

დუშეთის მუნიციპალიტეტის სოფელ ჩანადირებიდან სოფელ მლაშეში

მისასვლელი საავტომობილო გზის მოასფალტება.

განმარტებითი ბარათი

შესავალი

დუშეთის მუნიციპალიტეტის გამგეობის და ინდ.მეწარმე “გელა წოწკოლაური“-ს შორის 24.12.2015 წ. № 770 დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, სპეციალისტების მიერ ჩატარებულია არსებული გზის საძიებო სამუშაოები. ტექნიკური დავალებით განსაზღვრული ჩამონათვალის მიხედვით შედგენილი იქნა ს.მლაშიდან ს.ჩანადირებამდე არსებული საავტომობილო გზის სავალი ნაწილის **მოასფალტების** სამუშაოების შესასრულებლად საპროექტო-სახარჯთაღრიცხვო ტექლოკუმენტაცია. **მოასფალტებას** ექვემდებარება სოფ. მლაშიდან ს.ჩანადირებამდე გზა, რომელიც იწყება მლაშე-საკრამულის გზის დასაწყისიდან პკ.0+00-დან კოორდინატებით (X-474081,73 Y-4651391,37) და მთავრდება სოფ. ჩანადირებში ბაგიჭალა-დუშეთის გზის შეერთებამდე პკ.**40+50** კოორდინატებით (X-474759,93 Y-4654904.60) გზის სავალი ნაწილი გაივლის სოფ. მლაშის დასახლებულ პუნქტს პკ. 0+00-დან პკ 11+50 -ის ჩათვლით, ბაზალეთის ტურბაზის მიმდებარე დასახლებულ პუნქტს (პკ.**22+50** დან პკ**30+50**) ჩათვლით და სოფ. ჩანადირების დასახლებულ პუნქტს პკ. **37+00**-დან პკ.**40+50**-ის ჩათვლით. გზის დანარჩენი ნაწილი გაივლის დაუსახლებელ ნაწილში. გზის სავალი ნაწილის საფარი წარმოდგენილია არსებული ქვიშა-ხრეშოვანი საფარით პკ.0+00-დან პკ(12+00)-ის ჩათვლით და პკ (12+00--დან პკ(40+50)-ის ჩათვლით არსებული ასფალტბეტონის ერთფენიანი საფარი სისქით საშ. 7 სმ. რომელიც დაზიანებულია (ბზარები, ორმოები).

გზის გეგმა

სოფ. მლაშე-ჩანადირების საავტომობილო გზის სარეაბილტაციო მონაკვეთის სიგრძე 4050 მ-ია საპროექტო გზის მთელ სიგრძეზე გვხვდება მოხვევის კუთხეები სხვადასხვა რადიუსის, არსებული რელიეფიდან და დასახლებიდან და აგრეთვე უკვე ჩამოყალიბებული გზის საფარის ქვედა ფენების დატკეპნის და სიმტკიცის გათვალისწინებით, რადიუსების გაზრდა ან შემცირება შეუძლებელია. დაპროექტებისას არსებული გზის გეგმა გამოყენებულია უცვლელად, რაც საშუალებას იძლევა შენარჩუნებული იქნას გზის განთავსების ზოლი და არსებული ხელოვნური

ნაგებობები. პროექტის მიხედვით არ იცვლება არსებული გზის გეომეტრია, გეგმა, მიწის ვაკისი, გრძივი ქანობები, შესაბამისად დაპროექტებისას არაა დაკვალული ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მრუდები.

გრძივი პროფილი

პკ. 0+00-დან პკ (12+00)-ის ჩათვლით გათვალისწინებულია ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით და ღორღით შესწორება და ასფალტბეტონის ორფენიანი საფარის მოწყობა, ყოველივე ამის გათვალისწინებით, გრძივი პროფილი აწეულია საშ. 30 სმ-ით. პროფილი შედგენილია აბსოლუტურ ნიშნულებზე. გრძივი პროფილის არსებული და საპროექტო ნიშნულები მიეკუთვნება გზის ღერძის ნიშნულებს, რომელიც ადგილზე მიბმულია გზის გასწვრივ განლაგებულ დროებით რეპერებზე (რეპერები მოწყობილია მუდმივ საგნებზე). (გრძივი პროფილი პკ.(32+00)-დან პკ (33+70)-ის ჩათვლით აწეულია ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით.

მიწის ვაკისი

საპროექტო გზის ვაკისი დაპროექტებულია მოქმედი ნორმის მოთხოვნის საფუძველზე და ტიპიური საპროექტო გადაწყვეტილების მოთხოვნის შესაბამისად.

