



## საქართველოს გაერთიანებული სახელმწიფოს მინისტრის

### ბრძანება N 2-1079

15/07/2021

ქ. თბილისი

**ამბროლაურის მუნიციპალიტეტში, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-119) ჭრებალო-ნიკორწმინდას საავტომობილო გზის კმ 1 (0+450)-ზე მდ. რიონზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების გაცემის შესახებ**

გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილების მიღების მიზნით, საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ წარმოდგენილია ამბროლაურის მუნიციპალიტეტში, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-119) ჭრებალო-ნიკორწმინდას საავტომობილო გზის კმ 1 (0+450)-ზე მდ. რიონზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის და ექსპლუატაციის გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში და კანონით გათვალისწინებული თანდართული დოკუმენტაცია, რაზეც სამინისტრომ უზრუნველყო საექსპერტო კომისიის შექმნა და წარმოდგენილი დოკუმენტაციის სამინისტროს ოფიციალურ ვებგვერდზე და ამბროლაურის მუნიციპალიტეტის აღმასრულებელი და წარმომადგენლობითი ორგანოს საინფორმაციო დაფაზე განთავსება. წარმოდგენილი გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში მომზადებულია შპს „GEORGIAN BRIDGE CONSTRUCTION“-ის მიერ.

2019 წლის 15 ივლისს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა სკოპინგის დასკვნის მიღების მიზნით, სამინისტროში წარმოადგინა შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-119) ჭრებალო-ნიკორწმინდას საავტომობილო გზის კმ 1 (0+450)-ზე მდ. რიონზე არსებული სახიდე გადასასვლელის ნაცვლად ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობის და ექსპლუატაციის სკოპინგის ანგარიში, რაზეც სამინისტროს მიერ სკოპინგის პროცედურის შედეგად დადგინდა დაგეგმილი საქმიანობის გზშ-ის ანგარიშის მომზადებისათვის საჭირო კვლევების, მოსაპოვებელი და შესასწავლი ინფორმაციის ჩამონათვალი, ასევე გზშ-ის პროცესში დეტალურად შესასწავლი საკითხები (ბრძანება N 2-933; სკოპინგის დასკვნა N 98 23.09.2019).

საპროექტო ხიდის მშენებლობა იგეგმება არსებული ხიდის ადგილზე. მდ. რიონზე არსებული სახიდე გადასასვლელი აგებულია გასული საუკუნის 50-იან წლებში და წარმოადგენს სამშალიან ლითონის ხიდს სქემით 3X30 მ. არსებული ხიდის სიგრძეა 100,7 მ. ხიდის გაბარიტებია 4,6მ+2X0,9მ. არსებული ხიდი მდინარეს კვეთს მართობულად. სახიდე გადასასვლელის სანაპირო ბურჯები წარმოადგენს მასიურ მონოლითურ რკინაბეტონის კონსტრუქციას. მარჯვენა სანაპირო ბურჯი აქტიურად განიცდის მდინარის ზემოქმედებას. შუალედური ბურჯები წარმოადგენენ ლითონის დგარებს, რომლებიც დაფუძნებულია მასიურ ბეტონის საძირკველზე. ხიდის მალის ნაშენზე

მარჯვენა მხარეს მდებარეობს გაზის მილი, მარცხენა მხარეს - წყლის მილი. ხიდეზე მოწყობილია გარე განათების ბოძები და მათზე განთავსებული საჰაერო ელექტროგადამცემი ხაზები.

