

# შესავალი

ქალაქ რუსთავის ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების, ნაპირდამცავი ნაგებობების, სახიდე გადასასვლელების, სანიაღვრეების, სამშენებლო სარეაბილიტაციო, გზების დრენაჟის მოწყობის, გარე განათების მოწყობა-რეაბილიტაციის, ტროტუარების მოწყობა-რეაბილიტაციის, სამუშოებისათვის საჭირო საპროექტო-სახარჯთაღიფიცვო დოკუმენტაცია დამუშავებულია შ.პ.ს. „თბილგზაპროექტი“-ის მიერ 2019 წლის 27 ნოემბერს დადებული სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ ხელშეკრულება 06/108-ის საფუძველზე.

აღნიშნული პროექტის მიზანია ქალაქ რუსთავში მე-7 მკრ-ში #13, კვ0+00-დან - კვ0+77-მდე, შიდა ეზოს გზის მოწყობის საპროექტო-სახარჯთაღიფიცვო დოკუმენტაციის შედგენა.

გზის პროექტირებისათვის გამოყენებულია საქართველოს ეროვნული სტანდარტი SST (სსტ) 72:2009 „გზები საავტომობილო საერთო სარგებლობის გეომეტრიული და სტრუქტურული მოთხოვნები“, რომელიც დამტკიცებულია საქართველოს სტანდარტების, ტექნიკური რეგლამენტების და მეტროლოგიის ეროვნული სააგენტოს მიერ 2009 წლის 9 თებერვალს.

ტოპოგრაფიული კვლევა ჩატარებულია სარეაბილიტაციო საავტომობილო გზის საპროექტო მონაკვეთის მთლიან სიგრძეზე. ტოპოგრაფიული კვლევის ჩატარებამდე დადგინდა და შეიქმნა ტოპოგრაფიული ქსელი, დამაგრებული და დანომრილია სიმაღლური წერტილები, რომლებიც მიზნულია სახელმწიფო გეოდეზიურ ქსელთან.

საველე ტოპოგრაფიული აგეგმვა განხორციელდა საპროექტო გზის ღერძის გასწვრივ.

ყველა გეგმურ-სიმაღლური წერტილი სათანადო ესკიზით, ფოტომასალებით და კოორდინატებით პროექტს თან ერთვის, რომელიც მიზნულია ნაციონალური საინფორმაციო ბაზასთან. საკონტროლო ნიშნულები ასევე მიზნულია UTM კოორდინატთა სისტემასთან.

ტოპოგრაფიული კვლევა ჩატარებულია შემდეგი აღჭურვილობის გამოყენებით:  
მაღალი სიზუსტის GPS სისტემა Trimble-R7;

ელექტრონული ტაქომეტრი Stonex R35;

ნოუტბუქი საკვლევი საპროექტო უზრუნველყოფით;

დამხმარე საპროექტო აღჭურვილობა;

საველე კვლევითი მონაცემები მომზადებული და შეტანილ იქნა Robur 7.5-ის და AutoCAD-ის პროგრამულ უზრუნველყოფაში, რომლის საშუალებით განხორციელდა პროექტირება და სამუშაოთა მოცულობების დათვლა.

## 1. არსებული მონაკვეთის მოკლე დახასიათება.

არსებული მონაკვეთი მდებარეობს, ქალაქ რუსთავში მე-7 მკრ-ში #13-თან და გულისხმობს შიდა ეზოს გზის კეთილმოწყობას. საპროექტო მონაკვეთის სიგრძე შეადგენს 48 მეტრს და მისი ფართობია 411 მ<sup>2</sup>, სადაც უნდა მოწყოს ახალი ა/ბეტონის საფარი. ასევე უნდა მოეწყოს ბეტონის ბორდიური რომლის საერთო სიგრძეც შეადგენს 130 გრძ.მ.

## 2. სამუშაოთა ორგანიზაცია

### 2.1 ძირითადი დებულებები

რეაბილიტაციის სამუშოები უნდა შესრულდეს მოქმედი სტანდარტების, ნორმების, ინსტრუქციების და რეკომენდაციების სრული დაცვით, შემდეგი ამოსავალი მონაცემების საფუძველზე:

დავალება მუშა პროექტის შედგენაზე;

საინჟინრო კვლევა-ძიების და საპროექტო მასალები;

ცნობები გამოყენებულ მასალებზე, კონსტრუქციებზე, სამშენებლო მანქანებსა და რესურსებზე;

ცნობები მშენებლობის პირობების, რელიეფისა და გრუნტების შესახებ.

შრომის ნაყოფიერების გაზრდის და მშენებლობის ხანგრძლივობის მაქსიმალურად შემცირების მიზნით მიღებულია სამუშაოების კომპლექსური მექანიზმებით და სპეციალიზირებული ბრიგადებით შესრულება, შრომის ორგანიზაციის და ანაზღაურების თანამედროვე მეთოდებისა და ფორმების გამოყენებით.

