

საპროექტო დოკუმენტაცია

ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის აბასთუმნის
ადმინისტრაციულ ერთეულში, ცენტრიდან მდ.
ჯუმის ხიდამდე, საავტომობილო გზის
რეაბილიტაციის მუშა პროექტი

დირექტორი

ბ.გოგილავა

ზუგდიდი 2015 წ.

განმარტებითი ბარათი

შესავალი

ადგილობრივი მნიშვნელობის აბასთუმნის საავტომობილო გზის რეაბილიტაციის მუშა პროექტი შედგენილია შპს საპროექტო სამშენებლო კომპანია "დიზაინ-დ"-ს მიერ ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის გამგეობის მიერ გაცემული დავალების საფუძველზე.

1. არსებული საავტომობილო გზის მოკლე დახასიათება:

სარეაბილიტაციო საავტომობილო გზის მონაკვეთი წარმოადგენს ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის სოფ. აბასთუმნის ცენტრის და ზუგდიდის დამაკავშირებელ საავტომობილო გზის ნაწილს.

სარეაბილიტაციო გზის მონაკვეთი იწყება მდინარე ჯუმის ხიდიდან და მთავრდება აბასთუმნის ცენტრში, პიკეტის მიხედვით საერთო სიგრძით 5208 მეტრი.

აღნიშნული საავტომობილო გზა თავისი ტექნიკური მაჩვენებლებით (მიწის ვაკისის, სავალი ნაწილის, საგზაო სამოსის, ხელოვნური ნაგებობების შემოღობვა, დრენაჟი და სხვა) ვერ უზრუნველყოფს ტრანსპორტის უსაფრთხო მოძრაობას. ასფალტო-ბეტონის საფარი დაზიანებულია თითქმის მთელ გზაზე. ზოგ მონაკვეთებზე ადგილი აქვს გზის სავალ ნაწილზე წყლის გადადინებას, კიუეტები პრაქტიკულად არ არსებობს, არსებული ხიდ-ბოგირები არ შეესაბამება სამშენებლო ნორმებსა და სტანდარტებს. პკ 20+70-დან პკ 25+90-მდე, პკ29+21-დან პკ29+69-მდე და პკ35+35-დან პკ35+96-მდე ტერიტორია დამეწყრილია გზის სავალი ნაწილი ძლიერ დაზიანებულია და საჭიროა გზის გამაგრებითი სამუშაოების და ბეტონის სანიაღვრე არხის მოწყობა.

ანალოგიური მდგომარეობაა მიერთებებზე და ეზოებში შესასვლელებზე.

2. მშენებლობის რაიონის ბუნებრივი პირობები:

საკვლევი რაიონი ნოტიო სუბტროპიკული ჰავის ოლქშია მოქცეული. ბარში იცის რბილი ზამთარი და ხანგრძლივი გრძელი ზაფხული, მთისწინეთებში ზომიერად ცივი ზამთარი და ხანგრძლივი თბილი ზაფხული. ბარში იანვრის საშუალო წლის ტემპერატურა შეადგენს 3.5 °C; საშუალომთიან ზონაში – 4 °C; შესაბამისად ივლისის საშუალო წლის ტემპერატურაა 23°C და 12°C.

ბარში ნალექების საშუალო წლიური რაოდენობა მერყეობს 1400 მმ-დან 1600 მმ-მდე. სიმაღლის მიხედვით ნალექების საშუალო წლიური რაოდენობა მატულობს და 2600 მმ-მდე აღწევს.

2.1. კლიმატური პირობები

რაიონის კლიმატური პირობების შეფასება ეყრდნობა „ზუგდიდის“ მეტეოსადგურის მრავალწლიან დაკვირვებათა შედეგების სტატისტიკურად დამუშავებულ მონაცემებს, რომლებიც შესაბამის ცნობარებშია თავმოყრილი.

საკვლევი უბნისათვის დამახასიათებელი ჰაერის ტემპერატურული რეჟიმი და ტენიანობა, აგრეთვე ატმოსფერული ნალექების რაოდენობა და მათი განაწილება წლის განმავლობაში, მოცემულია ცხრილ 1-ში.