წარმოდგენილ დოკუმენტში განხილულია არსებული ხიდის რეაბილიტაციის, არაქმედების და ახალი ხიდის მშენებლობის ალტერნატივები. არსებული ხიდის გამოკვლევის პროცესში გამოვლინდა მთელი რიგი დეფექტები და დაზიანებები, რის გამოც როგორც არაქმედების ისე არსებული ხიდის რეაბილიტაციის ალტერნატიული ვარიანტები გამოირიცხა, იმის გათვალისწინებით, რომ ხიდი ეწყობა არსებულ გზაზე ძველი ხიდის ნაცვლად, ადგილმდებარეობის ალტერნატიული ვარიანტები დოკუმენტში არ არის განხილული.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის თანახმად, განხილული ალტერნატიული ვარიანტებიდან შეირჩა, არსებული სახიდე გადასასვლელის ადგილას ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა. ახალი სახიდე გადასასვლელის მშენებლობა დაგეგმილია არსებული ხიდის ღერძზე. საპროექტო სახიდე გადასასვლელი შედგება 98 მ სიგრძის ხიდისგან, ხიდთან მისასვლელისგან, ჯამური სიგრძით 145 მ და სარეგულაციო ნაგებობებისგან (სარეგულაციო კედლის სახით) ჯამური სიგრძით 100 მეტრი. სარეგულაციო კედელი მოეწყობა ხიმინჯოვან საძირკველზე. საპროექტო ხიდი ოთხმალიანია და შედგება ორი განაპირა და სამი შუალედური ბურჯისგან. ხიდის მალის ნაშენი შედგება რკინაბეტონის წიბოვან კოჭოვანი ტიპური მალის ნაშენებისაგან. კოჭების სიგრძეა 22,16 მ. სავალი ნაწილი ორქანობიანია (2,5%) და შედგება: ბეტონის შემასწორებელი ფენისაგან; ჰიდროიზოლაციისაგან; არმირებული ბეტონის დამცავი შრისაგან და ასფალტბეტონისაგან. ხიდის სავალი ნაწილის სიგანეა 8,0 მ. სავალი ნაწილი შედგება ორი სამოდრაო ზოლისგან, სავალი ნაწილის ორივე მხარეს გათვალისწინებულია 1 მეტრიანი სიგანის ტროტუარების მოწყობა. საპროექტო ხიდი მისასვლელთან დაკავშირებულია მონოლითური რკინაბეტონის გადასასვლელი ფილით, რომელსაც საფუძვლად გააჩნია დატკეპნილი ღორღის ფენა და შემასწორებელი ბეტონის ფენა. ხიდის ორივე მხარეს მისასვლელზე ეწყობა ლითონის 28 მ სიგრძის ზღუდარები.

განაპირა ბურჯების წარეცხვისგან დასაცავად გათვალისწინებულია, რკინაბეტონის სარეგულაციო კედლების განთავსება განაპირა ბურჯების ორივე მხარეს, საყრდენი კედლები N1 (სიგრძე 30 მ) და N2 (სიგრძე 25 მ) დაიცავს მდ. რიონის მარცხენა სანაპიროზე არსებულ ბურჯს წარეცხვისაგან, ხოლო N3 (სიგრძე 20 მ) და N4 (სიგრძე 30 მ) საყრდენი კედლები მარჯვენა სანაპიროზე არსებულ ბურჯს.

მშენებლობის პერიოდში ტრანსპორტის შეუფერხებელი მოძრაობისთვის გათვალისწინებულია არსებული ხიდის ქვედა მხარეს, დაახლოებით 5 მეტრის დაცილებით, დროებითი გზის მოწყობა, რომელიც იფუნქციონირებს სამშენებლო სამუშაოების მთელი პერიოდის განმავლობაში. დროებითი გზის საერთო სიგრძე 150 მ, ხოლო სიგანე 4,2 მ იქნება. დროებით გზაზე გამოყენებულია 98 მ სიგრძის ინვენტარული ფოლადის ხიდი, რომელიც მოწყობილია 4 ცალ რკინაბეტონის ბურჯზე. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ, მოხდება მათი დემონტაჟი და დასაწყობდება საავტომობილო გზების დეპარტამენტის კონტრაქტორი კომპანიის ტერიტორიაზე.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, საპროექტო ხიდის დასავლეთ ნაწილში, მდ. რიონის მარჯვენა სანაპიროზე სამშენებლო სამუშაოების წარმოებისთვის გათვალისწინებულია სამშენებლო მოედნის მოწყობა, სადაც განთავსდება გასახდელი კონტეინერი, სასაწყობე

კონტეინერი, საოფისე კონტეინერი და ბიოტუალეტი. მომუშავე-მომსახურე პერსონალისთვის, საცხოვრებელ სახლად, აგრეთვე ყოველდღიური საჭიროებისთვის, გამოყენებული იქნება კერძო მესაკუთრისგან დაქირავებული საცხოვრებელი სახლი. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, გათვალისწინებული არ არის ბეტონის ან ასფალტბეტონის საამქროს მოწყობა. ინერტული მასალები და ასფალტბეტონი მზა სახით შემოტანილი იქნება რაიონში არსებული საწარმოებიდან. ხიდის მშენებლობის დროს დასაქმებული იქნება 15 ადამიანი, რომელთა დიდი ნაწილი იქნება ადგილობრივი მოსახლეობა. სამუშაოთა ხანგრძლივობა შეადგენს 180 დღეს.

