

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

ТАШКЕНТСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ

КАФЕДРА «МОСТЫ И ТРАНСПОРТНЫЕ ТОННЕЛИ»

УТВЕРЖДАЮ :

Зав.кафедрой. «М и ТТ»

_____ к.т.н. Байбулатов Х.А.

« _____ » _____ 2014 г.

ВЫПУСКНАЯ- КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема: Проект уширения моста на ПК 16+15,15 по автомобильной
дороге 4Р 160 «Ургенч- Мангит-граница Республики Туркменистан».
(комплексная тема), II-часть строительство

Выполнил: Йўлдошев Баходир Ботир ўгли

Руководитель ВКР: Ашрабов Анвар Аббасович

Консультант: доц. к.т.н. Арипов Х.

Ташкент 2014

Ташкентский автомобильно-дорожный институт
Факультет: дорожно-строительный.
Кафедра: «Мосты и транспортные тоннели»

«УТВЕРЖДАЮ»:

зав. кафедрой «М и ТТ»

_____ к.т.н. Байбулатов Х.А..

«_____» _____ 2014г.

ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНО-КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ

Студент группы 413-10 АД и А (р) Йўлдошев Баходир Ботир ўгли

1.Тема выпускно-квалификационной работы: Проект уширения моста на ПК 16+15,15 по автомобильной дороге 4Р 160 «Ургенч- Мангит-граница Республики Туркменистан». (комплексная тема), II-часть строительство утвержден приказом по институту № _____-Т от 30 мая 2014 год.

2. Срок сдачи законченной студентом выпускно-квалиф. работы 20.06.2014 г.

3.Сведения, необходимые для выполнения выпускно-квалификационной работы: Сведения о инженерно-геологических, гидрогеологических, климатических условиях районах строительства моста; нормативные документы по строительству автодорожных мостов и сметные документации.

4.Содержание пояснительно-расчетной части выпускной-квалификационной работы: анализ инженерно-геологических, гидрогеологических и климатических условиях районах строительства моста; описание конструктивных решений мостового перехода и элементов строительства моста; организация строительства моста; основные требования к строительству; расчет срока строительства моста; мероприятия по охране труда и окружающей среды; общие выводы и использованные литературы.

5. Названия чертежей, выполнение которых необходимо: план расположения мостового перехода; технология сооружения опор; монтаж пролетных строений моста; устройства деформационных швов; детальные чертежи или календарный график строительства моста.

6. Консультанты:

название раздела ВКР	консультант	число, подпись	
		задание выдан	Задание получен
Основная часть	Ашрабов Анвар Аббасович		
Охрана труда	Арипов Акмалхўжа		

7. Дата выдачи задания: 17.мая 2014 года

Руководитель (подпись) _____

Задание получено к выполнению (дата и подпись) _____

СРОКИ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЫПУСКНОЙ-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЫ

№	Название раздела (этапа) выпускной - квалификационной работы	Срок выполнения раздела	Примечание
1	Введения	17.05-21.05.2014	
2	Анализ инженерно-геологических, гидрогеологических и климатических условиях районах строительства моста	17.05-25.05.2014	
3	Описание конструктивных решений мостового перехода и элементов строительства моста	25.05-30.05.2014	
4	Организация строительства моста	01.06-10.06.2014	
5	Основные требования к строительства	01.06-10.06.2014	
6	Расчет срока строительства моста	10. 06-13.06.2014	
7	Мероприятия по охране труда и окружающей среды	10. 06-13.06.2014	
8	Общие выводы	13. 06-15.06.2014	
9	Использованные литературы	10. 06-20.06.2014	

Исполнитель

_____ (подпись)

Руководитель выпускно-квалификационной работы

_____ (подпись)

1. Введение.

В настоящее время в Республики Узбекистан особое внимание в республике уделяется развитию транспортной инфраструктуры, в первую очередь автомобильных и железных дорог. В осуществлении технической политики в области транспортного строительства в Республике необходимо руководствоваться следующими постановлениями и выступлениями Президента Республики Узбекистан Каримова И.А.:

-Конституция Узбекистана – прочный фундамент нашего продвижения на пути демократического развития и формирования гражданского общества. Доклад Президента Ислама Каримова на торжественном собрании, посвящённом 17-летию Конституции Республики Узбекистан [1].

-Модернизация страны и построения сильного гражданского общества – наш главный приоритет. Доклад Президента Ислама Каримова на совместном заседании Законодательной Палаты и Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан 27 января 2010 года [2].

-Наша главная задача – дальнейшее развитие страны и повышение благосостояния народа. Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании Кабинета Министров, посвящённом итогам социально-экономического развития страны в 2009 году и важнейшим приоритетам экономической программы на 2010 год [3].

В обеспечении устойчивого развития экономики необходимо разработка и внедрение всесторонне обоснованных мероприятий, важных задач и направлений для перспективы.

В настоящее время в Республике Узбекистан осуществляются новые проекты, обеспечивающие развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры [4]. Под руководством Президента Ислама Каримова в нашей стране особое внимание уделяется развитию транспортной и коммуникационной сети. За прошедшие годы осуществлены такие широкомасштабные работы, как строительство магистральных дорог, налаживание транспортных связей с зарубежными государствами, внедрение

в дорожное хозяйство современной техники и технологий, подготовка отвечающих требованиям сегодняшнего дня специалистов и повышение их квалификации.

Сделаны уверенные шаги по присоединению дорог нашей страны к дорогам Трансевропы и Евразии, а также по выходу на мировые порты этим путем. По техническим показателям автомобильные дороги общего пользования Узбекистана вышли на передовое место среди государств СНГ. Работниками отрасли освоено строительство крупных путепроводов, мостов, предусмотренных для многополосного транспортного движения современных магистралей в краткие сроки, не прекращая при этом транспортное движение на автомобильных дорогах. Приобретены современные дорожно-строительные оборудования и техника у таких государств, как Германия, Италия, Швеция, Россия. В результате этих мероприятий развивается отрасль, достигается обеспечение ровности дорог, непрерывного и безопасного движения автомашин.

Приумножение в нашей стране отвечающих с технической стороны международным требованиям широких и ровных дорог, путепроводов, величественных мостов, а также транспортных узлов создает ряд удобств водителям и пассажирам.

Постановлением Президента Республики Узбекистан от 22 апреля 2009 года [5] утверждена Программа на 5 лет. В целях обеспечения исполнения Программы предприятиями и организациями ГАК «Узавтойул» в 2009 году на 74 км автомобильных дорог международного и государственного значения, входящих в состав Узбекской национальной автомагистрали, осуществлены работы по устройству асфальтобетонного покрытия, на 138 км - по устройству земляной насыпи 1 категории.

Согласно постановлению Президента Республики Узбекистан от 28 октября 2009 года [6] было запланировано осуществление работ по строительству и реконструкции всего 284 км, из них 269 км автомобильных дорог на объектах Узбекской национальной автомагистрали, из них работы

по строительству и реконструкции 174 км автомобильных дорог (в том числе 159 км магистральных дорог, входящих в состав Узбекской национальной автомагистрали) должны быть осуществлены предприятиями ГАК «Узавтойул». В рамках работ по выполнению программы в 2010 году со стороны компании реконструированы и сданы в эксплуатацию 253 км автомобильных дорог.

