტრი

ბრძანება N 2-452

02/06/2020

ქ. თბილისი

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის დარჩელი-განმუხურის საავტომობილო გზის მე-3 კმ-ზე მდ. ენგურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სამინისტროში წარმოდგენილია, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის დარჩელი-განმუხურის საავტომობილო გზის მე-3 კმ-ზე მდ. ენგურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და დაგეგმილი საქმიანობის შესახებ ინფორმაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ასევე ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. გზმ-ის ანგარიში მომზადებულია შპს „ინტერპროექტის“ მიერ.

2019 წლის 13 დეკემბერს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროში წარმოდგენილი იყო შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის დარჩელი-განმუხურის საავტომობილო გზის მე-3 კმ-ზე მდ. ენგურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სკოპინგის პროცედურის შედეგად სამინისტროს მიერ დადგენილი იქნა დაგეგმილი საქმიანობის გზმ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზმ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (2020 წლის 5 თებერვლის N 2-106 ბრძანება, სკოპინგის დასკვნა N°10 (29.01.2020)).

წარმოდგენილი დოკუმენტაციით საპროექტო ტერიტორია მდებარეობს ზუგდიდის მუნიციპალიტეტში. Shape ფაილების ელექტრონული გადამოწმების შედეგად საპროექტო ტერიტორიის GPS კოორდინატებია: 42°25'35.35"N, 41°39'38.83"E. საპროექტო ზონიდან პირდაპირი მანძილი უახლოეს მოსახლემდე შეადგენს 40 მეტრს.

არსებული ხიდი, მისი ბურჯები, მალის ნაშენი და სავალი ნაწილი ლითონის ელემენტებისგან შედგება. ხიდის საერთო სიგრძეა 161.4 მეტრი. სავალი ნაწილის სიგანე 3 მეტრია. ხიდის ქვეშ გადის წყალგამტარი ორი მილი. ბურჯები მოწყობილია ორ რიგად