ცხრილი 1

		თ ვ ე ე ბ ი												საშ.
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
ჰაერის ტემპერატურა °C	საშუალო	4.5	5.2	7.9	11.4	16.2	20.0	22.5	22.6	19.4	15.2	10.5	6.5	13.5
	საშუალო მინიმალური	1.4	1.8	4.0	7.2	11.4	15.6	18.4	18.6	14.8	10.8	6.7	3.2	9.5
	აბსოლუტური მინიმუმი	-17	-18	-11	-3	1	8	11	10	4	-3	-11	-15	-18
	საშუალო მაქსიმუმი	8.5	9.6	12.8	16.8	21.7	24.7	26.4	26.8	24.5	21.0	15.8	10.9	18.3
	აბსოლუტური მაქსიმუმი	19	25	32	35	37	38	41	40	37	34	29	21	41
ჰაერის საშუალო ფარდობითი ტენიანობა, %		74	73	73	72	76	78	82	82	83	79	74	72	76
ნალექების საშუალო რაოდენობა, მმ		204	182	136	111	78	162	235	276	332	239	218	206	2379

- ღლეების რაოდენობა 80%-ზე მეტი ტენიანობით, წლის განმავლობაში შეადგენს 80.8-ს;
- საკვლევი უბნის ტერიტორია შედის კოლხეთის დაბლობის ზღვის ტენიანი სუბტროპიკული კლიმატის ოლქში, კარგად გამოსახული მუსონური ხასიათის ქარებითა და ნალექების მაქსიმალური რაოდენობით ზაფხულ-შემოდგომის პერიოდში.

2.2. გეოლოგიური კვლევა:

ზუგდიდის მუნიციპალიტეტის აბასთუმნის, საავტომობილო გზის რეკონსტრუქციასთან დაკავშირებულ სამუშაოებისთვის ჩატარებულ იქნა გეოლოგიური კვლევა. რომელიც თან ახლავს პროექტს.

2.2. გეომორფოლოგია:

საკვლევი რაიონის ტერიტორია წარმოადგენს კოლხეთის ბარის სუსტად დანაწევრებულ ვაკესა და მთისწინეთის დაბალ და საშუალო მთიანი რელიეფის შეთანხმებით. საკვლევი რაიონში რელიეფის ახლადწარმოქმნილი ფორმები არ შეინიშნება.

2.2. ჰიდროგეოლოგია:

საკვლევი რაიონი ჰიდროგეოლოგიური თვალსაზრისით საკმაოდ მდიდარია. მრავლად არის სასმელად გამოსაყენებელი წყლები. მიწისქვეშა წყლების ფორმირება მრავალ პირობაზეა დამოკიდებული, მათ ცვალებადი რეჟიმი აქვთ. არ გამოირჩევიან აგრესიულობით ბეტონის მიმართ. მიწისქვეშა წყლები იკვებებიან ძირითადად ზედაპირული და ფილტრაციული წყლებით.

3. ტრასის გეგმა:

სარეაბილიტაციო გზა იწყება მდ ჯუმის ხიდთან და მთავრდება აბასთუმნის ცენტრში. სარეაბილიტაციო გზის მონაკვეთის სიგრძე პიკეტების მიხედვით 5208 მეტრია.

საპროექტო გზის ღერძი ძირითადად ემთხვევა არსებული გზის ღერძს. ტექნიკური დავალების თანახმად, თითქმის შენარჩუნებულია არსებული გზის გეგმის გეომეტრიული პარამეტრები და განთვისების ზოლი.