В дополнение к утвержденной постановлением Президента Республики Узбекистан от 22 апреля 2009 года [6] пятилетней Программе постановлением от 21 декабря 2010 года №1446 [7] утверждена пятилетняя Программа до 2015 года. Эта важнейшая программа определяет не только развитие Узбекской национальной автомагистрали и строительство четырехполосных автомобильных дорог с цементобетонным асфальтобетонным покрытием, обеспечивающих надежную автотранспортную связь всех регионов республики, но и их сочетание с другими видами транспорта, в том числе с развитием железнодорожного, воздушного транспорта, а это является фактором, обеспечивающим единое действие коммуникационных систем.

Для обеспечения исполнения этой Программы в 2011 году было установлено строительство и реконструкция автомобильных дорог протяженностью всего 302 км, в том числе начато строительство 125 км автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием и 175 км с цементобетонным покрытием. В частности, в намеченную на 2011-2015 годы целевую программу внесены работы по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог в составе Узбекской национальной автомагистрали и на протяжении пяти лет на основании международных норм и современных требований будет осуществлено новое строительство магистральных автомобильных дорог протяженностью всего 2306 км, в том числе 1410 км дорог будут четырехполосными (из них 474 км с цементобетонным покрытием, 648 км – с асфальтобетонным покрытием) и 288 км будут двухполосными (с асфальтобетонным покрытием). В составе

данных магистральных автомобильных дорог будут возведены 1910 пм мостов и путепроводов, комплексы транспортных развязок (узлов) в 7 местах.

Так, по направлению Бейнау-Кунград-Бухара-Навои-Самарканд-Ташкент-Андижан будет осуществлено строительство и реконструкция автомобильной дороги протяженностью 1008 км (16,5 км новой дороги – обход г.Бухары и 910 километровая дорога с 2 транспортными узлами на а/д А-380 км 228-765, 772-776, 785-1204 или 228-628 километры магистральной дороги, проходящей по территории районов Рамитан, Хазарасп, Турткуль, Элликкалга, Бируни, Амударья, Караузак, Нукус, Ходжейли, Канликуль и Кунград, 400 километров с цементобетонным покрытием, на 628-765, 772-776, 785-876 км 222 километровая 4хполосная дорога с асфальтобетонным покрытием, на 916-124 км 288 километровая двухполосная дорога с асфальтобетонным покрытием, строительство путепровода длиной 100 пм на 935 км над железной дорогой Кунград-Бейнеу и реконструкция путепроводов длиной 222 пм на 691, 737, 756, 787 километрах данной дороги);

Строящийся на пересечении автомобильной дороги 4Р161 «Ургенч-Чалиш-Беруни» с р.Амударья мост в 680 пм будет завершен и сдан в эксплуатацию в 2012 году.

Автомобильная дорога протяженностью 16 км от автодороги А-380 «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнау» до построенного через р.Амударья моста в Берунийском районе будет завершен и сдан в эксплуатацию в 2012 году.

Согласно целевым показателям широкомасштабного развития инфраструктуры транспорта и коммуникаций в 2011-2015 годах по обновлению дорожно-строительной техники ГАК «Узавтойул» намечено выделение в течение пяти лет в равном количестве всего 444 штук дорожно-строительной техники (17 шт. установок асфальтобетонной смеси с производительностью 100 тонн в час, 127 шт. катков, 8 шт. дорожных фрез, 51 шт. автогрейдера, 52 шт. экскаватора, 33 шт. автогудронатора, 156 шт. машин и механизмов по содержанию автомобильных дорог). Кроме того,

предусмотрена модернизация производственной и промышленной баз 24 предприятий компании. А это является одним из факторов развития системы и ее эффективной деятельности.

Заседание Кабинета Министров Республики Узбекистан от 20 апреля 2012 года [8], посвященная обсуждению итогов социально-экономического развития Республики за первый квартал текущего года и выработке мер по безусловному обеспечению реализации важнейших приоритетов программы социального развития страны в 2012 году, определенных Президентом Республики Узбекистан Исламом Каримовым на заседании Правительства республики 19 января текущего года, всесторонне и глубоко проанализирован ход реализации программ опережающего развития транспортной и инженерно-коммуникационной инфраструктуры, подчеркивалась важность принятия дополнительных мер по ускорению дорожно-строительных и ремонтных работ на автомобильных дорогах общего пользования, прежде всего на участках Узбекской национальной автомагистрали, а также по усилению контроля за их качеством.

Республика Каракалпакистан



Республика Каракалпакистан расположена на северо-западе Узбекистана.

География

Каракалпакистан расположен на Туранской низменности. С юго-запада к нему вплотную примыкает пустыня Каракумы, на северо-западе находится плато Устюрт, а на северо-востоке пустыня Кызылкум. Территория Каракалпакистана включает также южную половину Аральского моря, на высохшем дне которого теперь формируется новая солончаковая пустыня Аралкум и пересыхающие низовья реки Амударьи.

В Каракалпакистане пустыни занимают более 13,67 млн га (более 80 % территории). Приаралье долгое время медленно опускалось и было ареной аккумуляции осадков мезозойско-кайнозойских морей и сносимых с гор аллювиальных толщ. Это способствовало формированию обширных пластовых и аллювиальных равнин. В их строении принимают участие меловые, третичные и четвертичные отложения. Меловые породы сложены

морскими и континентальными образованиями в виде песка и глины в полуостровах Токмаката, Куланды, мыс Актумсык, Бельтау, Кусканатау, Султануиздаг и др. сложены палеозойским и мезозойскими толщами и выходами кристаллических пород. Значительно моложе в геологическом отношении северо-западные части пустыни: плато Устюрт — позднечетвертичного возраста.

Своеобразная форма пустыни — барханные пески.

Каракалпакстан является зоной экологического бедствия в связи с высыханием Аральского моря.

В 1980-х годах на северо-западе Каракалпакстана (в окрестностях посёлка Жаслык) действовал военный полигон «Восьмая станция химической защиты», предназначенный для испытания химического оружия и средств защиты от него. Полигон эксплуатировался военнослужащими из расквартированных в Нукусе войсковых частей: испытательный химический полк (в/ч 44105) и центр по разработке средств защиты от химического оружия (в/ч 26382). Полигон закрыт в начале 1990-х годов, войсковые части выведены в Россию.

История

Кочевники-каракалпаки. 1932 г.

С 15 века до 1924 г. в составе Казахского ханства (Ак-Орда - Белая орда) и частично (земледельческие районы низовьев Амударьи) в составе Хивинского ханства.[источник не указан 107 дней] В 1924 г. была образована Кара-калпакская автономная область (неофициально)[источник не указан 276 дней] с центром в г. Турткуль, занимавшая территорию Амударьинской области Туркестанской АССР и Ходжейликского и Кунградского районов Хорезмской Социалистической Советской Республики. 12-19 февраля 1925 г. проходил I Учредительный съезд дехканских, батрацких и красноармейских депутатов, на котором 16 февраля была официально утверждена Кара-Калпакская автономная область в составе Киргизской АССР (1920—1925) (позже переименованной в Казакскую АССР). 20 июля 1930 года

переподчинена непосредственно РСФСР, с 20 марта 1932 г. — преобразована в АССР. В 1933 году столицей АССР стал город Нукус. 5 декабря 1936 г. вошла в состав Узбекской ССР. В 1964 году переименована в Каракалпакскую АССР. 14 декабря 1990 г. принята Декларация о суверенитете. 9 января 1992 г. преобразована в Республику Каракалпакстан.