განლაგებული ფოლადის მილებით. ხიდს აქვს მოაჯირი. სავალ ნაწილად გამოყენებულია ფოლადის ფურცლოვანი ფოლადი, რომელიც კოროზირებულია, დაჟანგულია ფოლადის კოჭები. არსებული ხიდის დემონტაჟი პროექტით არ არის გათვალისწინებული, შესაბამისად იგეგმება საპროექტო ხიდის აშენება არსებულიდან 5 მეტრის დაშორებით. ახალი ხიდი ოთხმალიანია, ჭრილკოჭოვანი, სქემით 6X21,0 მ; ხიდი გეგმაში დაპროექტებულია სწორზე, ხოლო ფასადში მცირე 0,1%-იან ქანობზე. ხიდის გაბარიტია 1,0+7,0+1,0 მ, ხოლო ხიდის სიგანე 10.1 მ. ხიდის მთლიანი სიგრძე შეადგენს 132.35 მ. ხიდს აქვს ორი სანაპირო და ხუთი შუალედი ბურჯი. საპროექტო ხიდის მალის ნაშენი და ბურჯები ინდივიდუალური კონსტრუქციისაა. მალის ნაშენებად გათვალისწინებულია 21.0 მ სიგრძის ჭრილი სისტემის კონსტრუქცია. ხიდის მალის ნაშენი განივკვეთში შედგება 6 ცალი T-ესებური რკინაბეტონის 21.0 მ სიგრძის კოჭებისაგან, რომელზეც უშუალოდ ხდება სავალი ნაწილის მოწყობა. ხიდის სანაპირო ბურჯები კონსტრუქციული თვალსაზრისით ერთნაირია, მონოლითური რკინაბეტონის კონსტრუქციისაა და შედგება 15.0 მ სიგრძის მძლავრად არმირებული 1.5 მ დიამეტრის ნაბურღ-ნატენ ხიმინჯებზე გამონოლითებული რიგელის, საკარადე კედლის, ფერმისქვეშა ფილისა და ფრთებისაგან. ხიდის შუალედი ბურჯებიც კონსტრუქციულად ერთმანეთის იდენტურია, მონოლითური რკინაბეტონისაა და შედგება 15.0 მ სიგრძის მძლავრად არმირებული 1.5 მ დიამეტრის ნაბურღ-ნატენ ხიმინჯებზე (ხიდის განივად 2 ხიმინჯი) გამონოლითებული რკინაბეტონის როსტვერკის, დგარებისა და რიგელისაგან. პროექტით აგრეთვე გათვალისწინებულია 3.5 მ სიგრძის გადასასვლელი ბეტონის ფილების მოწყობა. დაგეგმილი საქმიანობის სპეციფიკისა და შესასრულებელ სამუშაოთა მოცულობის (სამუშაოები გაგრძელდება 12 თვე) გათვალისწინებით სამშენებლო ბანაკების მოწყობა საჭირო არ არის. საპროექტო ხიდთან, არსებულ მისასვლელ გზასთან სიახლოვეს დროებით მოეწყობა საქმიანი ეზო (სამშენებლო ბანაკი), რომლის ფართობი იქნება 152 მ². ხოლო პროექტზე მომუშავე მომსახურე პერსონალისათვის, მშენებელი კომპანიის მიერ კერძო მესაკუთრისაგან დაქირავებული იქნება საცხოვრებელი სახლი. სამშენებლო სამუშაოებისთვის გათვალისწინებულია სამშენებლო მოედნის მოწყობა მექანიზმების გასაჩერებელი ადგილით. სამშენებლო მოედნის GPS კოორდინატებია: E 225244.5748 N 4702597.2428; E 225254.7495 N 4702605.9114; E 225262.1468 N 4702597.4343; E 225251.8706 N 4702588.6793. სამშენებლო მოედნის მოსაწყობად გამოყენებული იქნება თითო ერთეული საჭირო ნაგებობები და კონტეინერები: სადარაჯო ჯიხური, სასაწყობე კონტეინერი, საოფისე კონტეინერი, გასახდელი კონტეინერი და ბიოტუალეტი. დაგეგმილი პროექტისათვის გათვალისწინებული არ არის ბეტონის ან ასფალტბეტონის საამქრო და სხვ. სამშენებლო მასალების, კონსტრუქციების, ტექნოლოგიური პროცესისათვის საჭირო ნივთები შემოტანილი იქნება მზა სახით. მშენებლობისათვის საჭირო მანქანა მექანიზმების საწვავით მომარაგება მოხდება ავტოცისტერნის მეშვეობით.

სამუშაოების შესრულების პროცესში გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის რაოდენობა დამოკიდებულია სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობაზე. სამშენებლო სამუშაოებზე დასაქმებული პერსონალის რაოდენობა იქნება დაახლოებით 15 ადამიანი. სამუშაოს რეჟიმი იქნება ერთცვლიანი, ხოლო წელიწადში სამუშაო დღეების მაქსიმალური რაოდენობა 200 დღე, შესაბამისად სასმელ-სამეურნეო დანიშნულების წყლის ხარჯი იქნება: $15 \times 25 = 375$ ლ/დღ. ანუ $375 \times 200 = 75.000$ ლ/წელ. სამეურნეო-ფეკალური ჩამდინარე წყლების მიახლოებითი რაოდენობის გაანგარიშება ხდება გამოყენებული სასმელ-სამეურნეო წყლის 5-10%-იანი დანაკარგის გათვალისწინებით. სამეურნეო წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა საასენიზაციო ორმო

20 მ³ ტევადობის და დაცლა მოხდება საასენიზაციო მანქანის საშუალებით ადგილობრივ მუნიციპალურ სამსახურთან შეთანხმებით. ბიო ტუალეტის ავზის მოცულობა არის 220 ლ, რომლის დაცლა მოხდება კვირაში ორჯერ.