საპროექტო მონაკვეთზე ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით (თანახმად ტექნიკური დავალებისა) და СНиП2,05,02-85-ის მოთხოვნების შესაბამისად მიღებულია შემდეგი ძირითადი საპროექტო პარამეტრები:

ცხრილი 2

№	მაჩვენებლის დასახელება	განზ.	სიდიდე	შენიშვნა
1	2	3	4	5
1	გზის კატეგორია	-	IV	
2	საანგარიშო სიჩქარე	კმ/სთ	60	ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე
3	მიწის ვაკისის სიგანე	მ	6-12	ცალკეულ მონაკვეთებზე, არსებული მდგომარეობის შესაბამისად
4	სავალი ნაწილის სიგანე ძირითადად	მ	5.6 (ბეტონი)	ცალკეულ მონაკვეთებზე, არსებული მდგომარეობის შესაბამისად
5	სამოძრაო ზოლების რაოდენობა	ც	2	
6	სამოძრაო ზოლების სიგანე	მ	2.8	ცალკეულ მონაკვეთებზე, არსებული მდგომარეობის შესაბამისად
7	ბვერდულების სიგანე ძირითადად	მ	0.6	ცალკეულ მონაკვეთებზე, არსებული მდგომარეობის შესაბამისად
8	ხელოვნური ნაგებობები		კაპიტალური ტიპის	
9	საგზაო სამოსის ტიპი		რკინა-ბეტონის 18სმ	

4. გრძივი პროფილი:

საპროექტო გზის ტრასის გრძივი პროფილი ტექნიკური დავალების მოთხოვნის შესაბამისად, ძირითადად ემთხვევა არსებული გზის გრძივ პროფილს.

გრძივი პროფილის არსებული და საპროექტო ნიშნულები მიეკუთვნება საპროექტო გზის ღერძის ნიშნულებს.

5. მიწის ვაკისი:

საპროექტო გზის მიწის ვაკისი დაპროექტებულია სნ და წ 2.05.02-85 ტიპური საპროექტო გადაწყვეტილებებისა და ტიპური ალბომის 503.0-48-87-ის შესაბამისად მოცემული ტექნიკური კატეგორიის გზისათვის.

როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული, ტექნიკური დავალების მოთხოვნის შესაბამისად საპროექტო ტრასის ღერძი გატარებულია არსებული მიწის ვაკისის შენარჩუნებით. მიწის ვაკისის სიგანე ძირითადად შეადგენს 8 მეტრს, ცალკეულ მონაკვეთებზე მისი სიგანე იცვლება არსებული მდგომარეობიდან გამომდინარე.

გზის მონაკვეთზე მიწის ვაკისი გარეცხილია, არასრულყოფილი სადრენაჟო სისტემისა და კიუვეტების არ არსებობის გამო.

ცალკეულ მონაკვეთებზე მიწის ვაკისის სიგანე პატარაა და პროექტით გათვალისწინებულია მისი გაგანიერება. გზის გაგანიერების ადგილზე უნდა მოხდეს მიწისქვეშ არსებული ბოჭკოვანი კაბელის ამოღება და გარსაცმ მიღში მოთავსება. არხი უნდა გაითხაროს ხელით ინტერნეტ კაბელის მფლობელი კომპანიის წარმომადგენლის თანდასწრებით.

გზის ორივე მხარეს მოსაწყობია მისაყრელი გვერდულები, რომელთა გეომეტრიული პარამეტრები და შესასრულებელი სამუშაოების მოცულობები ნაჩვენებია შესაბამის უწყისებში. ცალკეულ მონაკვეთებზე მისაყრელი გვერდულები მოწყობილია გრუნტისაგან და მათზე არსებობს მცენარეული საფარი. პროექტით გათვალისწინებულია გვერდულების მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი მასალისაგან და მათი გამაგრება 0.6 მ სიგანეზე.

ტრასის მთელ მონაკვეთზე წყლის განივი და გრძივი მიმართულებით მოსაცილებლად შეძლებისდაგვარად მაქსიმალურადაა გამოყენებული არსებული ხელოვნური ნაგებობები. პროექტით გათვალისწინებულია არსებული კიუვეტების გაწმენდა, ახალი, ტრაპეციული კიუვეტების და ბეტონის სანიადვრე არხების მოწყობა. ახალი მილხიდების მოწყობა.

შესასრულებელი სამუშაოების სახეობები, უბნების ადგილმდებარეობები, მოცულობები, საჭირო მასალები და შესრულების ხერხები მოცემულია პროექტში თანდართულ სათანადო უწყისებში და ნახაზებზე.