Территория современной Республики Каракалпакстан является своего рода «археологическим заповедником». На данной территории сегодня насчитывается свыше 300 археологических объектов. В древности эта территория наряду с современной Хорезмской областью и прилегающими районами Туркмении составляла Хорезм.

Население

По официальным данным, общее население — 1711,8 тысяч человек (2013 год)[7][8].

Согласно данным посольства Республики Узбекистан на Украине, в Каракалпакстане живут «в основном узбеки (32,8 %) и каракалпаки (32,1 %)».

По другим сведениям, 26 % населения Каракалпакстана — казахи.

По данным BradleyMayhew (2007 год), общая численность населения оценивалась в 1,2 миллиона человек, из которых численность каракалпаков составляла около 400 тысяч, узбеков — около 400 тысяч, а казахов — около 300 тысяч человек.

Остальную часть населения составляют представители других национальностей — русские, украинцы, туркмены, корейцы, татары и другие.

Примерно половина населения проживает в городах и посёлках городского типа, остальная часть — в сельской местности.

Республика Каракалпакстан - суверенное государство в составе Республики Узбекистан. Расположена на северо-западе Узбекистана, в низовьях Амударьи и южном побережье Аральского моря.

В составе республики 15 районов - Амударьинский, Берунийский, Бозатауский, Канлыкульский, Караузьякский, Кегейлийский, Кунградский, Муйнакский, Нукусский, Тахтакупырский, Турткульский, Ходжейлийский, Чимбайский, Шуманайский, Элликкалинский; 12 городов - Беруни, Бустон, Кунград, Мангит, Муйнак, Нукус, Тахиаташ, Турткуль, Халкабад, Ходжейли, Чимбай, Шуманай; 16 поселков городского типа, 112 аулов.

Сельское хозяйство: хлопководство, рисоводство, каракулеводство, производство овощей и бахчевых, крупнейший производитель лакрицы. Промышленность: металлообработка, электроэнергетика, текстильная, пищевая. Государственный строй. Согласно Конституции Республики Узбекистан суверенитет Республики Каракалпакстан защищается Республикой Узбекистан; республика Каракалпакстан имеет свою Конституцию, которая не противоречит Конституции Республики Узбекистан; Законы Республики

Узбекистан обязательны на территории Республики Каракалпакстан; территория и границы Республики Каракалпакстан не могут быть изменены без ее согласия. Все вопросы, связанные с ее административно-территориальным делением, Республика Каракалпакстан решает самостоятельно; Республика Каракалпакстан имеет право вый-га из состава Республики Узбекистан на основе всеобщего референдума Республики Каракалпакстан; взаимоотношения Республики Узбекистан и Республики Каракалпакстан регулируются соответствующими договорами и соглашениями, заключенными в рамках Конституции Республики Узбекистан.

Конституция Республики Каракалпакстан принята 9 апреля 1993 г. Республика Каракалпакстан имеет Государственный герб, Государственный флаг, Государственный гимн. Система государственной власти. Республика Каракалпакстан основывается на конституционном принципе разделения власти на законодательную, исполнительную и судебную.

Законодательную власть осуществляет ЖукаргыКенгес Республики Каракалпакстан - высший государственный представительный орган, состоящий из депутатов, избираемых по территориальным округам на многопартийной основе сроком на пять лет.

Председатель ЖукаргыКенгеса Республики Каракалпакстан избирается заместителем Председателя и депутатом ОлийМажлиса Республики Узбекистан. ЖукаргыКенгес Республики Каракалпакстан имеет право выдвигать от каждого избирательного округа, расположенного на его территории, по одному кандидату б депутаты ОлийМажлиса Республики Узбекистан, и обладает законодательной инициативой на заседаниях его сессий.

Высшей исполнительной властью Республики Каракалпакстан является Совет Министров Республики Каракалпакстан, утвержденный ЖукаргыКенгесом Республики Каракалпакстан. В состав Совета Министров Каракалпакстана входят Председатель, заместители Председателя, министры, председатели государственных комитетов, руководители крупных концернов и объединений. Председатель Совета Министров Республики Каракалпакстан по должности входит в состав Кабинета Министров Республики Узбекистан. В Ташкенте работает Постоянное представительство при Кабинете Министров РУ Совета Министров Республики Каракалпакстан.

Судебная власть Республики Каракалпакстан, действующая независимо от законодательной и исполнительной власти, политических партий и иных общественных объединений, состоит из Верховного суда Республики Каракалпакстан, Хозяйственного суда Республики Каракалпакстан, избираемых сроком на пять лет, Нукусского городского, районных, городских военных и хозяйственных судов, назначаемых на этот же срок. Председатель Республики Каракалпакстан входит в состав Конституционного Суда Республики Узбекистан.

Республика Каракалпакстан

В географическом отношении территорию Каракалпакстана составляют северо-западная часть песков Кызылкум, юго-восточная часть плато Устюрт и дельта р. Амударьи. На территории республики находится южная часть Аральского моря. Имеются отдельные горные массивы, наибольший - Султан-Увайс. В дельте Амударьи много протоков, небольших озер, тугайных и тростниковых зарослей, заболоченных пространств. В правобережной части дельты расположена основная зона орошаемых земель и оросительных каналов.

В недрах-месторождения газа, железа, фосфоритов, бентонитовых и каолиновых глин, поваренной и глауберовой солей, мрамора, гранита. Климат резко континентальный. Сухое жаркое лето и сравнительно холодная бесснежная зима. Осадки выпадают главным образом в зимне-весенний период. Единственная река - Амударья (нижнее течение). В ее широкой дельте богатая тугайная растительность.

У подножья Султан-Увайса расположен заповедник Бадай-Тугай. Заселение территории Каракалпакстана началось в конце 4 - начале 2-го тыс. до н. э. При раскопках культового сооружения Кой-Крылганкала найдены древние письменные памятники (4в. до н.э.). Выдающиеся памятники позднего античного периода - дворец Топраккала (3 - нач. 4в.в.), Гяуркала и др. От периода поселения каракалпаков в бассейне р. Жанадарьи сохранились остатки многочисленных ирригационных сооружений, развалины домов и усадеб. С конца 16в, каракалпаки упоминаются в среднеазиатских источниках.

Каракалпаки относятся к среднеазиатским расовым группам с сильной монголоидной примесью. Говорят на каракалпакском языке кыпчакской подгруппы тюркской группы алтайской семьи. По вероисповеданию - мусульмане-сунниты.

Этногенез каракалпаков связан с племенами, населявшими дельтовые и степные области Сырдарьи и Приаралья. В 16 - сер. 18 в.в. большая часть

каракалпаков занимала территорию в среднем и нижнем течении Сырдарьи. Они вели полуоседлый образ жизни, занимались земледелием, скотоводством и рыболовством. Во 2-й пол. 18 в. основная масса каракалпаков переместилась с Сырдарьи на западный проток её дельты - Жанадарью. В нач. 19 в. завершилось переселение каракалпаков в дельту Амударьи.

Во 2-й пол. 19 в. территория, расположенная на правом берегу Амударьи, была присоединена к России. Здесь был образован Амударьинский отдел, вошедший в Сырдарьинскую область Туркестанского генерал-губернаторства (1878 г.). В 1920 г.

