

დუშეთის მუნიციპალიტეტის სოფელ გრიგოლაანთკარიდან სოფელ

ჩირდილელიანთკარში მისასვლელი გზის მოასფალტება

შინაარსი

განმარტებითი ბარათი

1. უწყისი
2. გრძივი და განივი პროფილები
3. ხელოვნური ნაგებობები
4. მშენებლობის ორგანიზაციის პროექტი
5. ხარჯთაღრიცხვა

განმარტებითი ბარათი

შესავალი

დუშეთის მუნიციპალიტეტის გამგეობის და ინდ.მეწარმე “გელა წოწკოლაური“-ს შორის 14.01.2015 წ. № 11 დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე, სპეციალისტების მიერ ჩატარებულია არსებული გზის საკვლეფ-საძიებო სამუშაოები. ტექნიკური დავალებით განსაზღვრული ჩამონათვალის მიხედვით შედგენილი იქნა დუშეთი-მჭადიჯვარის საავტომობილო გზიდან (ს. გრიგოლაანთკარიდან) სოფ. ჩირდილელიანთკარამდე არსებული საავტომობილო გზის სავალი ნაწილის სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესასრულებლად საპროექტო-სახარჯთაღრიცხვო ტექლოკუმენტაცია. რეაბილიტაციას ექვემდებარება (ს. გრიგოლაანთკარიდან) სოფ. ჩირდილელიანთკარამდე გზა, რომელიც იწყება (ს. გრიგოლაანთკარი-ჩირდილელიანთკარის გზის დასაწყისიდან პკ.0+00-დან კოორდინატებით (X-4655139,79 Y-471590,48) და მთავრდება სოფ. სოფ. ჩირდილელიანების ცენტრში (მოსაცდელი). პკ.11+44 კოორდინატებით (X-4655686,46 Y-470638,43) გზის სავალი ნაწილი გაივლის სოფ. გრიგოლაანთკარის დასახლებულ პუნქტს პკ. 0+00-დან პკ 2+50 -ის ჩათვლით, და სოფ. ჩირდილელიანთკარის დასახლებულ პუნქტს პკ. 7+00-დან პკ.11+44-ის ჩათვლით. გზის დანარჩენი ნაწილი გაივლის დაუსახლებელ ნაწილში. გზის სავალი ნაწილის საფარი წარმოდგენილია არსებული ქვიშა-ხრეშოვანი (“ბალასტის”) საფარით პკ.0+0,00-დან პკ.11+44-ის ჩათვლით

გზის გეგმა

სოფელ გრიგოლანთკარიდან სოფ. ჩირდილელიანთკარში მისასვლელი გზის საერთო სიგრძეა 1144 მეტრი საპროექტო გზის მთელ სიგრძეზე გეხვედება 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.

გრძივი პროფილი

პკ. 0+00-დან პკ (11+44)-ის ჩათვლით გათვალისწინებულია ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით შესწორება და ფრაქციული ღორღის საფარის 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).

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 „ბალასტის“ გზის გაფხვიერება და მოსწორება, დატკეპნა ; 2) გზის გასწვრივ არსებული გრუნტის დამუშავება ბუღდოზერით, დატვირთვა ექსკავატორით ავტოთვიმცლელზე და ტრანსპორტირება ნაყარში; 3) გრუნტის დამუშავება ექსკავატორით, დატვირთვა და ტრანსპორტირება ნაყარში; 4) გრუნტის დამუშავება კიუვეტებში ექსკავატორით, დატვირთვა და ტრანსპორტირება ნაყარში; 5) პკ 1+75-ზე 20 გრძ.მ მილხიდის მოწყობა; 6) გვერდულების მოშანდაკება ავტოგრეიდერით. 7) სანიაღვრე ღარების (ლითონის მილებით) მოწყობა 4 ადგილზე: პკ. 7+10 (12 გრძ.მ); პკ. 8+17 (10,0 გრძ.მ); პკ 9+60 (10 გრძ.მ); პკ 11+10 (10,0 გრძ.მ); 8) გზის ნაპირსამაგრი (საყრდენი) კედელი: პკ. 8+85 (18 გრძ.მ);

საგზაო სამოსი

გზის სამოსის დაპროექტებისას მხედველობაში მიღებულია არსებული გზის სამოსის მდგომარეობა, რომლის გათვალისწინებითაც შერჩეულია გზის სამოსის კონსტრუქცია. პროექტით მიღებულია: 1) არსებული „ბალასტის“ საფარის გაფხვიერება; 2) მოსწორება პროფილირება და დატკეპნა; 3) საფუძვლის ქვედა ფენის მოწყობა შემავესებელი ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით (სისქე 12 სმ. დატკეპნით); 4) საფუძვლის ზედა ფენა ფრაქციული ღორღით (0-40 მმ.) სისქით 10 სმ; 5) თხევადი ბითუმის მოსხმა; 6) ასფალტის საფარის ქვედა (I) ფენა მსხვილმარცვლოვანი, ფოროვანი, ასფალტბეტონის ცხელი ნარევი, მარკა II, სისქით 6 სმ; 7) თხევადი ბითუმის მოსხმა; 8) საფარის ზედა ფენა წვრილმარცვლოვანი, ცხელი ასფალტბეტონის ტიპი “ნ” მარკა II, სისქით 3 სმ. 9) გვერდულების მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით. 10) გზის მარჯვენა მხარეს პკ. 7+10 დან პკ. 11+20 ბეტონის სანიაღვრე ღარის მოწყობა (დასახლებულ ნაწილში).

ხელოვნური ნაგებობები

საპროექტო გზის მონაკვეთის ფარგლებში სავალი საკვლევესაძიებო სამუშაოების ჩატარების დროს შესწავლილი იქნა და განისაზღვრა გზის ნაპირსამაგრი საყრდენი კედლების, მილხიდების და სანიაღვრე ღარების მოწყობის და განლაგების ადგილები ძირითად გზასთან შიდა ქუჩების (გზების) გადაკვეთის (გზაჯვარედინებზე) ადგილებში სანიაღვრე ღარების 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 და ხელოვნური ნაგებობების მოწყობა. მშენებლობის მოსამზადებელი პერიოდის დამთავრების შემდეგ სრულდება სამუშაოების სრული კომპლექტი.

საგზაო სამოსის მოწყობა

გზის სამოსის კონსტრუქციის მოწყობის სამუშაოების ტექნოლოგიური თანმიმდევრობა საერთოა: გზის ვაკისის მომზადება, მასალის მოზიდვა, საფუძვლის მოსწორება და დატკეპნა. პროექტი ითვალისწინებს: 1) საფუძვლის მოწყობა

შემასწორებელი ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით და ფრაქციული ღორღის ფენით (დატკეპნის კოეფიციენტის გათვალისწინებით) ინერტული მასის მოყრის შემდეგ ხდება მისი მოსწორება-მოშანდაკება, პროფილირება და დატკეპნა, კიდეებიდან 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. (ღორღი) 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 (ღორღის) 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 6-8 ტ. ან ვიბრაციული სატკეპნით (6-8 ტ) გამორთული ვიბრატორით 2-3 სვლა, შემდეგ სატკეპნი პნევმატურ ბორბალზე მასით 16 ტ. (6-10 სვლა), ან გლუვვალციანი სატკეპნით მასით 10-13 ტ. (8-10 სვლა) ან ვიბრაციული სატკეპნით მასით 6-8 ტ. გამორთული ვიბრატორით (3-4 სვლა) და საბოლოო გლუვვალციანი 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.

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