

**ქალაქ თბილისის საკრებულოს
სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის
სხდომის ოქმი №11**

22 მაისი, 2018

თბილისი, თავისუფლების მოედანი N2
14:00 საათი

სხდომას ესწრებოდნენ:

1. თედო ისაკაძე - კომისიის თავმჯდომარე;
2. ილია ჯიშკარიანი - კომისიის წევრი;
3. შალვა ოგბაიძე - კომისიის წევრი;
4. დავით უჯმაჯურიძე - კომისიის წევრი;
5. გიორგი ახვლედიანი - კომისიის წევრი;
6. დავით რურუა - კომისიის წევრი;
7. მიხეილ ამაშუკელი - კომისიის წევრი;
8. ირაკლი ნადირაძე - კომისიის წევრი.

სხდომის დღის წესრიგი:

1. კომპანია „სისტრას“ პრეზენტაცია თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მიმართულებით დაგეგმილი და განსახორციელებელი/განხორციელებული ღონისძიებების შესახებ.
2. კომპანია „ფრეგობასის“ პრეზენტაცია ელექტრო ავტობუსების შესახებ.
3. „ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტში, თბილისის საკონცერტო დარბაზის მიმდებარედ, მრავალღონიანი მიწისქვეშა ავტოსადგომის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შესწავლის, მშენებლობის, ოპერირებისა და ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტისთვის გადმოცემის თაობაზე ინტერესთა გამოხატვის გამოცხადების შესახებ“ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს განკარგულების პროექტი (21.05.2018; 12-03181411-03).

კომისიის სხდომა ჩაითვალა უფლებამოსილად და შეუდგა მუშაობას დღის წესრიგით გათვალისწინებული საკითხების შესაბამისად.

სხდომას თავმჯდომარეობდა - **თედო ისაკაძე.**

მომხსენებლები:

- **ასმათ აბესაძე** - კომპანია „სისტრა“.
- **გიორგი გიგაური** - კომპანია „სისტრა“.

- **თეა მელიქაძე** - ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი, უფროსი ბანკირი, პროექტის კურატორი.
- **მურმან პატარაია** - კომპანია „ფრეგობასის“ დირექტორი.
- **ირაკლი თავართქილაძე** - ქ.თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის სსიპ „ქონების მართვის სააგენტოს“ უფროსი.
- **გიორგი ებანოიძე** - ქ.თბილისის მუნიციპალიტეტის მერიის ეკონომიკური განვითარების საქალაქო სამსახურის ინვესტიციების მოზიდვის და ხელშეწყობის განყოფილების უფროსი.

სხდომის თავმჯდომარემ გახსნა სხდომა და კომისიის წევრებს გააცნო დღის წესრიგი.

კომისიის წევრთა მიერ მოწონებულ იქნა და დამტკიცდა სხდომის დღის წესრიგი.

თ.ისაკაძე - დიდი მადლობა კომპანია „სისტრას“ თბილისის საკრებულოსთან თანამშრომლობისათვის. კომპანიის წარმომადგენლები დღის წესრიგით გათვალისწინებული პირველი საკითხის ფარგლებში გაგვაცნობენ თბილისში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების მიმართულებით დაგეგმილი ღონისძიებების შესახებ. სხდომის მეორე ნაწილში კომპანია „ფრეგობასის“ წარმომადგენლისგან მოვისმენთ ინფორმაციას ელექტრო ავტობუსების შესახებ. მესამე საკითხად განვიხილავთ „თბილისის საკონცერტო დარბაზის მიმდებარედ, მრავალდონიანი მიწისქვეშა ავტოსადგომის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შესწავლის, მშენებლობის, ოპერირებისა და ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტისთვის გადმოცემის თაობაზე ინტერესთა გამოხატვის გამოცხადების შესახებ“ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს განკარგულების პროექტს.

ი.ნადირაძე - მერიის მიერ გამოცხადებული ტენდერი რომლითაც 100 ახალი ავტობუსის შესყიდვა უნდა მომხდარიყო დღეს ჩაიშალა, თუ გაქვთ ინფორმაცია ამასთან დაკავშირებით.

თ.ისაკაძე - ჯერჯერობით არ გვაქვს დაწვრილებითი ინფორმაცია აღნიშნულთან დაკავშირებით.