Амударьинский отдел преобразован в Амударьинскую область Туркестанской АССР. В 1924 г. была образована Каракалпакская Автономная область, вошедшая в состав Казахской ССР, затем в 1930 г. - в состав РСФСР. В 1932 г. Автономная область преобразована в Каракалпакскую автономную республику, вошедшую в 1936 г. в состав Узбекистана. Традиционные занятия - полуоседлое скотоводство, сочетается с ирригационным земледелием и рыболовством.

В прошлом каракалпаки обычно селились аулами, обитатели которых относились к одному роду или родовому подразделению. Аулы группировались вдоль оросительных каналов. Традиционное жилище - юрта. Наряду с юртой издавна была распространена каркасная конструкция жилища с заполнением из камышовых снопов. Стены и крышу обмазывали глиной.

За многие годы изменился тип селений. Для современного каракалпакского аула характерен тип дома с большими окнами, деревянным полом, электричеством, природным и сжиженным газом, водопроводом. Юрта бытует только в сельской местности в качестве летнего жилища.

Для внутреннего убранства дома характерно сочетание городской обстановки и предметов национального обихода. Ковры и паласы, устилающие пол, яркие одеяла, расписная керамическая и фарфоровая посуда, пиалы создают красочность убранства. Традиционная пища

каракалпаков - продукты земледелия, скотоводства и рыболовства. Конечно, она обогащается кушаньями, заимствованными у других народов, однако даже новые блюда обычно несколько видоизменяются в соответствии с традиционными вкусами.

Традиционный костюм сохраняется лишь у старшего поколения. В старинной национальной одежде каракалпаков очень колоритны женские головные уборы, накидка на голову. Современный стиль одежды преимущественно европейский. Более устойчивые формы национальной одежды сохраняются в фасоне женского платья на традиционной короткой кокетке.

Самобытно прикладное искусство каракалпаков. С древних времен у них развиты резьба по дереву (двери юрты, шкафчики для посуды и др.) с инкрустацией, теснение по коже, ткачество, вышивка. В убранство юрты входили ковровые изделия, паласы, узорчатые кошмы, тканые Орнаментированные дорожки и тесьма, выполненные с применением ворсовой, безворсовой и комбинированной техники, мягких коричневых, розовых, нежно-зеленых и желтых тонов. Традиции каракалпакского прикладного искусства в значительной степени сохраняются и в наши дни.

Каракалпакский народ имеет древнюю, богатейшую историю. Его национальная культура, своеобразное искусство, классическая литература, обычаи и традиции широко известны.

Очень популярны богатырские эпосы "Алпамыс", "КыркКыз", "Коблан", отразившие в художественном переосмыслении исторические события. Здесь в разное время жили и творили такие поэты-классики, как ЖиенЖирау, Ажинияз, Бердах, Отеш, позже А. Мусаев, К. Авезов, Ж. Аймурзаев, Произведения Ибрагима Юсупова, Тулепбергенова, Каипбергенова, Тиловбергенова, Жумамуратова известны далеко за пределами республики.

В развитие науки Узбекистана большой вклад внесли такие крупные ученые, как Собир Камалов, Марат Нурмухамедов, Чарджоу Абдиров и др. Современный Каракалпакстан - республика с развитым хозяйством.

Основные отрасли промышленности связаны с переработкой сельскохозяйственного сырья. Ведущая отрасль промышленности - хлопкоочистительная. Непосредственно с ней связана маслобойная, перерабатывающая хлопковые семена.

Самыми крупными предприятиями являются Тахиаташская ГРЭС, Кунградский содовый завод, СП "Катекс", "Элтекс". Создано большое число малых предприятий. Юг республики специализируется на хлопководстве и шелководстве. Здесь дефицит воды, летом - палящая жара, зимой - сильные холода. А почва очень засоленная. Поэтому земледелие требует особых усилий и труда. Особенно благоприятна земля Каракалпакстана для выращивания риса, что имеет большое значение в обеспечении Узбекистана рисом.

На обширных пустынных пастбищах Кызылкум - каракульское овцеводство и верблюдоводство. Северная часть - рисосеяние, скотоводство. В приморской полосе - рыбо-звероводческое хозяйство, скотоводство, табунное коневодство.

В республике разветвленная сеть железных и автомобильных дорог, развит авиатранспорт. По территории Каракалпакстана проходят трассы газопроводов.

В южной части современной дельты Амударьи, среди песчаных пространств, расположен Нукус - столица Каракалпакстана, ее экономический, административный и культурный центр. Город находится почти в геометрическом центре республики, имеет удобные транспортные связи: через него проходит большой магистральный канал Кызкетген и автомобильные дороги по всем районам республики.

Нукус - современный город, застроенный красивыми домами, часто облицованными мраморной крошкой - продукцией местного мраморного завода. Здесь сосредоточены крупные промышленные предприятия, научные и культурно-просветительные учреждения, разветвленная сеть учреждений

здравоохранения. Функционируют филиал АН Республики Узбекистан; университет, педагогический институт и др.

В Нукусе находится Телецентр, из которого ведутся передачи национального телевидения и радио. Работают отделение Академии художеств, Союзы композиторов, писателей, архитекторов, киностудия.

Один из наиболее развитых городов Каракалпакстана - Ходжейли - крупный транспортный узел на левом берегу Амударьи, центр легкой и пищевой промышленности.

Самый южный город Каракалпакстана - Турткуль, бывший до 1932 г. столицей республики, но неудобное географическое положение, постоянная подверженность разрушительному действию дейгиша (размыва) вызвали необходимость переноса столицы в более удобное место. В городе расположены различные организации районного значения, а также клубы и библиотеки, кинотеатры и др.

1. Общая часть

В комплексе работ по объекту «Капитальный ремонт *автодороги 4Р160*

«г. Ургенч-г Мангит- граница Республики Туркменистан» на участке км 0-19

(0-5 км с асфальтобетонным покрытием)» выполнены работы по уширению моста через ороситель на ПК 16+15,15 .

Объект расположен на территории Ургенчского района Хорезмской области .

Работы выполнялись на основании схемы существующего моста , разработанного поперечника, плана и продольного профиля автодороги.

Согласно Инженерно-геологическому Заключению, на всей площадке строительства грунты на изучаемую глубину представлены:

- Насыпным грунтом 0-1,0м, состоящим из суглинка с примесью строительного мусора.

- Суглинками от текучепластичных до тугопластичных толщиной 1,1-3,0м

- Песками - мелкие, насыщенные водой на исследованную глубину 20 м

Подземные воды вскрыты на глубине 3 м от верха дамб. Грунты и грунтовые воды агрессивны к бетонам на обычных цементах. Поэтому все бетонные и железобетонные конструкции, соприкасающиеся с грунтом, выполнять на сульфатостойких цементах. Подробно отчет об инженерно-геологических условиях см Заключение в настоящем проекте .

Под мостом проложены газопровод и рядом кабели связи, которые необходимо переустроить до начала работ

Конструкция существующего моста

Согласно схеме моста и дополнительного обследования на месте, мост через канал общей шириной 13,3 м , длиной 15 м находится в хорошем состоянии и пригоден для дальнейшей эксплуатации.

Мост , состоит из каркасных балок таврового сечения длиной 15 м по ТП инв № 710/5 Схема моста 1x15 м

Тротуары на мосту шириной проходной части 1,0 м Г-образного типа по типовому проекту 710/4 , тротуарные бордюры монолитные . Перила сборные железобетонные. Толщина покрытия на мосту -13 см Двухсторонний уклон проезжей части отсутствует.