6. საგზაო სამოსი:

ტექნიკური დავალების მიხედვით საგზაო სამოსის კონსტრუქცია მიღებულია კაპიტალური ტიპის, ბეტონის 18 სმ საფარით. საგზაო სამოსის კონსტრუქციის ანგარიში შესრულებულია მოქმედი დროებითი სამშენებლო ნორმების BCH46-83 მიხედვით.

საგზაო სამოსის დღევანდელი მდგომარეობა შემდეგნაირია:

- მთელ გზაზე ასფალტბეტონის ძლიერ დაზიანებულია. ცალკეულ მონაკვეთებზე ასფალტი საერთოდ არ არის. არის მრავალრიცხოვანი ორმოები, ჯდენები, გრძივი და განივი ბზარები.

აქედან გამომდინარე, საგზაო სამოსის მოსაწყობად პროექტით გათვალისწინებულია შემდეგი სამუშაოების ჩატარება:

1. არსებული დაზიანებული ასფალტბეტონის საფარის მოხსნა.
2. ქვიშაზრესოვანი ნარევით შემასწორებელი ფენის მოწყობა დატკეპნით.
3. ქვესაგები ფენის მოწყობა 0.40 ქვიშანარევი ღორღით დატკეპნით .
4. რკინაბეტონის 18 სმ სისქის საფარი.

ბეტონი გამოყენებულ იქნას მითითებული პარამეტრების - B-35 F-200 W6.

ბეტონის ფილაზე კეთდება მთელ სიგრძეზე ტემპერატურული გრძივი ნაკერები და განივი თერმული ნაკერები ყოველ 25 მეტრში ბადის არმირების სიღრმეზე. ასევე ყოველ 5 მეტრში კეთდება განივი შეკუმშვის ნაკერები 5 სმ სიღრმეზე. ნაკერები ივსება ელასტიური ბიტუმის მასტიკით.

სავალი ნაწილის ქანობი მიღებულია 20%, გვერდულების - 40%.

შესასრულებელი სამუშაოების მოცულობები და შესრულების ხერხები მოცემულია პროექტში თანდართულ სათანადო უწყისებში და ნახაზებზე.

მოხსნილი გრუნტი და სამშენებლო ნარჩენების ტრანსპორტირება ხდება ტრასის დასაწყისში არსებული ძველი ხრეშის კარიერის ტერიტორიაზე, რომლის კოორდინატებია

X 241570,467 : Y 4702809.801.

7. ხელოვნური ნაგებობები:

საპროექტო მონაკვეთზე ორი მილხიდი და ერთი ცხურია. პროექტით გათვალისწინებულია 1 მ დიამეტრის რკინა-ბეტონის მილების მოწყობა ბეტონის სათავისებით. სხვადასხვა ზომის და პროფილის რკ-ბეტონის სანიაღვრე არხების მოწყობა. მოსახლეობის ჭიშკრებთან მისასვლელელებზე ლითონის მილის და ბეტონის საფარის მოწყობა. ასევე დამეწყრილ ადგილზე ხიმინჯებით გამაგრებითი სამუშაოების მოწყობა.

გზის გასწვრივ, ხან ერთ ხან მეორე მხარეს 0,9 მეტრ სიღრმეზე მოთავსებულია ინტერნეტის ბოჭკოვანი კაბელი (პლასტმასის გარსაცმ მილში), ასევე გზის გარკვეულ მონაკვეთზე არის წყალგაყვანილობის მილები. მათი განლაგებები დატანილია გეგმებზე ზუსტ კოორდინატებში. შესაბამისად მიწის სამუშაოები აუცილებელია შესრუდეს

კომუნიკაციის მფლობელ ორგანიზაციის წარმომადგენლების თანდასწრებით და შეთანხმებით.

ხელოვნური ნაგებობების მდებარეობა, შესასრულებელი სამუშაოების მოცულობები და მეთოდები მოცემულია პროექტში თანდართულ სათანადო უწყისებსა და ნახაზებში.

8. გადაკვეთები და მიერთებები:

სარეაბილიტაციო მონაკვეთზე გათვალისწინებულია 17 მიერთების მოწყობა და 3 ხიდთან მიერთების მოწყობა .