რეაბილიტაციის სამუშაოების ჩატარებისას არსებული გზების სივიწროვის გამო აუცილებელი იქნება რიგრიგობით, ცალ-ცალკე მონაკვეთებად საპროექტო გზის ჩაკეტვა. სამუშაოების შემსრულებელმა ორგანიზაციამ უნდა შეადგინოს შესაბამისი სქემები და შეათანხმოს საპატრულო პოლიციის ადგილობრივ წარმომადგენელთან, ასევე აუცილებელია საგზაო სამუშაოების წარმოებისას სამუშაოთა წარმოების ზონაში მოხვედრილი კომუნიკაციების მფლობელთა თანდასწრება და მათი მოთხოვნათა გათვალისწინება. სამუშაოები უნდა შესრულდეს BCH-28-88-ის „საავტომობილო გზების შეკეთებისა და შენახვის ტექნიკური წესები“, სნ და წ 3.06.03-მოთხოვნათა გათვალისწინებით, საპროექტო სპეციფიკაციების შესაბამისად.

## 2.2 მოსამზადებელი სამუშაოები.

გზის რეაბილიტაციის სამუშაოები უნდა შესრულდეს მოქმედი სტანდარტების, ნორმების, ინსტრუქციების და რეკომენდაციების სრული დაცვით, საპროექტო სპეციფიკაციების შესაბამისად.

ძირითადი რეაბილიტაციის სამუშაოების დაწყებამდე უნდა განხორციელდეს ორგანიზაციული, ტექნიკური და საწარმო-სამეურნეო მომზადება, ტრასის აღდგენა, წინასწარი საჭირო სამუშაოების ჩატარება, სარეაბილიტაციო სამუშაოებისათვის წარმოების ფრონტის მომზადება.

რეაბილიტაციის სამუშაოებისათვის საჭირო ყველა მასალა, ნახევარფაბრიკატები და კონსტრუქციები უნდა შეესაბამებოდეს საპროექტო მონაცემებს, სათანადო სტანდარტებს და აკმაყოფილებდეს მათ მოთხოვნებს.

## 2.3 ტრანსპორტის მოძრაობის მართვა მშენებლობის დროს.

დავალების თანახმად რეაბილიტაციის სამუშაოების ჩატარებისას სასურველია გზაზე უზრუნველყოფილი იყოს ტრანსპორტის მოძრაობა, რის გამოც სამუშაოები უნდა ჩატარდეს ეტაპობრივად, ჯერ გზის ერთ ნახევარზე, მეორე ნახევარზე მოძრაობის შენარჩუნებით, შემდეგ კი პირიქით.

რამდენადაც ავარიების სიხშირე სამუშაო ზონაში მეტია სხვა ადგილებთან შედარებით. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს მძღოლთა ინფორმირებას და მოძრაობის უსაფრთხოებას.

გზის ჩაკეტვის შემთხვევაში სამუშაოების შემსრულებელმა ორგანიზაციამ უნდა შეადგინოს შესაბამისი სქემები და შეათანხმოს საპატრულო პოლიციის ადგილობრივ წარმომადგენელთან.

სამშენებლო პერიოდის დროს შეუძლებელია გზის სრული გამტარუნარიანობის უზრუნველყოფა. სამუშაოების მიმდინარეობის შესაბამისად ცალკეული სავალი ზოლები უნდა ჩაკეტოს.

ამასთანავე უნდა განხორციელდეს სამშენებლო მოედნის აღჭურვა შესაბამისი ნიშნებით, რათა მძღოლებმა დროულად მიიღონ ინფორმაცია მოძრაობის ორგანიზების შესახებ.

მშენებლობის დროს შეიძლება დროებით ჩაკეტოს სხვადასხვა ობიექტებთან მისასვლელი გზები. ამ დროს, სადაც ეს შესაძლებელია უნდა უზრუნველყოფილი იყოს ალტერნატიული მისასვლელი და განლაგდეს შესაბამისი საგზაო ნიშნები, რათა დაინტერესებულმა პირებმა მიიღონ ინფორმაცია.

#### **2.4 შრომის დაცვა და უსაფრთხოების ტექნიკა.**

გზაზე მომუშავენი უზრუნველყოფილნი უნდა იყვნენ ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებით. აგრეთვე უნდა სრულდებოდეს საერთო კოლექტიური დაცვის ღონისძიებები

აუცილებელია უსაფრთხოების ტექნიკის, საწარმოო სანიტარიის და ხანძარსაწინააღმდეგო მოქმედი წესების, ნორმებისა და ინსტრუქციების დაცვა. **ИФ**