

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ
ТОШКЕНТ АВТОМОБИЛЬ-ЙЎЛЛАР ИНСТИТУТИ**

«Автомобиль йўллари ва аэродромлар» кафедраси

«Тасдиқлайман»
“АЙ ва А” каф.мудир
_____ доц. Ўроқов А.Х.
« ____ » _____ 2013 й.

БИТИРУВ МАЛАКАВИЙ ИШИ

**МАВЗУСИ: ҚАШҚАДАРЁ ВИЛОЯТИДАГИ 1^Б ТОИФАЛИ А-380 “ҒУЗОР-
БУХОРО-НУКУС-БЕЙНОВ” АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛИНИНГ 130-135 КМ
БЎЛАГИНИ КАПИТАЛ ТАЪМИРЛАШ ТЕХНОЛОГИК ЖАРАЁНЛАРИНИ
ИШЛАБ ЧИҚИШ ВА УНИ ТАШКИЛ ҚИЛИШ**

Бажарди: 400-09 гуруҳ талабаси

Бердиев Одил

Раҳбар:

катта ўқит. Амиров Т.Ж

Тошкент-2013

**ҚАШҚАДАРЁ ВИЛОЯТИДАГИ 1^Б ТОИФАЛИ А-380 “ҒУЗОР-
БУХОРО-НУКУС-БЕЙНОВ” АВТОМОБИЛЬ ЙЎЛИНИНГ 130-135 КМ
БЎЛАГИНИ КАПИТАЛ ТАЪМИРЛАШ ТЕХНОЛОГИК
ЖАРАЁНЛАРИНИ ИШЛАБ ЧИҚИШ ВА УНИ ТАШКИЛ ҚИЛИШ**

МУНДАРИЖА:

1. Кириш
2. Йўл ўтган ҳудуднинг табиий иқлим шароити.
3. Йўлнинг асосий кўрсаткичлари
4. Қурилиш муддатини асослаш ва иш кўламини аниқлаш.
5. Мавжуд йўл тушамасини кучайтириш ҳисоби.
6. Автомобил йўлларини мукамал таъмирлашда бажариладиган техноногик жараёнлар.
7. Иш ҳажми ва Асосий қурилиш материалларига бўлган талабни аниқлаш.
8. Машина механизмларни танлаш ва уларнинг иш унумдорлигини аниқлаш.
9. Бош механизм танлаш ва унинг иш унумдорлигига асосан иш кўлами узунлигини аниқлаш.
10. Иш кўлами узунлиги учун иш ҳажми ва асосий қурилиш материалларига бўлган талабни аниқлаш.
11. Машина механизмларга бўлган талабани аниқлаш.
12. Қашқадарё вилоятидаги 1б тоифали А-380 “Ғузор-Бухоро-Нукус-Бейнов” автомобиль йўлининг 130-135 км бўлагини капитал таъмирлаш технологик харитасини тузиш
13. Қашқадарё вилоятидаги 1б тоифали А-380 “Ғузор-Бухоро-Нукус-Бейнов” автомобиль йўлининг 130-135 км бўлагини капитал таъмирлаш чизикли календар графиги.
14. Иш сифатини текшириш
15. Мехнат ва атроф-муҳитни муҳофаза қилиш тадбирлари.
16. Хулоса

1 КИРИШ.

Президентимиз И.А.Каримовнинг мустақиллигимизнинг дастлабки йилларидан бошлаб жаҳон бозорига чиқишининг Ўзбекистон учун энг қулай ва қисқа йўллари қуриш зарурлиги ҳақида қайғуриши мамлакатимиз учун автомобил йўлларининг қанчалик муҳим транспорт тармоғи эканлигини кўрсатиб берди. Тарихда халқларни бир-бири билан чамбарчас боғлаган Буюк Ипак Йўлининг қайта тикланиши йўлида олиб борилаётган сай-ҳаракатлар эса йўл транспорт тармоғи ривожининг яна бир ифодаси.

Автомобил йўлларини тармоқларининг юқори даражада ривож, мамлакатлараро ва маҳаллий юк ташишда автомобил транспорти салмоғининг ортиши, қишлоқ хўжалиги, ишлаб чиқариш ва савдо-сотиқни ривожлантириш жараёнини тезлаштиради.

Маълумки, Ўзбекистон тўғридан-тўғри денгизга чиқиш йўлига эга эмас. Ўзбекистон ҳудудининг кўпгина қисми 30 % тоғ ва тоғ олди адирлари, 70 % ўртача қирли, адирлик ва текислик бўлиб кескин континентал, қуруқ иқлим шароити 90 % атрофида ишлаб чиқариш ва аҳолини Республика ҳудудини учдан бирида жойлашиши транспорт тармоғини ривожланишига таъсир этади. Бу географик вазият Республикаимизнинг кенг, жаҳон андозалари талаби даражасида бўлган, ривожланган мукаммал транспорт системасига эга бўлишини тақозо этади ва уни тараққий эттириш сиёсатининг асосий йўналишларини белгилаб беради. Бунда асосий ўринни автомобил йўли эгаллайди.