Опоры свайные.

Дефектом является состояние покрытия на мосту- в трещинах и выбоинах , а так же состояние деформационных швов- с трещинами и сквозными провалами.

Схема моста приведена в приложении №3

Конструкция моста

В связи с проектированием моста с 4-мя полосами движения и разделительной полосой шириной 2,6 м, возникла необходимость уширения существующего моста . Уширение производится в обе стороны от

существующего моста по 5 плит с каждой стороны для доведения габарита проезжей части в соответствии с нормами.

При разработке конструкции нового уширения учитывалась длина и схема пролетного строения существующего моста. Мост уширяется плитами длиной 15 м по ТП384/43

Схема уширения 1x15 м

В связи с конфигурацией русла оросителя за пределами существующего моста, пристройку моста возможно выполнить только с косым пересечением. Угол пересечения -55 град.

Общий сложившийся габарит моста равен 20,6 м и состоит из:

- полос движения 4x3,75 м
- разделительной полосы -2,6 м
- полос безопасности на мосту -1,5 м

Тротуары на мосту проектируются шириной проходной части 1,0 м

Плиты устанавливаются на резиновые опорные части.

Поперечный уклон моста -1,5 %

При проектировании было принято, что верх плит уширения совпадает с верхом балок существующего моста. После вскрытия проезжей части и демонтажа существующих тротуаров, отметка пристройки может быть уточнена.

Дорожная одежда на существующем мосту имеет толщину 20 см. На мосту проектируется поперечный уклон 1,5%. В связи с этим по проезжей части существующего моста необходимо произвести срезку асфальтобетона по всей ширине толщиной 10 см, для последующего устройства сточного треугольника с поперечным уклоном 1,5% и укладки нового слоя мелкозернистого асфальтобетона толщиной 6 см. Сточный треугольник устраивается так же из мелкозернистого асфальтобетона.

На уширяемой части плиты укладываются на насадку с уклоном 1,5% и проезжая часть принята применительно к типовому проекту инв. № 1318/2 и ШНК2.05.03-11 « Мосты и трубы ». Состоит из:

- выравнивающего слоя из цементно-песчаного раствора М200 ГОСТ28013-98 $h = 3$ см
- гидроизоляции из 2^х слоев «линокрома» на битумной мастике; $h = 1$ см
- защитного слоя из бетона класса В-25 $h = 4$ см, армированного сеткой ячейками 200 x 200 мм Ø 6,5 Ст. 3 ГОСТ 26633-91;
- асфальтобетона мелкозернистого плотного горячего типа Б, марки I двухслойного $h = 6$ см по ГОСТ 9128-2009

Для объединения существующей балки с плитой уширения устраивается монолитная плита с укладкой арматурной сетки $d 12$ мм толщиной 8-10 см

Тротуары цельные с шириной проходной части 1,0 м, устанавливаются на сухую пескоцементную смесь.

Тротуары с проезжей частью объединяются монолитиванием бетоном Кл В25. Перед бетонированием выпуски из блоков привязать к

арматурным сеткам проезжей части и пропустить продольную арматуру по выпускам.

Береговые опоры – свайные двухрядные . Марка свай СМ 12-35Т3

Сваи приняты по типовому проекту серии 3.501-86, дополнение № 1-2000 UZ

Количество свай на одной опоре – 6 шт Нагрузка на голову сваи 35,22 т . Несущая способность по грунту 37,3 т

Насадки монолитные железобетонные, заармированы применительно к Типовому проекту серии 3.503.-79. Сваи и насадки в связи с агрессивией необходимо выполнять на сульфатостойком портландцементе. Поверхности береговой насадки, соприкасающиеся с грунтом, изолировать двумя слоями битума.

Сопряжение моста выполнено по типовому проекту серии 3.503.1-41

Переходные плиты длиной 4 м одним концом опираются на шкафную стенку насадки, другим на монолитный лежень. В поперечном отношении установлено 5 плит с каждой стороны моста. Плиты сборные, косые в плане , изготавливаются по индивидуальному чертежу. Количество плит соответствует ширине пролетного строения . Плиты и лежни необходимо обмазать за 2 раза горячим битумом.

При уширении моста и дороги засыпается ороситель, который идет параллельно с дорогой . Его полное переустройство выполнено в разделе «Автомобильная дорога », в данном разделе выполнено переустройство в объеме, необходимом для сооружения моста. (см лист 12)

На существующем мосту деформационный шов имеет провалы и трещины, он подлежит полной замене

Над швом разбирается асфальтобетон и производится полная разборка шва с его расчисткой согласно разработанного чертежа . Затем производится устройство нового шва по технологии, которая применяется и на новом уширении.

Организация строительства моста

Строительство моста будет осуществляться одним из подразделений ГАК «Узавтойул». Работы по сооружению моста делятся на 2 периода: подготовительный и основной.

В подготовительный период выполняются следующие работы:

Планировка строительной площадки, подготовка оборудования стройплощадки, завоз строительных конструкций, материалов машин, механизмов.

Железобетонные конструкции поставляются с Хорезмского СРЭПСМХ, кроме плит пролетных строений, которые поставляются с Куйлюкского завода МЖБК железнодорожным транспортом до Ургенча, а затем автотранспортом .

В подготовительный период на стройплощадке размещаются временные здания и сооружения, располагаются площадки для складирования железобетонных элементов, стоянки строительной техники, механизмов, бытовые помещения . Осуществляется обеспечение строительства энергией, переустройство газопровода.

В основной период выполняются работы, связанные со строительством моста. При этом, движение автотранспорта происходит по существующему мосту . Поэтому, часть работ производится в условиях движения.

После сооружения опор приступают к монтажу пролетных строений, устройству сопряжения и проезжей части.

Монтаж плит производится одним или двумя кранами с существующего моста.

Срок строительства моста 4,8 мес.

Основные требования к строительству

1. Соблюдать все требования строительных норм и правил.
2. Все скрытые работы, перед производством последующих, предъявлять для освидетельствования и принятия по акту.
3. Все поверхности опор, соприкасающиеся с грунтом, обмазать горячим битумом.
6. Зона строительства после завершения всех работ должна быть сдана владельцу земли по акту.
7. На стройплощадке должна быть документация для контроля качества работ:
 - Журнал производства работ;
 - Журнал бетонных работ с фиксацией отбора контрольных образцов бетона и результатов их лабораторных испытаний;
 - Журнал сварочных работ;
 - журнал входного контроля и др.

Охрана окружающей среды

При строительстве моста будут производиться работы, связанные с временным нарушением экологической среды : выделяться органическая пыль при ведении земляных работ, выделение продуктов термического разложения, связанных с укладкой асфальтобетона и разогрева битума при проведении изоляционных работ, выброс аэрозоля при проведении сварочных работ. Но все эти выбросы носят кратковременный характер и будут прекращены при завершении строительства.

При строительстве моста предусмотреть меры по защите окружающей среды

1. Строительные отходы по мере их накопления отвозить в специально отведенные места.
2. Вредных выбросов в ороситель с места строительства не производить.
3. После окончания строительства мостового перехода необходимо произвести разборку временных сооружений на стройплощадке ,очистить всё от мусора .