ა.აბესაძე - წარმოდგენილი პროექტი „თბილისის ავტობუსების პროექტის“ ფარგლებში ხორციელდება. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის წილი თბილისში 40%-ს შეადგენს, კერძო ავტომობილების 30%-ს, მაგრამ კერძო ავტომობილების რაოდენობა განუწყვეტლივ იზრდება, რაც სამომავლოდ უფრო მეტ სირთულეს გამოიწვევს. ჩვენი პროექტის ამოცანაა, რომ შევცვალოთ არსებული ვითარება, ვინაიდან ქაოტური მოძრაობა გაუმართავი საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ქსელის შედეგია. ავტობუსების ქსელის განვითარება აუცილებელია, რათა გაუმჯობესდეს ავტობუსით მოსარგებლეთა მდგომარეობა და მგზავრები კერძო ავტომობილებიდან გადანაწილდნენ საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე. ავტობუსების და მიკროავტობუსების ქსელის რესტრუქტურირებისა და

მეტროსთან მულტიმოდალური ინტეგრაციის შედეგად, შემცირდება მგზავრობის დრო, გადახდის სისტემა გახდება ინტეგრირებული (მეტრო/მარშუტკა/ავტობუსი), შემცირდება საცობები, ტრანსპორტი არ იქნება გადატვირთული. პროექტის განხორციელების შედეგად, ჩვენ შევძლებთ ზუსტი რეკომენდაციები გავცეთ ეტაპობრივად.

ჩვენ დავეფუძნეთ ბოლო წლების კვლევებს, მაგრამ ჩვენი მხრივ ამ პროექტის ფარგლებშიც ვატარებთ კვლევას. კერძოდ, კომპანიის წარმომადგენლები დაჰყვებიან ავტობუსებს, ასევე მიკროავტობუსებს და ითვლიან მგზავრობის რაოდენობას.

გ.გიგაური - 3 კვირის წინ დავიწყეთ ავტობუსებში კვლევის ჩატარება. ჩვენი წარმომადგენლები, მგზავრების რაოდენობას როგორც დილის, ისე შუადღის და საღამოს საათებში ითვლიან. ამჟამად 22 მარშრუტის დათვლა მიმდინარეობს. ასევე, მიმდინარეობს მგზავრების გამოკითხვა დამატებით, იმის შესახებ, თუ სად მიდის მგზავრი და რა დანიშნულებით. ასევე მნიშვნელოვანია გადახდის შედეგების დათვლა, ვინაიდან ზოგ შემთხვევაში მგზავრები არ იხდიან მგზავრობის გადასახადს. რაც შეეხება მიკროავტობუსებს, დღესდღეობით 2000-მდე მიკროავტობუსი მოძრაობს თბილისში, ნახევარზე მეტში მოხდება გამოკვლევა. კვლევას დავამთავრებთ 15 ივნისს. პროექტის სრული ხანგრძლივობა შეადგენს 15 თვეს. პროექტის დაწყებიდან 5 თვის თავზე გვექნება რესტრუქტურული ავტობუსების სქემა. მე-2 ეტაპზე მოხდება ოფიციალური სქემის შემუშავება, ტარიფების ინტეგრირება. ბოლო ეტაპი ეძღვნება კერძო ოპერატორებთან ურთიერთობას, თბილისის მერიის თანამშრომლების კვალიფიკაციის ამაღლებას.

შ.ოგბაიძე - როგორია „სისტრას“ ხედვა რუსთავი-თბილისის მარშრუტზე.

ა.აბესაძე - ჩვენ ვფიქრობთ, რომ არასწორი მიდგომაა, თუმცა მერიას არ გააჩნია მექანიზმი აღნიშნული საკითხის კონტროლის მიმართულებით. გადაწყვეტის გზად მიგვაჩნია, რომ შეიქმნას ერთიანი სამსახური, რომელიც იმუშავებს ტრანსპორტის საკითხებზე.

შ.ოგბაიძე - აუცილებელია, რომ მსგავსი მარშრუტები სამართლებრივ სივრცეში მოექცეს.

ი.ჯიშკარიანი - ხშირად ვმგზავრობ №37 ავტობუსით, მართალია ავტობუსი ძალიან კომფორტულია, მაგრამ მძღოლები არიან არაკვალიფიციურები, საჭიროა მათი გადამზადება ან ახალი კადრების მომზადება.