Дунё транспорт тармоғи узунлигининг 68,8 % автомобил йўлларига тўғри келиб, йўловчи ташиш айланмасининг 79,9 фоизини, юк ташиш айланмасининг 8,3 фоизини таъминлаб беради.

Мамлакатимизда транспорт ва транспорт коммуникациялари халқ хўжалиги комплексининг узвий қисми бўлиб, муҳим иқтисодий, ижтимоий ва стратегик вазифаларни бажаради, ишлаб чиқарувчи билан харидорни, давлатлар ва қитъаларни боғловчи вазифасини бажаради. Умумфойдаланув транспорт комплексининг Республикада жами ялпи ишлаб чиқарилган маҳсулотдаги улуши 10% ни ташкил этади, ишчилар сони эса жами ишловчиларнинг 2% ни ташкил қилади.

Юк ташиш обороти бўйича ҳамма транспорт турларидан темир йўл транспортининг улуши катта бўлиб, у ҳозирги кунда 87-88%ни ташкил этади, темир йўлда йўловчи ташиш бўйича бу кўрсаткич 11% ни ташкил этади. Темир йўллар тармоғи зичлиги бўйича Ўзбекистон Россия, Қозоғистон, Туркменистон ва Тожикистонга нисбатан юқори ўринда, Украина, Прибалтика ва Белоруссияга нисбатан пастки ўринда туради.

Таҳлиллар шуни кўрсатадики, қўшни Қозоғистон, Тожикистон ва Қирғизистонда, қолаверса бутун Марказий Осиёда автотранспортнинг, автомобил йўлларининг халқ хўжалигини иқтисодий ва ижтимоий ривожланишида роли каттадир.

Автомобил йўллари тармоғининг ривожланганлик даражаси, унинг халқ хўжалигига, инсонларга хизмат кўрсатиш сифати поровард натижада давлатнинг иқтисодий салоҳиятини ўсишига ва ривожланишига олиб келади.

МДХ давлатлари орасида Ўзбекистон умумфойдаланувдаги йўл тармоғи зичлиги бўйича юқори поғоналарни эгаллаб турибди: 1000 кишига тўғри келадиган йўл узунлиги бўйича 5-чи ўринда, 1000 кв.км.га тўғри келадиган йўл узунлиги бўйича 9 ўринда туради. Ривожланган давлатлар умумий йўллар тармоғи билан таққосласак, республикамиз йўл тармоғи Япониядан 9 марта, Франция ва Германиядан 4-5 марта орқада эканлигини кўрамыз.

Ҳозирги кунда Республика автомобил йўлларининг умумий узунлиги 183724 км ни ташкил этади. Шундан 42530 км магистрал ва умумий фойдаланишдаги йўллар бўлиб, Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2005 йил 12-августдаги 194-сонли қарорига асосан олинган, унда автомобил йўлларининг қуйидаги узунлиги тасдиқланган: халқаро аҳамиятдаги -3626 км, давлат аҳамиятидаги -16909 км, маҳаллий (вилоят) аҳамиятидаги -21995 км.

Умумий фойдаланишдаги автомобил йўлларининг 52,3 фоизи асфальтбетон, 40,7 фоизи битумминерал ва нефтминерал қопламали, 0,8 фоизи цементбетон, 3,9 фоизи шағалли, 2,3 фоизи тупроқ йўллардир.

Умумий қаттиқ қопламали йўл тармоқларининг узунлиги минг квадрат км га 277,1 км ни ташкил этса, умумий фойдаланадиган йўлларда 93,6 км га тўғри келади.

1940 йилда Республикада мавжуд автомобил йўл тармоқларининг узунлиги 32,5 минг км бўлиб, 4,7 минг км қаттиқ қопламали йўлларни ташкил этарди.

Ҳозирги вақтда бу кўрсаткич тегишли равишда 146,3 ва 124,4 минг км дан иборат, яъни 26,5 марта ўсди. Умумфойдаланадиган йўл тармоғининг узунлиги, 1940 йилда 2,8 минг км бўлиб, 1 км қаттиқ қопламали йўлларга тўғри келадиган бўлса, ҳозирги кунда бу кўрсаткич тегишли равишда 43,5 ва 42,0 минг км дан иборат бўлиб, 42,0 марта ошди. Шу давр мобайнида юк транспортини миқдори 12,6 марта ошган бўлса, юк ташиш 38,0 юк ташиш айланмаси 58 ва йўловчи ташиш 369 марта ошди.