РАСЧЕТ НОРМАТИВНОГО СРОКА СТРОИТЕЛЬСТВА
Произведен по СНиП 1.04.03-85*
«Нормы продолжительности строительства»

- Исходные данные:** 1. Длина уширения моста – 16,78м
2. Габарит уширения моста – 7,0м
3. Береговые опоры – свайные двухрядные – 24шт., марка СМ 12- 35Т3.
 $V_{\text{свай}}=35,76 \text{ м}^3$

При длине моста 50 м и габарите 7м - срок строительства-5 месяцев(по СНиП)

1. Экстраполяция по длине моста

$$(50-25):50 \times 100 \times 0.3 = 15\%$$

где 0,3- изменение нормы продолжительности строительства на 1 % изменения длины.

Продолжительность строительства моста $L=25\text{м}$

$$T_1 = 5 \times (100 - 15) : 100 = 4,3 \text{ мес}$$

Уменьшение нормы продолжительности строительства для длины моста 16,78 м составит:

$$(25 - 16,78) : 25 \times 100 \times 0.3 = 9,9 \%$$

продолжительность строительства при габарите 7,0 м длине 16,78м

$$T_2 = 4,3 \times (100 - 9,9) : 100 = 3,9 \text{ мес}$$

2. Дополнительный к нормам расчетный показатель устройства свайных фундаментов

Призматические сваи 3,98 чел/ч на 1м^3 согласно ШНК 4.02.05-04

$$35,76 \times 3,98 \text{ чел/ч} = 142,3 \text{ чел/ч} : 8 \text{ час} : 2 \text{ чел} = 8,89 \text{ дн} : 21,5 = 0,4 \text{ мес}$$

3. Работа на существующем мосту 0,5мес.

Срок строительства моста составляет:

$$T = 3,9 + 0,4 + 0,5 = 4,8 \text{ месяцев}$$

В т.ч. 0,5мес. подготовительный период

**Капитальный ремонт автодороги 4Р160 «г. Ургенч-г Мангит-
граница Республики Туркменистан» на участке км 0-19
(0-5 км с асфальтобетонным покрытием)
Мост на ПК 16+15,15
Ведомость объемов работ**

Ед изм	Наименование работ	Ед. изм.	Кол-во
	I Общие данные		
1	Длина моста	м	16,776
2	Схема моста	м	1x15
3	Габарит моста	м	20,6
4	Ширина тротуаров	м	1,0
5	Пролетные строения – плиты L= 15 м	шт	10
6	Опоры – свайные, двухрядные	шт	2
7	Ургенчский район Хорезмской обл.		
8	Работы частично производятся в условиях движения		
	II Разборка на существующем мосту (в усл. Движ.)		
	Существующий мост шириной	м	13,3
	длиной	м	15
	опоры свайные		
1	Разборка асфальтобетона толщиной 10 см агрегатом «Фреза» на мосту и сопряжении с вывозом на 1 км для использования в дорожной одежде) 280 м ² (Условная толщина 5 см –560 м ²)	м ² /м ³	560/28
2	Разборка железобетонных перил с погрузкой и вывозом в отвал на 10 км	МЗ т	1,04 2,6
3	Разборка тротуаров с погрузкой и вывозом в отвал на 10 км	МЗ т	5,6 14
4	Разборка вручную отбойными молотками ж/б монолитных тротуарных бордюров	м ³	1,8
5	Погрузка экск 0,25 м ³ материала разборки с вывозом в отвал на 10 км (III гр усл)	м ³ т	1,8 4,5
6	Демонтаж и вывоз на базу на 10 км существующих блоков БДО-3	Шт МЗ	16 14,27
	III Переустройство русла оросителя		
1	Разработка гр. II экск 1,0 м ³ в отвал	МЗ	60
2	Разработка мокрого гр. II экск 1,0 м ³ в отвал	МЗ	35
3	Перемещение гр. II гр бульдозером 130 л. с на 30 м для засыпки оросителя.	МЗ	95

4	Засыпка русла оросителя щебеночно-песчаной смесью с уплотнением (Смесь со стоимостью)	М3	25
5	Уплотнение грунта засыпки оросителя катками 8 т толщ слоя 20 см с проходом 8 раз по следу с поливом	М3	30
6	Планировка откосов оросителя II гр механизированно	М2	180
7	Устройство щебеночно-песчаной подготовки под облицовку откосов вручную h = 10 см	м ²	108
8	Облицовка откосов монолитным бетоном h = 15 см	М2	80108
	Сульф бетон кл. В-20 арматура Кл А- I d =6,5	м ³ т	16,2 0,28
IV Сооружение опор			
Земляные работы			
Устройство рабочих площадок			
1	Разработка гр. II гр. бульдозером 130лс с перемещением на 30 м в насыпь дороги	м ³	80
2	Планировка рабочих площадок в грунтах II группы механизированным способом	м ²	240
3	Планировка откосов в гр. II гр вручную	м ²	25
4	Установка новых блоков БДО 3 для ограждения стройплощадки (Стоимость в сопряжении) Монтаж/ демонтаж	шт	24
		м ³ раз	21,41 1/1
Бетонные работы			
Береговые опоры			
1	Стоимость и забивка свай длиной 12 м. Погружение дизель-молотом на гусеничной ходу на глубину 11,55 м в грунтах II гр . (в усл. Движ.) Сваи СМ 12- 35 Т3 Сульфатостойкий бетон В-27,5	шт	24
		м ³	35,76
2	Срубка голов свай площ 0,1225 м ² с погрузкой вручн. и вывозом в отвал на 10 км	шт. м3	24 1,323
3	Устройство монолитных ж/б насадок	шт.	4
	Сульф. бетон В-25	м ³	32,2
	арматура А-I Ø 6,5	т	0,738
	Вяз. Проволока Ø 3	т	0,011
	А-I Ø 22	т	0,03
	А-III Ø 18	т	0,976
	А-III Ø 12	т	0,436
	Итого арматуры	т	2,191
4	Обмазка поверхности насадок за 2 раза битумом	м ²	58
5	Внутрипостроечный транспорт до 1 км на все опоры Арматурные каркасы		
		т	2,191

V Пролетные строения и проезжая часть			
1	Стоимость и установка резиновых опорных частей типа РОЧ 15 x 35 x 4 см под плиты	шт.	40
2	Стоимость и установка плотной резины между упорами и плитой	шт кг	4 7,2
3	Стоимость и монтаж сборных ж/б плит пролетных строений П-15 L = 15 м, (в усл. Движ.) бетон В-35	шт.	10
		м ³	47,5
4	Омоноличивание плит бетон В-35		
		м ³	4,7
5	Укладка толя в швы омоноличивания	м ²	18
6	Стоимость и монтаж сборных ж/б тротуарных блоков (в усл. Движ.) бетон В-35	шт.	10
		м ³	9,2
7	Крепление ограждающих брусьев БК 3.64.75 к проезжей части бетон В-25 арматура А-III Ø 12		
		м ³	0,84
		т	0,054
8	Стоимость и монтаж сборных блоков перильного ограждения длиной 1,5м весом 0,130т БПО-14 Бетон В 30 (в усл. Движ.)	шт м ³	20 0,82
9	Стоимость и монтаж сборных столбиков перильного ограждения весом 0,075т СПО-12 Бетон В 22,5 (в усл. Движ.)	шт м ³	12 0,36
10	Окраска перил и бордюров перхлорвиниловой краской за 2 раза.	М2	90
11	Установка анкеров для подвески коммуникаций А-I Ø 22	т	0,044
12	Гидроизоляция моста с устройством защитного и выравнивающего слоев. Бетон кл. В-25, «Линокром» 2 слоя (площадь 1 слоя)	м ²	156
	Защитный слой бет Кл В25 (взамен типового)	м ³	6,34
	арматурная сетка А-I Ø 6,5 (с учетом стыковки стержней)	т	0,196
	Выравнивающий слой цем раствор М200 (взамен типового)	м ³	4,68
13	Устройство плиты усиления плит балок бетон Кл В25 Арматура сетки А-III Ø 12 Вяз. Проволока Ø 3	М3	4,05
		т	0,362
		т	0,002
14	Устройство сточного треугольника из мелко/зерн. А/б (Выравнивающий слой)	т	27