საპროექტო ვაკისის სიგანე 7÷9 მ-ია. მიწის ვაკისის მოსაწყობად პროექტით გათვალისწინებულია შემდეგი სახის სამუშაოები: 1) არსებული ასფალტის დაზიანებული საფარის მოხსნა და გატანა ყრილში; 2) გრუნტის დამუშავება ბუღდოზერით, დატვირთვა ექსკავატორით ავტოთვიომცლელზე და ტრანსპორტირება ნაყარში; 3) გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით, დატვირთვა და ტრანსპორტირება ნაყარში; 4) გრუნტის დამუშავება კიუვეტებში ექსკავატორით, დატვირთვა და ტრანსპორტირება ნაყარში; 5) გრუნტის დამუშავება ხელით კიუვეტებში, დატვირთვა და გატანა ნაყარში; 6) ყრილის მოწყობა პკ(32+00 პკ.33+70) ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით; 7) პკ 32+65-ზე მილხიდის მოწყობა; 8) გვერდულების მოშანდაკება ავტოგრეიდერით.

საგზაო სამოსი

გზის სამოსის დაპროექტებისას მხედველობაში მიღებულია არსებული გზის სამოსის მდგომარეობა, რომლის გათვალისწინებითაც შერჩეულია გზის სამოსის კონსტრუქცია. პროექტით მიღებულია: 1) არსებული დაზიანებული ასფალტბეტონის საფარის მოხსნა და გატანა; 2) გაფხვიერება-მოსწორება პროფილირება ავტოგრეიდერით; 3) საფუძვლის ქვედა ფენის მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით

(სისქე 12 სმ. დატკეპნით); 4) საფუძვლის ზედა ფენა ფრაქციული ღორღით, (ფრაქცია 10-20 და 40-60) სისქით 10 სმ; 5) თხევადი ბითუმის მოსხმა; 6) ასფალტის საფარის ქვედა (I) ფენა მსხვილმარცვლოვანი, ფოროვანი, ღორღოვანი ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, მარკა II, სისქით 5 სმ; ასფალტის შემავსებელი ღორღით ფრაქცია 0-30 მმ. 7) თხევადი ბითუმის მოსხმა; 8) საფარის ზედა ფენა წვრილმარცვლოვანი, მკვრივი, ღორღოვანი, ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი B მარკა II, სისქით 3 სმ. 9) გვერდულების მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით.

ხელოვნური ნაგებობა

საპროექტო გზის მონაკვეთის ფარგლებში სავალი საკვლევაძიებო სამუშაოების ჩატარების დროს შესწავლილი იქნა და განისაზღვრა მილხიდების და სანიაღვრე ღარების მოწყობის და განლაგების ადგილები კერძო საცხოვრებელი სახლების შესასვლელებში და ძირითად გზასთან შიდა ქუჩების (გზების) გადაკვეთის (გზაჯვარედინებზე) ადგილებში სანიაღვრე ღარების (მონოლითური რკინა-ბეტონის კონსტრუქციის) მოწყობის ადგილები.

მშენებლობის მოსამზადებელი პერიოდის ამოცანები

მოსამზადებელ პერიოდში საგზაო სამშენებლო სამუშაოების დაწყებამდე უნდა განხორციელდეს ძირითადი სამშენებლო ფრონტის უზრუნველყოფა. აუცილებლობას წარმოადგენს შემდეგი სამუშაოების განხორციელება: 1) სამშენებლო მოედნის (ტერიტორიის) გასუფთავება; 2) ძირითადი სამუშაოების დაწყებამდე საჭიროა მიწისქვეშა კომუნიკაციების, წყალგამყვანი (კიუვეტების) და მიწების მოწყობა დასახლებულ პუნქტებში (შესასვლელებში). მშენებლობის მოსამზადებელი პერიოდის დამთავრების შემდეგ სრულდება სამუშაოების სრული კომპლექტი.

საგზაო სამოსის მოწყობა

გზის სამოსის კონსტრუქციის მოწყობის სამუშაოების ტექნოლოგიური თანმიმდევრობა საერთოა: დაზიანებული ადგილის მომზადება, მასალის მოზიდვა, საფუძვლის მოსწორება და დატკეპნა. პროექტი ითვალისწინებს: 1) საფუძვლის მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით და ღწორღის ფენით (დატკეპნის კოეფიციენტის გათვალისწინებით) ინერტული მასის მოყვრის შემდეგ ხდება მისი მოსწორება-მოშანდაკება, პროფილირება და დატკეპნა, კიდებიდან შუაგულისკენ; დატკეპნა უნდა შესრულდეს მორწყვით, სატკეპნის სელების რაოდენობა უნდა დაზუსტდეს ადგილზე საცდელი ტკეპნით. საფუძვლის I (ქვედა ფენის მოწყობა გათვალისწინებულია ქვიშა-