გ.გიგაური - ავტობუსების მძღოლებს ხშირად უწევთ არასწორი მანევრირება, იმის გამო, რომ ხდება წესრიგის დარღვევა კერძო ავტომობილების მძღოლების მიერ, რასაც თავის მხრივ განაპირობებს საპატრულო პოლიციის მხრიდან დარღვევის იგნორირება.

მ.მუმლაძე - პრობლემა არის კომპლექსური, იმატებს კერძო ავტომობილების რაოდენობა, ამიტომ უნდა განვახილოთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი.

მოვახდინეთ კანონპროექტის ინიცირება პარლამენტში, რომ ავტოსადგურების მშენებლობის დაგეგმარებაშიც მივიღოთ მონაწილეობა.

თ.ისაკაძე - დიდი მადლობა კომპანია „სისტრას“ პრეზენტაციისათვის, გავაგრძელებთ თანამშრომლობას.

- კომისიის წევრებმა ცნობად მიიღეს წარმოდგენილი ინფორმაცია.

2. კომპანია „ფრეგობასის“ პრეზენტაცია ელექტრო ავტობუსების შესახებ.

მ.პატარია - დიდი მადლობა, რომ მოგვეცა საშუალება წარმოგიდგინოთ ინფორმაცია ელექტრო ავტობუსების შესახებ. პირველ რიგში, მინდა მოკლე ინფორმაცია წარმოგიდგინოთ კომპანიის შესახებ. კომპანია „ფრეგობასი“ გახლავთ ნავთობკომპანია „ფრეგოს“ პარტნიორი კომპანია, რომელიც მეორე წელია საქართველოში მუშაობს. ჩვენი პარტნიორია გერმანული კომპანია „EURABUS“. რომელიც უკვე 27 წელია ბაზარზე, მათ შორის 10 წლიანი გამოცდილება ელექტროავტობუსების წარმოებაში აქვს. კომპანია ფრეგობასის მიზანია პარტნიორ გერმანულ კომპანია „EURABUS“ - თან და უმსხვილეს ჩინურ კორპორაცია „ZTE Corporation“ - თან ერთად დაიწყოს საქართველოში ელექტროავტობუსების წარმოება. ჩვენი ავტობუსი არის ამ ორი კომპანიის ერთობლივი პროდუქტი. „ZTE Smart Auto Corporation“ ჯერ კიდევ 1985 წელს დაფუძნდა, იგი ერთ-ერთი ინდუსტრიული ლიდერია მსოფლიოში, კომპანია მრავალპროფილიანია და სხვადასხვა მიმართულებით მუშაობს როგორებიცაა: 4G და 5G ტექნოლოგიები, ე.წ. „Smart Communication“-ები, მონიტორინგის ტექნოლოგიები თუ ავტობუსების წარმოება. პარტნიორი კომპანიების მიერ წარმოებული პროდუქცია აქტიურად იყიდება როგორც ევროკავშირის, ისე აზიისა და ამერიკის ბაზარზე. პროექტის ფარგლებში, მოხდება საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისი მუნიციპალური და საქალაქთაშორისო ავტობუსების წარმოება. აღნიშნული ავტობუსებით სარგებლობენ ისეთი ქვეყნები, როგორიცაა: შვედეთი, დანია, ნორვეგია, ჩინეთი.

ერთის მხრივ, თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება ევროკავშირთან, ხოლო მეორეს მხრივ, ჩინეთთან იძლევა საუკეთესო საშუალებას იმისათვის, რომ საქართველო რეგიონში ერთ-ერთი საინტერესო ქვეყანა გახდეს წარმოების დაწყებისა და შემდგომში მისი ევროკავშირის ქვეყნებში რეალიზაციის თვალსაზრისით.