წარმოდგენილი დოკუმენტის მიხედვით, სამშენებლო სამუშაოების საწარმოებლად წყალი გამოყენებული იქნება სასმელ-სამეურნეო დანიშნულებით. სასმელად გამოყენებული იქნება ბუტილირებული წყალი. სამეურნეო-ფეკალური წყლებისთვის მოეწყობა ბიოტუალეტი. სამეურნეო წყლების შესაგროვებლად მოეწყობა 20 მ<sup>3</sup> ტევადობის საასენიზაციო ორმო და მისი დაცლა მოხდება შესაბამისი შეთანხმების საფუძველზე.

პროექტით გათვალისწინებული არ არის ფუჭი ქანების სანაყაროს მოწყობა, სამშენებლო სამუშაოების პროცესში წარმოქმნილი ფუჭი გრუნტი (600 მ<sup>3</sup>) გამოიყენება მისასვლელი გზების ყრილების მოსაწყობად. არსებული ხიდის დემონტაჟის შემდეგ წარმოქმნილი სამშენებლო ნარჩენის (500 მ<sup>3</sup>) გატანა გათვალისწინებულია მუნიციპალიტეტის ნაგავსაყრელზე. პროექტით გათვალისწინებულია 30 მ<sup>3</sup> ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნა, გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის სამუშაოები განხორციელდება საქართველოს მთავრობის №424 დადგენილებით „ნიადაგის ნაყოფიერი ფენის მოხსნის, შენახვის, გამოყენებისა და რეკულტივაციის შესახებ“ ტექნიკური რეგლამენტით დამტკიცებული პირობების შესაბამისად. კერძოდ მოხსნილი ნიადაგის ნაყოფიერი ფენა დროებით დასაწყობდება სამშენებლო მოედნის ტერიტორიაზე და გამოყენებული იქნება რეკულტივაციის მიზნით.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, ახალი სახიდე გადასასვლელის საპროექტო ზონაში ჩატარდა ტერიტორიის ფლორისტული და ფაუნისტური შესწავლა. ასათვისებელი უბნის მიმდებარე ტერიტორიები ძლიერ ანთროპოგენური და სახემეცვლილია. სამუშაოების შესრულებისას, ხე-მცენარეების მოჭრა არ არის გათვალისწინებული. საპროექტო ტერიტორიის გავლენის ზონა არ მოიცავს ტყიან და მრავალწლიანი მცენარეული საფარით დაფარულ ზონას. კვლევის დროს არ ყოფილა დაფიქსირებული საქართველოს წითელ ნუსხაში შეტანილი მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები. პროექტის განხორციელებით გამოწვეული ზემოქმედება ფაუნის სახეობებზე მოსალოდნელია მხოლოდ არაპირდაპირი ან/და დროებითი სახით. დროებითი და ლოკალური სახის ზემოქმედება მოსალოდნელია მდ. რიონის იქთიოფაუნაზე. გზმ-ის ანგარიშის მიხედვით, მდინარე რიონში გავრცელებული თევზებიდან აღსანიშნავია: ნაკადულის კალმახი, კოლხური წვერა, ნაფოტა და კავკასიური ქაშაპი. ამასთან, გზმ-ის ანგარიშში მოცემულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები (მაგ: სამუშაოები, რომელიც იწვევს ცხოველების ზედმეტად შემფოთებას, განხორციელდება რაც შეიძლება მოკლე ვადებში და შესაძლებლობების მიხედვით არაგამრავლების პერიოდში; მკაცრად იქნება დაცული სამშენებლო დერეფანი და ა.შ).