15	Устройство покрытия проезжей части моста из горячего мелкозернистого асфальтобетона $h=6$ см	m^2	337
16	Деформационные швы 31,2 м		
1	Металлическая планка (полосовая сталь, взять со сваркой)	т	0,546
2	Арматура сетка $\varnothing 6,5$ яч.100x100 мм в защитном слое	т	0,26
3	Укладка толя 2 слоя (площадь одного слоя)	m^2	50
4	Компенсатор из линокрома 1 слой	m^2	16
5	Битумная мастика	кг	31,2
17	Ремонт деформационного шва на существ. мосту (В усл. Движ.)		
	Разборка швов	м	26,6
1	Разборка защитного и выравнивающего слоев с вывозом в отвал на 10 км Погрузка экс 0,25 м ³ «Камацу» III гр (условно)	МЗ/т	3,4/8,5
2	Разборка существующих швов (компенсатор) с вывозом материала на базу на 10 км	т	0,192
	Устройство шва	м	26,6
1	Металлическая планка – полосовая сталь (как закладная деталь со сваркой)	т	0,459
2	Укладка толя 2 слоя (площадь одного слоя)	m^2	42,6
3	Компенсатор из линокрома 1 слой	m^2	13,6
4	Битумная мастика	кг	26,6
5	Гидроизоляция из Линокрома 2 слоя (площадь одного слоя)	М2	42,6
6	Устройство монолитной плиты проезжей части бетон Кл В25	МЗ	1,7
7	Арматура сетка Ст3 $\varnothing 6,5$ яч.100x100 мм в защитном слое (с учетом стыковки)	т	0,225
8	Устройство выравнивающего слоя из цем раствора М200	МЗ	0,6
18	Внутрипостроечный транспорт до 1 км на пролетное строение		
	Сборный ж/б до 15 т	т	144,7
	Металлические изделия	т	0,456
VI Сопряжение моста с подходами			
1	Устройство засыпки из щебеночно-песчаной смеси с уплотнением (Казгансайский карьер)	МЗ	74
2	Устройство щебеночной подушки под лежень переходные плиты и проезжую часть (карьер)	m^3	36

	<i>Картау)</i>		
3	Устройство монолитных лежней сульф.бетон В 22,5 Арматура А III Ø16 А I Ø 6,5	м ³ т т	8,4 0,528 0,124
4	Стоимость и установка ж/б переходных плит ППк 4.99.30 длиной 4 м Бетон В 27,5(в усл. Движ.)	шт м ³	20 22,6
5	Омоноличивание переходных плит Бетон В 27,5	м ³	1,0
6	Выравнивающий слой из крупнозернистого асфальтобетона	т	1,44
7	Подгрунтовка битумом	т	0,06
8	Укрепление обочин мелкозернистым асф/бет толщ. 4 см	м ²	30
9	Устройство нижнего слоя основания по переходным плитам из щебеночно- песчаной смеси h _{ср} =19 см	м ²	58
10	Устройство нижнего слоя покрытия из горячего пористого крупнозернистого а/б толщ. 8 см	м ²	140
11	Устройство верхнего слоя покрытия из горячего плотного мелкозернистого а/б толщ. 6 см	м ²	140
12	Устройство монолитных ж/б парапетов Бетон В 22,5 Арматура А-I Ø 6,5 А III Ø 12	п.м м ³ т т	8 1,36 0,012 0,043
13	Облицовка конусов монолитным бет. Кл В15 h =10 см	М2	18
14	Стоимость и установка сборных блоков БДОЗ (в усл. Движ.)	шт м ³	24 21,41
15	Внутрипостроечный транспорт до 1 км Сборный ж/б	т	56,5

А/д 4Р160

Мост на ПК 16+15,15

Ведомость сборных железобетонных элементов

Марка блока	Наименование	По чертежам	Кл. бетона	Масса т	К-во	Объём бетона м ³		Металл т		Цемент М 400 т	
						Ед.	Всего	Ед.	Всего	Ед.	Всего
П15	Плиты	МЖБК	В 35	11,9	10	4,75	47,5	0,7181	7,181	2,898	28,98
Т-1-75	Тротуарный блок	ХорезмСРЭПСМХ	В 35	2,30	10	0,92	9,2	0,132	1,32	0,552	5,52
СПО-12	Столбик перильн.огражд	ХорезмСРЭПСМХ	В22,5	0,075	12	0,03	0,36	0,009	0,108	0,012	0,144
БПО-14	Блок перильн. огражд	ХорезмСРЭПСМХ	В30	0,102	20	0,041	0,82	0,0215	0,43	0,022	0,44
ППк 4.99.45	Переход. плита	Индивид.	В27,5	2,8	20	1,13	22,6	0,153	3,06	0,497	9,94
БДО-3	Брусья ограждающие	ХорезмСРЭПСМХ	В22,5	2,23	24	0,892	21,41	0,0179	0,430	0,359	8,62
СМ12-35ТЗ	Сваи	ТП.3.501-86 Д №1-2002 к т.п.3.501-86	В27,5	3,7	24	1,49	35,76	0,222	5,333	0,695	16,68
Итого :							137,65		17,862		70,324

(АРИПОВ Х)

Заключения

Проект и строительства путепровода через железную дорогу на 935 километре по автомобильной дорога А-380 «Гузар-Бухара-Нукус-Бейнеу». Это комплексная тема. 1-часть проектирование.

Рабочий проект автомобильной А-380 да места через Р. Амударя выполнен по технического задания, выданного ООО «Йуллойиха Бюроси» Дорожным фондом Республики Узбекистан.

В настоящее время в Республики Узбекистан особое внимание в республике уделяется развитию транспортной инфраструктуры, в первую очередь автомобильных и железных дорог. В осуществлении технической политики в области транспортного строительства в Республике необходимо руководствоваться следующими постановлениями и выступлениями Президента Республики Узбекистан Каримова И.А.:

В настоящее время, особенно подледное время в нашей стране в связи повишением грузоподъемности и резкое повышение интенсивности движения приводит предпринимать меры по усилению и реконструкции искусственных сооружений в нашей Республики. Потому что основные искусственные сооружения в нашей стране были построенных в 50-60 годах, в настоящие время 50 % тов этих сооружений пригодны к эксплуатацию.

В обеспечении устойчивого развития экономики необходимо разработка и внедрение всесторонне обоснованных мероприятий, важных задач и направлений для перспективы.

В настоящее время в Республике Узбекистан осуществляются новые проекты, обеспечивающие развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры [4]. Под руководством Президента Ислама Каримова в нашей стране особое внимание уделяется развитию транспортной и коммуникационной сети. За прошедшие годы осуществлены такие широкомасштабные работы, как строительство магистральных дорог, налаживание транспортных связей с зарубежными государствами, внедрение в дорожное хозяйство современной техники и технологий, подготовка

отвечающих требованиям сегодняшнего дня специалистов и повышение их квалификации.