პროექტის ფარგლებში ჩასატარებელი სამუშაოების ხანგრძლივობა შეადგენს 12 თვეს. პროექტით გათვალისწინებულია 15 სმ საშუალო სიმძლავრის მქონე 100 მ³ ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა. ნაყოფიერი ფენის დროებით დასაწყობება მოხდება საქმიანი ეზოს (სამშენებლო ბანაკის) ტერიტორიაზე. ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოების განხორციელება იგეგმება „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენების და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების დაცვით. სამუშაოების დასრულების შემდეგ მიწის ნაყოფიერი ფენის გამოყენება მოხდება სარეკულტივაციო სამუშაოების ჩასატარებლად.

გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, ერთ მომუშავეზე წლის განმავლობაში მოსალოდნელია დაახლოებით 0.73 მ³ საყოფაცხოვრებო ნარჩენის წარმოქმნა. ჯამში დაახლოებით იქნება $15 \times 0.73 \text{ მ}^3 = 10.95 \text{ მ}^3/\text{წელ}$. საყოფაცხოვრებო ნარჩენები შეგროვდება სამშენებლო ტერიტორიაზე სპეციალურ კონტეინერებში და გატანილი იქნება მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე. სამუშაოების დასრულების შემდეგ დაგეგმილია გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით, დატვირთვა და გატანა ნაყარში 550 მ³-ის ოდენობით, ხოლო 400 მ³ სამშენებლო ნარჩენის გატანა. სანაყაროდ გამოყენებული იქნება მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელი. საპროექტი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის ეტაპზე მოსალოდნელია გარკვეული რაოდენობის სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების წარმოქმნა. ნარჩენების დროებითი განთავსებისათვის სამშენებლო მოედანზე განთავსდება შესაბამისი სასაწყობო საცავი. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით სახიფათო ნარჩენების შემდგომი მართვა განხორციელდება სათანადო ნებართვის მქონე ორგანიზაციის მიერ. გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია საპროექტო ხიდის მშენებლობა-ექსპლუატაციის პერიოდში გარემოზე ზემოქმედების ძირითადი წყაროები და წარმოდგენილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ინფორმაცია მდ. ენგურის ჰიდროლოგიური კვლევების შესახებ, რომლის მიხედვით მდინარის 100 წლიანი მაქსიმალური ხარჯი შეადგენს 1330 მ³/წმ-ს. 100 წლიანი განმეორებადობის კოეფიციენტის თანახმად, საპროექტო ხიდის ბურჯებთან კალაპოტის გარეცხვის ადგილობრივი მაქსიმალური სიღრმე იქნება 9.90 მ. დაგეგმილი სახიდე გადასასვლელი დაპროექტებულია მდ. ენგურის მაქსიმალური ხარჯებისა და კალაპოტის გარეცხვის დონეების გათვალისწინებით.

გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია, საპროექტო ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა. კვლევის შესაბამისად, სამშენებლო მონაკვეთზე აქტიური საინჟინრო-გეოლოგიური მოვლენა ან პროცესი, რომელიც ხელს შეუშლის სამუშაოების ჩატარებას, მოსალოდნელი არ არის. შესაბამისად, რაიმე სახის კონკრეტული პრევენციული ღონისძიებების გატარების საჭიროება არ იქნება. ნიადაგის/გრუნტის ხარისხზე ზემოქმედება შეიძლება მოახდინოს ნარჩენების არასწორმა მართვამ, საწვავ-საპოხი მასალების და სამშენებლო მასალების შენახვის წესების დარღვევამ, ასევე სამშენებლო ტექნიკიდან და სატრანსპორტო საშუალებებიდან საწვავ/საპოხი მასალების შემთხვევითმა დაღვრამ. საქმიანობის განხორციელების პროცესში დაგეგმილია შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებების გატარება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ატმოსფერული ჰაერის შესაძლო დაბინძურების ხარისხის შეფასება მშენებლობის ეტაპისათვის. მშენებლობის პროცესში პროექტის მიმდებარე ტერიტორიაზე გაბნევის გაანგარიშებების მონაცემებით ირკვევა, რომ ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის დადგენილ ნორმატივებზე გადაჭარბებას ადგილი არ აქვს არც ერთ საკონტროლო წერტილში. გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნიდან ხმაურის გავრცელების დონეები აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ გაანგარიშება ჩატარებულია მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის და ხმაურის მინიმალური ეკრანირების გათვალისწინებით, მოსალოდნელი ნეგატიური ზემოქმედება მნიშვნელოვნად შემცირდება. ხმაურის გავრცელების მინიმუმაციისათვის გზმ-ის ანგარიშში გათვალისწინებულია შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება.