შესასრულებელი სამუშაოთა მოცულობები და კონსტრუქციული გადაწყვეტები მოცემულია შესაბამის უწყისში და ნახაზზე.

9. სამუშაოთა ორგანიზაცია:

9.1. ძირითადი დებულებები:

სარეაბილიტაციო სამუშაოები უნდა შესრულდეს მოქმედი სტანდარტების, ნორმების, ინსტრუქციებისა და რეკომენდაციების სრული დაცვით, შემდეგ 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.

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

რაც შეეხება დამეწყრილი ადგილის გამაგრებითი სამუშაოების შესრულებისას შეუძლებელია სამუშაოების წარმოება გზის ჩაკეტვის გარეშე, ამიტომაც ეს სამუშაოები უნდა შესრულდეს მაქსიმალურად ჩქარი ტემპით. გაფრთხილებულ იქნას მოსახლეობა და მაქსიმალურად ხელი შეეწყოს მათ გადაადგილებას შემოვლითი გზებით.

სამუშაოების ჩატარების დროს მოძრაობის და საგზაო სამუშაოების წარმოების ადგილების შემოფარგვლა უნდა შესრულდეს მოძრაობის ორგანიზაციისა და საგზაო

სამუშაოების წარმოების ადგილების შემოფარგვლის ინსტრუქციის BCH37-84-ის შესაბამისად.

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 BCH24-88-ის „საავტომობილო გზების შეკეთებისა და შენახვის ტექნიკური წესები“, სნ და წ 3.06.03-85-ის „საავტომობილო გზები“ და სნ და წ 3.06.04-91-ის „ხიდეები და მილები“ მოთხოვნათა გათვალისწინებით, საპროექტო სპეციფიკაციების შესაბამისად.

9.2. ძირითადი მასალებით, ნახევარფაბრიკატებით და კონსტრუქციებით უზრუნველყოფა:

დამკვეთთან გაფორმებული ხელშეკრულებისა და საქართველოს საავტომობილო გზების სახელმწიფო დეპარტამენტის მიერ გაცემული დავალების №7 პუნქტის შესაბამისად მოძიებული იქნა აღნიშნული ობიექტის მიმდებარე რეგიონში ძირითადი მასალების, ნახევარფაბრიკატებისა და კონსტრუქციების მოწოდების სავარაუდო ბაზები და კარიერები. მათი ადგილმდებარეობები და ზიდვის მანძილები მოცემულია მოცემულია ხარჯთარიცხვის დოკუმენტაციაში თანდართულ ცხრილში.

ყველა მასალა, ნახევარფაბრიკატი და კონსტრუქცია უნდა შეესაბამებოდეს საპროექტო მონაცემებს, სათანადო სახელმწიფო სტანდარტებს და აკმაყოფილებს მათ მოთხოვნებს.

9.3. მოსამზადებელი სამუშაოები:

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

რაც შეეხება საქმიანი ეზოს მოწყობას, იმის გამო რომ გზის გასწვრივ პრაქტიკულად არ არის თავისუფალი ადგილი საქმიანი ეზოს მოსაწყობად მოსახლეობასთან შეთანხმებით შესაძლებელია ინვენტარისა და ტექნიკის მოთავსება ეზოებში.

9.4. ძირითადი სამუშაოების ორგანიზაცია:

9.4.1. ხელოვნური ნაგებობები:

მოსამზადებელი სამუშაოების დამთავრებისთანავე უნდა გაიშალოს მუშაობა პროექტით გათვალისწინებული შემდეგი სამუშაოების ჩასატარებლად:

- ახალი წყალგამტარი მილების მოწყობა;
- რკ-ბეტონის არხების მოწყობა.
- დამეწყრილი ადგილის გამაგრება ხიმინჯებით
- მიწის კიუვეტების მოწყობა;
- რკინაბეტონის არხების მოწყობა.

ზემოთ აღნიშნული სამუშაოები უნდა ჩატარდეს პროექტის შესაბამისად.

9.4.3. მიწის ვაკისი:

როგორც ზემოთ იყო აღნიშნული, ტექნიკური დავალების მოთხოვნის შესაბამისად საპროექტო ტრასის ღერძი გატარებულია არსებული მიწის ვაკისის ძირითადი პარამეტრების შენარჩუნებით.