რაც შეეხება წარმოებას საქართველოში, წინასწარ შერჩეულ ტერიტორიაზე აშენდება ავტობუსების ამწობი ქარხანა, პარტნიორი კომპანიები უზრუნველყოფენ ქარხნისთვის საჭირო ინფრასტრუქტურის მოწყობას. საწარმოს დაფუძნების პროექტის ღირებულება შეადგენს 10 მლნ. აშშ დოლარს. საწარმოში ავტობუსის კარკასის აწყობა ხდება ინოვაციური მეთოდით, ალუმინის მცირე დეტალებით, რომელსაც არ სჭირდება შედუღება. ავტობუსი იწყობა სექციების მიხედვით და იგი შესაძლებელია იყოს 8, 10 ან 12 მეტრიანი, კონსტრუქცია

სრულად აკმაყოფილებს ევროპული სტანდარტის მოთხოვნებს და უსაფრთხოების მხრივ არის ძალიან მყარი.

აქვე მინდა განგიმარტოთ, რატომ უნდა მივანიჭოთ უპირატესობა ელექტრო ავტობუსს. ამ ყველაფერს სჭირდება როგორც ეკონომიკური, ისე ეკოლოგიური გაანალიზება. კერძოდ, ეს ავტობუსი არის 100%-ით ეკოლოგიურად სუფთა, უფრო ეკონომიური ვიდრე საწავავის სხვადასხვა ტიპზე მომუშავე ავტობუსები, ექსპლუატაციის ყოველ 5 წლის ვადაში დაიზოგება მინიმუმ 50 000 000 ლარი და მაქსიმუმ 275 000 000 ლარი, 1%-ით შემცირდება ქვეყნის ბიუჯეტის მიმდინარე ანგარიშების დეფიციტი, მხოლოდ დედაქალაქის მუნიციპალური ტრანსპორტის ჩანაცვლების პირობებში. მთელი ქვეყნის მასშტაბით მუნიციპალური ტრანსპორტის ჩანაცვლება მიმდინარე ანგარიშების დეფიციტს შეამცირებს 2%-ით. ელექტროავტობუსის საექსპლუატაციო პერიოდში მისი მოვლა-პატრონობა, შენახვა, ფინანსურად უფრო მომგებიანია. საექსპლუატაციო დროის განმავლობაში, მთლიანი სუფთა დანაზოგი ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტისთვის იქნება: 783,784,806-მდე ლარი. დასაქმდება 300-ზე მეტი ადგილობრივი მუშახელი, დასაქმებულები შეისწავლიან თანამედროვე სპეციალობებს, რომლის მსგავსი ტიპის მაღალანაზღაურებადი პროფესიონალები მოცემულ ეტაპზე ქვეყანაში არ არსებობს. წარმოებული ელექტრო ავტობუსების ექსპლუატაციის პერიოდში საწარმო უზრუნველყოფს მის მოვლასა და ტექნიკურ მხარდაჭერას. ელექტრო ავტობუსების აწყობა მოხდება იმ სპეციფიკაციებით და პარამეტრებით (8 მეტრიანი, 12 მეტრიანი, მუნიციპალური, საქალაქთაშორისო) როგორსაც მოითხოვს დამკვეთი.

ი.ჯიშკარიანი - როდის იკლებს ავტობუსის ექსპლუატაციის ვადა.

მ.პატარაია - საქართველოში არ არსებობს, ამ ავტობუსების შემდგომი მოვლა-პატრონობის მექანიზმი, ჩვენ პარტნიორების მხრიდან ვიმყარებთ გარანტიას მაქსიმალურად. აქვე მინდა მოგახსენოთ, რომ ეს ავტობუსი, რომელიც ამჟამად თბილისში დადის განკუთვნილია აზიური ბაზრისთვის, ევროპული სადემონსტრაციო მოდელი გაგზავნილი იყო ლონდონში. ამიტომ ეს არ არის ის ელექტროავტობუსი რომელსაც შემდგომში შემოვიყვანთ საქართველოში, ამ ავტობუსს არ აქვს შშმ პირთათვის განკუთვნილი სტანდარტები.

ი.ჯიშკარიანი - ფასთა სხვაობა რამდენია ამ ელექტროავტობუსსა და MAN-ს ავტობუსებს შორის.

მ.პატარაია - დამოკიდებულია სხვადასხვა კომპონენტზე, ფასის 60 % არის აკუმულატორების ღირებულება. შეგვიძლია გითხრათ, რომ რამდენიმე ათასით მეტია MAN-ის ავტობუსის ღირებულებაზე.

მ.ამაშუკელი - დღიური ხარჯი რამდენია.