ხრეშოვანი ნარევით (ფენის სისქე 12-სმ) და საფუძვლის ზედა (II) ფენა სისქით 10 სმ. (ღორდი) სატკეპნის სიჩქარე დასაწყისში $1.5 \div 2$ კმ/სთ, ხოლო დატკეპნის ბოლოსთვის კი 5 კმ/სთ. დატკეპნა უნდა მოხდეს მორწყვით; 2) ასფალტბეტონის ქვედა (პირველი) ფენის მოწყობის წინ გათვალისწინებულია ქვედა ფენის (ღორდის) დამუშავება თხევადი ბითუმით, რომელიც უნდა შესრულდეს 1-6 სთ-ით ადრე; ფოროვანი ასფალტბეტონის გამკვრივების კოეფიციენტი უნდა იყოს არანაკლები 0.98-ისა, ხოლო მკვრივი ასფალტბეტონისა არანაკლებ 0.99-ისა. დატკეპნა უნდა შესრულდეს ისე, რომ არ წარმოიქმნას ზედაპირზე ბზარები და არ დარჩეს ნაკვალევი, დაგების დროს აუცილებელია საფარის სისწორის და განივი ქანობების შენარჩუნება. დაუშვებელია ავტოტრანსპორტის მოძრაობა ახლად მოწყობილ ასფალტბეტონის საფარზე მის მთლიან გაცივებამდე. დატკეპნა უნდა დაიწყოს დაგებისთანავე მასალის ტემპერატურის დაცვით ტკეპნის დასაწყისში 120° -ს ზევით. ასფალტბეტონის ნარევები იტკეპნება თავიდან გლუვვალციანი სატკეპნით, მასით 6-8ტ. ან ვიბრაციული სატკეპნით (6-8ტ) გამორთული ვიბრატორით 2-3 სვლა, შემდეგ სატკეპნი პნევმატურ ბორბალზე მასით 16 ტ.(6-10 სვლა), ან გლოვვალციანი სატკეპნით მასით 10-13 ტ(8-10 სვლა) ან ვიბრაციული სატკეპნით მასით 6-8 ტ. გამორთული ვიბრატორით (3-4 სვლა) და საბოლოო გლოვალციანი სატკეპნით, მასით 11-18 ტ (4-8 სვლა). საფარის სისწორე უნდა გაიზომოს 3 მ. სიგრძის ლითონის ლარტყით, დეფექტური მონაკვეთები უნდა შესწორდეს, ახალი საფარი უნდა იყოს ერთგვაროვანი ბზარებისა და ზედაპირზე შემკვრელის დაცვარვის გარეშე. ცხელი ასფალტბეტონის დაგება უნდა შესრულდეს მშრალ ამინდში გაზაფხულზე ან ზაფხულში არანაკლებ $+5^{\circ}\text{C}$ ტემპერატურის დროს, ხოლო შემოდგომაზე $+10^{\circ}\text{C}$ ტემპერატურის დროს.

შრომის დაცვის და უსაფრთხოების ტექნიკა

მშენებლობის წარმოების უსაფრთხო მეთოდების და სანიტარული ნორმების დაცვა სავალდებულოა. ტექნიკური უსაფრთხოების წესების ნორმებში 1984წ. სნ და წ. III-4-89წ. სადაც განხილულია ყველა ის საკითხი, რომელთა შესრულება სავალდებულოა მშენებლობის წარმოებისას. მშენებლობაზე დაიშვებიან უსაფრთხოების ტექნიკის და სანიტარული წესების ინსტრუქცია გავლილი. საჭიროა მშენებლობის დაწყებამდე არსებული გზის მოწესრიგება რათა უზრუნველყოთ ტრანსპორტის და მანქანების თავისუფალი მანევრირება. სახიფათო ზონებში საჭიროა გამაფრთხილებელი ნიშნების დაყენება. მუშები უზრუნველყოფილი უნდა იყვნენ დამცავი ჩაჩქანებით სპეციალური დამხმარე მედიკამენტებით. ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოების წესების შესრულებას უნდა დაეთმოს განსაკუთრებული ყურადღება.

გამოყენებული ლიტერატურა: საქართველოს ეროვნული სტანდარტი, სსტ 72 : 2009;

„ზეები საავტომობილო საერთო სარგებლობის, გეომეტრიული და
სტრუქტურული მოთხოვნები.“

ინდ. მეწარმე “გელა წოწკოლაური” ----- /გ. წოწკოლაური/