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია ატმოსფერული ჰაერის შესაძლო დაბინძურების ხარისხის შეფასება მშენებლობის ეტაპისათვის. საანგარიშო წერტილად შერჩეული იქნა სამშენებლო მოედანი, შესაბამისად გაანგარიშება შესრულებულია უახლოეს მოსახლესთან - 48 მ დაშორების გათვალისწინებით. გაანგარიშებულია მოსალოდნელი

ემისიები მიწის სამუშაოებისა და სამშენებლო ტექნიკის ფუნქციონირებისას. გაზნევის გაანგარიშების შედეგების მიხედვით მავნე ნივთიერებათა კონცენტრაციები საკონტროლო წერტილებში დადგენილ ნორმებს არ აჭარბებს. ამასთან გამონახობის და მტვრის გავრცელების შემცირების მიზნით გზმ-ის ანგარიშში განსაზღვრულია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები (მაგ: მანქანების და დანადგარ-მექანიზმების განლაგება მგრძობიარე რეცეპტორებისგან მოშორებით; სამუშაო უბნების მორწყვა და ა.შ). მშენებლობის ეტაპზე ხმაურის გავრცელების გაანგარიშება ასევე შესრულებულია 48 მ დაშორების გათვალისწინებით. გაანგარიშების შედეგების მიხედვით, სამშენებლო მოედნიდან ხმაურის გავრცელების დონეები არ აღემატება დადგენილ ნორმირებულ სიდიდეს. ამასთან, აღსანიშნავია, რომ გაანგარიშება ჩატარებულია მანქანა-მოწყობილობის ერთდროული მუშაობის შემთხვევისთვის და ხმაურის მინიმალური ეკრანირების გათვალისწინებით, რაც პრაქტიკულად გამორიცხულია და ხმაურის გავრცელების ფაქტიური დონეები ბევრად უფრო ნაკლები იქნება, ვიდრე გაანგარიშებული სიდიდეები. ამასთან, ხმაურის გავრცელების მინიმუმაციისათვის გზმ-ის ანგარიშში გათვალისწინებულია შესაბამისი ღონისძიებების განხორციელება, რაც მნიშვნელოვნად შეამცირებს მოსახლეობაზე ნეგატიური ზემოქმედებას.

გზმ-ის ანგარიშის თანახმად, მშენებლობის პროცესში და მის შემდგომ ფერდობების მდგრადობას საფრთხე არ ემუქრება. იგეგმება მშენებლობის პროცესში დაზიანებული მიმდებარე უბნების მოწესრიგება და აღდგენა. საპროექტო მონაკვეთზე განხორციელდა შესაბამისი საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევა, რომლის ფარგლებშიც გაიზურდა ერთი 12 მ და ერთი 10 მეტრი სიღრმის ჭაბურღილი, აღებულ იქნა გრუნტის წყლის სინჯი, ასევე განისაზღვრა გრუნტის გრანულომეტრიული შემადგენლობა. ჩატარებული კვლევებიდან გამომდინარე, შედგა საინჟინრო-გეოლოგიური ანგარიში. სახიდე გადასასვლელის მოწყობის განლაგების უბნის სეისმურობა შეადგენს 9 ბალს. გეოტექნიკური პირობების სირთულის მიხედვით სახიდე გადასასვლელის მოწყობის განლაგების რაიონი არის II კატეგორიის. სახიფათო გეოდინამიკური პროცესებიდან ფიქსირდება შედარებით დაბალი ინტენსივობის სიღრმული და გვერდითი ეროზია. სამშენებლო გეოლოგიური პროცესების განვითარება მოსალოდნელი არ არის.

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია მდ. რიონის მაქსიმალური წყლის დონეების დასადგენად საკვლევი უბნის ტერიტორიაზე ჩატარებული ჰიდროლოგიური კვლევების შესახებ ინფორმაცია. სახიდე გადასასვლელი დაპროექტებულია საპროექტო კვეთში მდ. რიონის მაქსიმალური ხარჯების და წყლის შესაბამისი დონეების გათვალისწინებით.

წარმოდგენილი პროექტის ფარგლებში არ არის მოსალოდნელი კუმულაციური ზემოქმედება, ვინაიდან საპროექტო ტერიტორიის სიახლოვეს არ არის დაგეგმილი ანალოგიური პროექტების განხორციელება, რომელიც დაკავშირებული იქნება მსგავსი სამუშაოების წარმოებასთან.