Согласно целевым показателям широкомасштабного развития инфраструктуры транспорта и коммуникаций в 2011-2015 годах по обновлению дорожно-строительной техники ГАК «Узавтойул» намечено выделение в течение пяти лет в равном количестве всего 444 штук дорожно-строительной техники (17 шт. установок асфальтобетонной смеси с производительностью 100 тонн в час, 127 шт. катков, 8 шт. дорожных фрез, 51 шт. автогрейдера, 52 шт. экскаватора, 33 шт. автогудронатора, 156 шт. машин и механизмов по содержанию автомобильных дорог). Кроме того, предусмотрена модернизация производственной и промышленной баз 24 предприятий компании. А это является одним из факторов развития системы и ее эффективной деятельности.

Заседание Кабинета Министров Республики Узбекистан от 20 апреля 2012 года [8], посвященная обсуждению итогов социально-экономического развития Республики за первый квартал текущего года и выработке мер по безусловному обеспечению реализации важнейших приоритетов программы социального развития страны в 2012 году, определённых Президентом Республики Узбекистан Исламом Каримовым на заседании Правительства республики 19 января текущего года, всесторонне и глубоко проанализирован ход реализации программ опережающего развития транспортной и инженерно-коммуникационной инфраструктуры, подчеркивалась важность принятия дополнительных мер по ускорению дорожно-строительных и ремонтных работ на автомобильных дорогах общего пользования, прежде всего на участках Узбекской национальной автомагистрали, а также по усилению контроля за их качеством.

По этому студентам-бакалаврам мы даём для выполнения выпускная-квалификационная работа разрабатывать следующие показатели.

- анализ инженерно-геологических, гидрогеологических и климатических условиях районах строительства моста;

- описание конструктивных решений мостового перехода и элементов проектируемого моста; расчетная часть;

- мероприятия по охране труда и окружающей среды; выводы и использованных литература

В основном работа выполнено в полном объема

Использованная литература

1. Соломохин П. М. «Мост и сооружения на дорогах». Москва, «Транспорт», 2009 г;
2. Раджабов Т.Ю., Шожалилов Ш.Ш. «Кўприкларни лойихалаш, қуриш ва эксплуатация қилиш асослари» фанидан маърузалар матни. Тошкент-2012 й.
3. Раджабов Т.Ю., Шожалилов Ш.Ш. “Кўприкларни лойихалаш, қуриш ва эксплуатация қилиш асослари” фанидан “Темирбетон кўприклар вариантларини лойихалаш” бўйича ўқув қўлланма. Тошкент-2012й.
4. Маковский Л.В. городские подземные транспортные сооружения. Учебник. Москва, стройиздат, 1995, 440 стр.
5. «Мосты и метрополитены». Учебник. В.Г. Храпов, Е.А. Демешко, С.Н. Наумов и др. Под ред. В.Г.. Храпова – Москва, Транспорт, 1991. 383 стр.
6. 6.ҚМҚ 2.05.03-97 «Кўприклар ва қувурлар»;
7. 7.ҚМҚ 3.06.04-97 «Кўприклар ва қувурлар»;
8. ҚМҚ 2.02.03-98 «Қозикли пойдеворлар»
9. Б.В. Бобриков и др. . «Строительство мостов».Москва, «Транспорт», 1996г;
- 10.10.Силин К.С. и др. «Фундаменты опор мостов из сборного железобетона»
- 11.Москва, «Транспорт», 1996г;
- 12.11.Кириллов В.С. «Эксплуатация и реконструкция мостов и труб на автомобильных дорогах» Москва, «Транспорт», 1991г;
- 13.ШНК 1.03.01-03- Инструкция о составе, порядке разработки, согласования и утверждения проектно-сметной документации на строительство предприятий, зданий и сооружений
- 14.ШНК 3.01.01-03- Организация строительного производства
- 15.КМК 3.06.04-97- Мосты и трубы. Правила производства и приёмки работ
- 16.КМК 3.06.03-96- Правила производства и приёмки работ. Автомобильные дороги
- 17.КМК 3.01.02-00-Техника безопасности в строительстве

- 18.КМК 3.02.01-97-Земляные сооружения. Основания и фундаменты
- 19.КМК 3.04.03-97- Защита строительных конструкций и сооружений от коррозии
- 20.КМК 3.01.04-99- Приемка в эксплуатацию законченных строительством объектов. Основные положения
- 21.КМК 3.01.03-97- Геодезические работы в строительстве
- 22.СНиП 1.04.03-85*- Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений
- 23.ВСН 37-84-Инструкция по организации движения и ограждение мест производства работ
- 24.ГОСТ 17.5.3.04-83- Охрана природы. Земли. Общие требования к рекультивации земель
- 25.ГОСТ 17.4.3.02-85- Охрана природы. Почвы. Требования к охране плодородного слоя почвы при производстве земляных работ
- 26.ГОСТ 12.01.004-85- ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования
- 27.ГОСТ 12.1.013-78- ССБТ. Строительство. Электробезопасность. Общие требования
- 28.ГОСТ 12.1.046-85- ССБТ. Строительство. Нормы освещения строительных площадок

Дополнительные источники

1. «Методическое пособие мастов по эксплуатации автодорожных мостов». Российское акционерное общество «Росавтодор». Москва 1994 г.
2. Вейнблат Б.М. и др. «Краны для строительство мостов». Москва, «Транспорт», 1998г;
3. Н.Г. Туренский, А.П. Ледяев. Строительство мостов и метрополитенов. Организация, планирование, управление. М., Транспорт, 1992, 264 стр.
4. Меъёрий хужжжат - ҚМКҚ 11-44-96 “Темир йўл ва автомобиль йўллари кўприклари”, Тошкент, ЎзР архитектура-қурилиш Давлат кўмитаси, 1996 й.

5. Соломохин П. М. «Мост и сооружения на дорогах». Часть 1-2 Москва, «Транспорт», 2007 г;
6. Под редакцией В.С. Кириллова «Строительство мостов и труб». Справочник инженера. Москва «Транспорт» 2005г.
7. «Методическое пособие мастеру по эксплуатации автодорожных мостов». Российское акционерное общество «Росавтодор». Москва 1994 г.
8. Вейнблат Б.М. и др. «Краны для строительство мостов». Москва, «Транспорт», 1998г;
9. Под редакцией В.С. Кириллова «Строительство мостов и труб». Справочник инженера. Москва «Транспорт» 1995г.

Интернет сайты

1. www.Xilinxplanahead.
2. <http://www.most-spb.ru>
3. <http://most.irk.ru>
4. <http://www.mostmorf.narod.ru>
1. Alta Vista <http://www.altavista.com/>
2. Fast Search <http://www.altheweb.com/>
3. Go To <http://goto.com/>
4. Google <http://www.google.com/>.
5. www.search.re.uz - Ўзбекистоннинг ахборотларни излаб топиш тизими.
6. www.ictcouncil.gov.uz- Компьютерлаштиришни ривожлантириш бўйича Вазирлар Маҳкамаси мувоффиқлаштирувчи генгашининг сайти.
7. www.ecsoman.edu.ru - Россия Федерация олий ўқув юртларида ўқитилаётган фанлар бўйича ўқув-услубий комплекслар.