მ.პატარაია - დაახლოებით 20 ლარამდე. აქვე მინდა წარმოგიდგინოთ ავტობუსის ტესტირების შედეგები. ტესტირება ჩატარდა 9-20 მაისს. ავტობუსის ტესტირების ხაზები: 61, 9, 88, 14, 51, 21. რელიეფური თვალსაზრისით ყველაზე რთული ხაზია

№88. ელექტროავტობუსმა №88 მარშრუტზე იარა 3 სამუშაო დღე: 12, 16 და 20 მაისს. ყველაზე გრძელი ხაზი №51 (ბაგების სტუდქალაქი - გლდანულა), ელექტროავტობუსმა №51 მარშრუტზე იარა 17 მაისს.

სულ ავტობუსმა გაიარა 2134,4 კმ. მაქსიმალური გარბენი დღეში 218 კმ. მინიმალური გარბენი დღეში 151 კმ. საშუალო დღიური გარბენი 187 კმ. სამუშაო დღის საშუალო ხანგრძლივობა 16 სთ, ბაზაზე დაბრუნებისას აკუმულატორის დამუხტვის დონის საშუალო მაჩვენებელი: 41,4%. ყოველ 100 კილომეტრზე გახარჯული ელ. ენერგია 97,32 კვტ/სთ, ყოველ 100 კილომეტრზე გახარჯული ელ. ენერგიის ფასი 13,92 ლარი.

შ.ოგბაიძე - საქართველო გახდა ელექტრომობილების მიმართ მხარდამჭერი ქვეყანა.

მ.პატარაია - თქვენი მხარდაჭერის იმედი გვაქვს.

თ.ისაკაძე - დიდი მადლობა ინფორმაციისათვის.

- კომისიის წევრებმა ცნობად მიიღეს წარმოდგენილი ინფორმაცია.

3. „ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტში, თბილისის საკონცერტო დარბაზის მიმდებარედ, მრავალდონიანი მიწისქვეშა ავტოსადგომის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შესწავლის, მშენებლობის, ოპერირებისა და ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტისთვის გადმოცემის თაობაზე ინტერესთა გამოხატვის პირობების მოწონების შესახებ“ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს განკარგულების პროექტი (21.05.2018; 12-03181411-03).

ი.თავართქილაძე - წარმოდგენილი პროექტის მიხედვით, ინტერესთა გამოხატვის გამოცხადების მიზანია ამ პირობებით გათვალისწინებულ ტერიტორიაზე მრავალდონიანი მიწისქვეშა ავტოსადგომის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შესწავლის, მშენებლობის, ოპერირებისა და ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტისთვის გადმოცემის უზრუნველყოფა ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებული პირის მიერ. მიწის ნაკვეთის სავარაუდო ფართობი შეადგენს 2304 კვ.მ-ს, ხოლო ავტოსადგომების მინიმალური რაოდენობა განისაზღვრება 183 ერთეულით. განკარგულების პროექტის მიხედვით, აღნაგობის ვადა განისაზღვრა 27 წლით, შესაბამისი მშენებლობის ნებართვის მოპოვების დღიდან. გამარჯვებული კომპანია, პროექტის დაწყებიდან 3 თვეში ჩაატარებს დეტალურ ტექნიკურ კვლევას. ინვესტორის შერჩევა მოხდება იმის მიხედვით, ვინც უფრო დიდ საბანკო გარანტიას წარმოადგენს. საქართველოში გამოცდილება ამ