გზმ-ის ფარგლებში, ახალი სახიდე გადასასვლელის საპროექტო ზონაში ჩატარდა ტერიტორიის ფლორისტული და ფაუნისტური შესწავლა. სამშენებლო დერეფნის მომზადების პროცესში არ იჭრება ხე-მცენარეები. არ ყოფილა დაფიქსირებული საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები. როგორც საველე კვლევების შედეგების ანგარიშშია მოცემული; საპროექტო დერეფანი ცხოველთა მრავალსახეობით არ გამოირჩევა. პროექტის განხორციელებით გამოწვეული ზემოქმედება ფაუნის სახეობებზე მოსალოდნელია მხოლოდ არაპირდაპირი ან/და დროებითი სახით. ამასთან, ცხოველებზე შესაძლო ზემოქმედების პრევენციის მიზნით, გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები (მაგ: სამუშაოები, რომელიც იწვევს ცხოველების ზედმეტად შემფოთებას, განხორციელდება რაც შეიძლება მოკლე ვადებში და არაგამრავლების პერიოდში; მკაცრად იქნება დაცული სამშენებლო დერეფანი და ა.შ). დროებითი და ლოკალური სახის ზემოქმედება მოსალოდნელია მდ. ენგურის იქტიოფაუნაზე. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მდინარე ენგურში გავრცელებული თევზებიდან აღსანიშნავია: კოლხური ტობი (*Chondrostoma colchicum*), კოლხური წვერა (*Barbus tauricus escherichii*), შავი ზღვის ორაგული (*Salomo Fario Linne morpha labrax Pallas*), კაპარჭინა (*Abramis brama*), ლოქო (*Silurus glanis*), ტაფელა, კობრი (გოჭა) (*Cyprinus carpio Linne*), ქარიელაპია (*Esox lucius*).

საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს არ არის დაგეგმილი ისეთი პროექტების განხორციელება, რომელიც ხიდი მშენებლობის პარალელურად განხორციელდება. შესაბამისად კუმულაციური ზემოქმედება მოსალოდნელი არ არის.

გზმ-ის ანგარიშის შესაბამისად, ვიზუალური დათვალიერებისა და საფონდო მასალების კვლევის შედეგების მიხედვით საპროექტო დერეფანში და მის უშუალო სიახლოვეს ხილული ისტორიულ-კულტურული მემკვიდრეობის ძეგლების არსებობა არ ფიქსირდება.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია შემარბილებელი ღონისძიებების შეჯამება, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები, საპროექტო ტერიტორიის საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე სამინისტრომ უზრუნველყო წარმოდგენილი გზმ-ის ანგარიშის, როგორც სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე, ისე ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის მერიის ადმინისტრაციული ერთეულის შენობის საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. სამინისტროში წარმოდგენილ გზმ-ის ანგარიშსა და თანდართულ