ტრასის ორივე მხარეს მოსაწყობია ტრაპეციისმაგვარი კიუვეტები ზედაპირული წყლების გასატარებლად.

ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით სამუშაოები სრულდება როგორც მექანიზირებული წესით, ასევე ხელით.

ყველა სახის სამუშაოების სახეობები, მოცულობები, საჭირო მასალები და შესრულების ხერხები მოცემულია პროექტში თანდართულ სათანადო უწყისებში და ნახაზებზე.

9.4.3. საგზაო სამოსის მოწყობაზე:

პროექტით გათვალისწინებულია შემდეგი სამუშაოების ჩატარება:

საპროექტო გზაზე გათვალისწინებულია შემდეგი ტიპის საგზაო სამოსის მოწყობა:

- ქვესაგები ფენის მოწყობა ქვიშა-ხრეშოვანი ნარევით სისქით
- საფუძვლის მოწყობა ფრაქციული ღორღით (0-40 მმ) სისქით 10 სმ;
- 18 სმ რკ. ბეტონის საფარის მოწყობა
- დამეწყრილ ადგილებში გზის საფარი არნირებული ბეტონი 30სმ:

დაუშვებელია ავტოტრანსპორტის მოძრაობა ახლად მოწყობილ რკ. ბეტონის საფარზე მის მთლიან გაშრობამდე. გზის გაშრობამდე უნდა მოხდეს ბეტონის საფარის პერიოდულად მორწყვა. მიერთებების მოწყობაზე ჩასატარებელი სამუშაოები შესრულდება ანალოგიური ტექნოლოგიური პროცესების დაცვით.

გზის სამოსის მოწყობისთანავე უნდა ლიკვიდირებულ იქნას ყველა უსწორობა, დაზიანება და დეფორმაციები პროექტით გათვალისწინებულ დონემდე.

9.5. ტრანსპორტის მოძრაობის მართვა მშენებლობის დროს:

დავალების თანახმად სარეაბილიტაციო სამუშაოების ჩატარებისას გზაზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ტრანსპორტის მორაობა, 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.

სამუშაოების შემსრულებელმა ორგანიზაციამ უნდა შეადგინოს შესაბამისი სქემები და შეათანხმოს საპატრულო პოლიციის ადგილობრივ წარმადგენელთან.

სამშენებლო პერიოდის დროს შეუძლებელია გზის სრული გამტარობის უზრუნველყოფა. სამუშაოს მიმდინარეობის შესაბამისად ცალკეული სავალი ზოლები უნდა ჩაიკეტოს. ამ დროს აუცილებელია გვერდულების გამოყენება მოძრაობისათვის. საჭიროების შემთხვევაში უნდა მოხდეს მათი საფარის გაძლიერება ხრეშის მოყრით.

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

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

9.6. 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.

მონაცემები გზის რეაბილიტაციისთვის სამშენებლო კონსტრუქციების, ნაკეთობების, ნახევარფაბრიკატების, მასალების, ძირითადი სამშენებლო მანქანებისა და სატრანსპორტო საშუალებების საჭირო რაოდენობის შესახებ მოცემულია თანდართულ შესაბამის უწყისებში.

საჭირო მანქანა-მექანიზმები

№№	დასახელება	რაოდენობა, ცალი
1	ავტოგრიდერი	1
2	ბულდოზერი	1
3	კომპრესორი მოძრავი	1
4	ამწე პნევმოთვლიან სვლაზე 25	1
5	ამწე მუხლუხა სვლაზე 30ტ	1
6	ხიმინჯების მოსაწყობი საბურღ-სატენი აგრეგატი	1
7	ბეტონმზიდი	1
8	ელშემდუღებელი აგრეგატი მისაბმელზე	1
9	ექსკავატორი ციცხვის მოცულობით 0.25 მ³ ექსკავატორი ციცხვის მოცულობით 0.8 მ³	2
10	ავტოთვითმცლელეები ტვირთამწეობით 10 ტ	4