მიმართულებით არ არსებობს, ამიტომ საბანკო გარანტიაზე ვაკეთებთ აქცენტს. მინიმალური გარანტია ერთ ავტომობილზე არის 2500 ლარი. პროექტის მიხედვით, ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებულ პირს უძრავი ქონება გადაეცემა მიწისზედა ტერიტორიის მშენებლობის/ოპერირების უფლების გარეშე, გარდა უშუალოდ და პირდაპირ ავტოსადგომის მშენებლობასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის (ჩასასვლელ-ამოსასვლელი კვანძების) მოწყობის უფლებისა. წარმოდგენილი განკარგულების პროექტის მიხედვით, ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებულ პირს არ ექნება უფლება, შემოღობოს საპროექტო ტერიტორია ან/და რაიმე ფორმით შეზღუდოს მისი მიწისზედა საერთო საზოგადოებრივი სარგებლობა. მშენებლობის დასრულებისა და ექსპლუატაციაში მიღების ვადა განისაზღვრება 24 (ოცდაოთხი) თვით, შესაბამისი მშენებლობის ნებართვის მოპოვების დღიდან. ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებული პირი ვალდებულია ავტოსადგომზე უზრუნველყოს „სმარტ პარკინგის“ სისტემების დანერგვა, რომელიც უნდა იყოს უნივერსალური და ინტეგრირებადი ქალაქ თბილისში არსებული ან დაგეგმილი ავტოსადგომების სხვა სისტემებთან. ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებულმა პირმა ავტოსადგომზე ავტომანქანებისთვის განკუთვნილი ადგილების სულ მცირე 5% უნდა გამოყოს ელექტრო მანქანებისათვის და აღნიშნულ ადგილებზე დაამონტაჟოს ელექტრო მანქანის დასამუხტი მოწყობილობები. ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებული პირი ვალდებულია მშენებლობის პროცესი წარმართოს იმგვარად, რომ მშენებლობის პერიოდში არ მოხდეს პ. მელიქიშვილის და მ. კოსტავას ქუჩების შევიწროება, ჩაკეტვა ან მოძრაობის რაიმე მხრივ შეფერხება. გამარჯვებული პირი ვალდებულია ავტოსადგომში სატრანსპორტო საშუალებების ჩასასვლელი მოაწყოს მხოლოდ ნ. ნიკოლაძის ქუჩის მხრიდან, ხოლო ავტოსადგომიდან სატრანსპორტო საშუალებების გამოსასვლელი - მხოლოდ მ. კოსტავას ქუჩის მხრიდან (N27-ის მიმდებარე ტერიტორიაზე). ინტერესთა გამოხატვაში გამარჯვებული პირი ვალდებულია ავტოსადგომის საქმიანობის პროფილი შეინარჩუნოს უძრავი ქონების პირდაპირი განკარგვის წესით, სარგებლობის უფლებით, აღნაგობის ფორმით გადაცემის შესახებ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის სსიპ - „ქონების მართვის სააგენტოსთან“ (შემდგომში - „სააგენტო“) დადებული აღნაგობის ხელშეკრულების (შემდგომში - „აღნაგობის ხელშეკრულება“) ვადის განმავლობაში, ხოლო ვადის გასვლის შემდგომ, უძრავი ქონება ავტოსადგომთან ერთად ყოველგვარი საზღაურის გარეშე გადასცეს ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტს ოპერირებად მდგომარეობაში.

გ.ებანოიძე - მიმდებარედ არის ძველი კორპუსები, შესაძლებელია საჭირო გახდეს მათი გამაგრება. პროექტის მიმდინარეობის დროს შესაძლებელია გამოჩნდეს

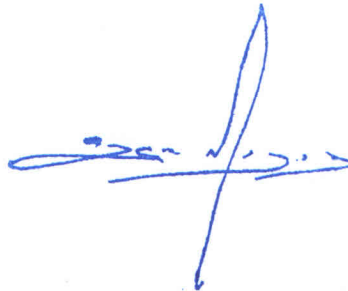
დამატებითი ხარჯები, ამიტომ აქცენტს ფინანსურად ძლიერ კომპანიებზე ვაკეთებთ.

სხდომის თავმჯდომარემ კენჭისყრაზე დააყენა დასკვნის პროექტი. ხმათა უმრავლესობით (მომხრე - 7; თავი შეიკავა - 0, წინააღმდეგი - 0), კომისიამ დაადგინა:

- ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის შემუშავებული დასკვნა „ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტში, თბილისის საკონცერტო დარბაზის მიმდებარედ, მრავალდონიანი მიწისქვეშა ავტოსადგომის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური შესწავლის, მშენებლობის, ოპერირებისა და ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტისთვის გადმოცემის თაობაზე ინტერესთა გამოხატვის გამოცხადების შესახებ“ ქალაქ თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს განკარგულების პროექტის შესახებ გადაეგზავნოს ქ.თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს აპარატის უფროსს.

კომისიის თავმჯდომარემ სხდომა დახურულად გამოაცხადა.

სატრანსპორტო საკითხთა კომისიის
თავმჯდომარე



თედო ისაკაძე