დოკუმენტაციასთან ერთად, სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე დამატებით ატვირთული იყო პრეზენტაცია, სადაც საზოგადოებას შესაძლებლობა ჰქონდა, არატექნიკურ და საზოგადოებისათვის გასაგებ ენაზე, გაცნობოდა მოკლე ინფორმაციას პროექტის შესახებ. „საქართველოში ახალი კორონავირუსის გავრცელების აღკვეთის მიზნით გასატარებელი ღონისძიებების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 23 მარტის №181 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე საქართველოს მთავრობის 2020 წლის 26 მარტის №196 დადგენილების შესაბამისად, „საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის“ შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის დარჩელი-განმუხურის საავტომობილო გზის მე-3 კმ-ზე მდ. ენგურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის პროექტზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემისთვის დაწყებული ადმინისტრაციული წარმოება განხორციელდა საჯარო განხილვის ჩატარების გარეშე და საზოგადოების მონაწილეობა და მის მიერ მოსაზრებებისა და შენიშვნების წარდგენის შესაძლებლობა უზრუნველყოფილი იქნა წერილობით, აგრეთვე ელექტრონული საშუალებების გამოყენებით. წარმოდგენილი გზშ-ის დოკუმენტაცია ასევე გაგზავნილი იყო ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის მერიაში. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები და მოსაზრებები წარმოდგენილი არ ყოფილა.

აღნიშნული გზშ-ის ანგარიში განიხილეს შესაბამისმა ექსპერტებმა გარემოსდაცვითი შეფასების სხვადასხვა მიმართულებით, რომელთა დასკვნების შეჯერებისა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შეფასების, ასევე გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მე-12 მუხლის და ამავე კოდექსის პირველი დანართის მე-13 პუნქტის საფუძველზე,

ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის დარჩელი-განმუხურის საავტომობილო გზის მე-3 კმ-ზე მდ. ენგურზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე;
2. ბრძანების პირველი პუნქტით გათვალისწინებული გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება გაიცემა განუსაზღვრელი ვადით;
3. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის, ტექნოლოგიური სქემის, გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების, მათ შორის ბიომრავალფეროვნებაზე ზემოქმედების შემარბილებელი და საკომპენსაციო ღონისძიებების, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმის, ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმის, დასკვნებისა და რეკომენდაციების შესაბამისად;
4. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მართვა უზრუნველყოს „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;

5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი ვალდებულია მშენებლობის დაწყებამდე, სამინისტროში შესათანხმებლად წარმოადგინოს სათანადო კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია იქტიოფაუნაზე ბურჯების მშენებლობით გამოწვეული შესაძლო ზემოქმედების, ამ ზემოქმედების თავიდან აცილების და/ან საკომპენსაციო ღონისძიებების შესახებ. საქმიანობა განახორციელოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს მშენებლობის ეტაპისთვის წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგის გეგმის შემუშავება, სადაც განსაზღვრული იქნება იქტიოფაუნაზე დაკვირვების საკითხები და მშენებლობის დაწყებამდე შეათანხმოს სამინისტროსთან. წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე (მათ შორის იქტიოფაუნაზე) მონიტორინგი განახორციელოს შეთანხმებული გეგმის შესაბამისად;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნარჩენების მართვა განახორციელოს „ნარჩენების მართვის კოდექსისა“ და მისგან გამომდინარე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით დადგენილი მოთხოვნებისა და ვალდებულებების შესაბამისად;
8. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სამუშაოების დაწყების, დასრულებისა და ექსპლუატაციაში გაშვების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს;
9. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების სხვა პირზე გადაცემის შემთხვევაში გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გადაცემა განახორციელოს „გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსით“ დადგენილი წესით;
10. ბრძანება დაუყოვნებლივ გაეგზავნოს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს;
11. ბრძანება ძალაში შევიდეს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ ამ ბრძანების გაცნობისთანავე;
12. გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემიდან 5 დღის ვადაში აღნიშნული გადაწყვეტილება განთავსდეს სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი ან/და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე;
13. ეს ბრძანება შეიძლება გასაჩივრდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიაში (თბილისი, დ. აღმაშენებლის ხეივანი, მე-12 კმ. N6) მხარის მიერ მისი ოფიციალური წესით გაცნობის დღიდან ერთი თვის ვადაში.

ლევან დავითაშვილი



მინისტრი