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

გზმ-ის ანგარიშში წარმოდგენილია პროექტის განხორციელების ტერიტორიის გარემოს ფონური მდგომარეობის აღწერა, კლიმატი და მეტეოროლოგიური პირობები, ბიოლოგიური გარემო, ნიადაგები, ჰიდროლოგია და ჰიდროგეოლოგიური პირობები. გზმ-ის ანგარიშში შეფასებულია გარემოზე მოსალოდნელი ზემოქმედება და

წარმოდგენილია შესაბამისი შემარბილებელი ღონისძიებები, ასევე მშენებლობისა და ექსპლუატაციის ეტაპზე გარემოზე ზემოქმედების შემარბილებელი ღონისძიებების გეგმა, ნარჩენების მართვის გეგმა, გარემოსდაცვითი მონიტორინგის გეგმა და ავარიულ სიტუაციებზე რეაგირების გეგმა, დასკვნები და რეკომენდაციები.

ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე 2021 წლის 26 აპრილს ამბროლაურის მუნიციპალიტეტში, სოფ. ჭრებალოს კულტურის სახლის შენობაში გაიმართა აღნიშნული პროექტის გზმ-ის ანგარიშის საჯარო განხილვა, რომელსაც ესწრებოდნენ გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, ამბროლაურის მუნიციპალიტეტის, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლები და დაინტერესებული საზოგადოება. საჯარო განხილვაზე დამსწრე საზოგადოების მხრიდან დაფიქსირდა მოსაზრება რომ პროექტით გათვალისწინებული განაპირა ჯებირები ვერ დაიცავს აღნიშნულ ხიდს, მდინარის ეროზიული მოქმედებისგან, აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელმა განმარტა, რომ აღნიშნული ჯებირები დაპროექტებულია მაქსიმალური წყალმოვარდნის გათვალისწინებით, აღნიშნული ხიდის პროექტირების ეტაპზე ჰიდროლოგია და გეოლოგია შესწავლილია და წარმოდგენილია გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშში. ადმინისტრაციული წარმოების ეტაპზე, სამინისტროში საზოგადოების მხრიდან აღნიშნულ პროექტთან დაკავშირებით წერილობითი შენიშვნები არ წარმოდგენილა.

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

### **ვ ბ რ ძ ა ნ ე ბ:**

1. გაიცეს გარემოსდაცვითი გადაწყვეტილება ამბროლაურის მუნიციპალიტეტში, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის (შ-119) ჭრებალო-ნიკორწმინდას საავტომობილო გზის კმ 1 (0+450)-ზე მდ. რიონზე 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 შერბილების და თავიდან აცილების 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“ 2013 წლის 31 დეკემბრის N424 დადგენილების შესაბამისად;

5. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა ნარჩენების მართვა უზრუნველყოს „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ შესაბამისად;
6. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა მშენებლობის დაწყებამდე, შესათანხმებლად დამატებით წარმოადგინოს კვლევაზე დაყრდნობით მომზადებული ინფორმაცია მდ. რიონის წყლისა და წყალზე დამოკიდებული სახეობების, მათ შორის იქთიოფაუნის შესახებ, სადაც განხილული იქნება მდინარის კალაპოტში ჩასატარებელი სამუშაოების (ბურჯების მშენებლობის) შედეგად გამოწვეული მათზე შესაძლო ზემოქმედების, შერბილების და საჭიროების შემთხვევაში საკომპენსაციო ღონისძიებების საკითხი. საქმიანობის განხორციელება უზრუნველყოს შეთანხმებული დოკუმენტაციის შესაბამისად;
7. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს მშენებლობის ეტაპისთვის წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე მონიტორინგის გეგმის შემუშავება, სადაც განსაზღვრული იქნება იქთიოფაუნაზე დაკვირვების საკითხები და მშენებლობის დაწყებამდე შეათანხმოს სამინისტროსთან. წყლის ბიომრავალფეროვნებაზე (მათ შორის იქთიოფაუნაზე) მონიტორინგი განახორციელოს სამინისტროსთან შეთანხმებული გეგმის 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 ამბროლაურის 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