Юқоридаги изоҳлар мамлакат миллий даромади таркибида автомобил йўлларининг транспорт оқимига хизмат кўрсатиш даражаси ҳисобига ажралмас улуши борлиги, ҳамда унинг халқ хўжалиги тизимида ғоятда катта аҳамиятга эга эканлиги далолатидир.

Кейинги йилларда Президентимиз томонидан “Йўл қурилиш ишларининг ҳажмлари ва сифати устидан назоратни кучайтириш чора – тадбирлари ҳамда “Умумий фойдаланишдаги автомобил йўлларини лойиҳалаш, қуриш ва қайта таъмирлаш тартибини такомиллаштириш чора – тадбирлари тўғрисида”, шунингдек “2007-2010 йилларда умумий фойдаланишдаги автомобил йўлларини ривожлантиришга доир чора –

тадбирлар тўғрисида” каби қарорларининг қабул қилиниши улкан аҳамият касб этди.

2007 йил 2 октябрда қабул қилинган “Автомобил йўллари тўғрисида”ги қонунда автомобиль йўллари соҳасидаги муносабатларни тартибга солишнинг ҳуқуқий, иқтисодий ва ташкилий асослари ҳамда тамойиллари белгиланиб, хусусан, иқтисодиёт ва аҳолининг транспорт хизматига бўлган эҳтиёжларини қондириш мақсадида автомобиль йўлларининг бутун тармоғида ягона техник сиёсатни шакллантириш ва олиб бориш, уларни асрашни таъминлаш, техник даражаси ва эксплуатация ҳолатини яхшилаш, автомобиль йўлларида фойдаланиш тартибини белгилашни таъминлашга эришиш назарда тутилган.

Юқори даражада халқаро стандартларга жавоб берадиган, мамлакатимизнинг барча ҳудудларини ўзаро ишончли боғлайдиган ва минтақавий ҳамда жаҳон бозорларига чиқишни таъминлайдиган Ўзбекистон миллий автомагистралини куриш ва реконструкция қилиш бўйича кенг кўламли дастурни амалга ошириш ҳам доимий эътиборимиз марказида бўлди.

2009 йилда 217 км лик автомобиль йўли фойдаланишга топширилди, 538 километр йўл ва 19 та кўприк капитал таъмирланди. Бу ишларни амалга ошириш учун Республика йўл жамғармаси ҳисобидан 280 миллиард сўмдан ортиқ маблағ сарфланди.

Йўл-қурилиш техникасини сотиб олиш учун Осиё тараққиёт банкининг умумий қиймати 56 миллион долларга тенг бўлган имтиёзли кредит ресурслари жалб этилди.

Мамлакатимиз темир йўл транспорт тизимини ривожлантириш ва модернизация қилиш бўйича ишлар давом эттирилди. “Тошғуздор-Бойсун-Қумқўрғон” янги темир йўл линиясида Япония капитали иштирокида 5 та кўприк фойдаланишга топширилди.

“Навоий-Учкудук-Султон Увайстоғ-Нукус” темир йўл линиясининг 6 та янги разъезди ишга туширилди. Темир йўлларни электрлаштириш, темир йўл лакомативлари парки ва ҳаракатдаги таркибни янгилаш лойиҳаларини амалга ошириш ишлари бошланди.

2009 йилда Навоий вилоятида ташкил этилаётган эркин индустриал-иқтисодий зонанинг асосий объектларидан бири сифатида Навоий шаҳри аэропорти базасида халқаро ташишлар бўйича интермодель марказ қурилиши юзасидан катта ишлар амалга оширилди.

2010 йилда автомобиль йўлларини ривожлантириш учун Республика йўл жамғармаси маблағлари ҳисобидан 540 миллиард сўм, яъни ўтган йилга нисбатан қарийб 2 баробар кўп маблағ ажратиш кўзда тутилган.

Бугунги кунда Ўзбекистон миллий автомагистрални участкаларини куриш бўйича Осиё тараққиёт банки ҳамкорлигида янги йирик лойиҳа ишлаб чиқилди.

Ушбу дастурларни амалга оширишдан кўзланган мақсад-Европа ва Осиё ўртасидаги савдо оқимининг маълум қисмини мамлакатимиздаги транзит йўналишларига буриш ва шу асосда юртимизда транспорт ва транзит

хизмати ҳажмини ошириш, мавжуд инфратузилма негизида логистика марказларини ташкил этиш, минглаб одамларни иш билан таъминлашдан иборат.

Мен битирув олди амалиётида юртимизда автомобил йўларида бажарилаётган ишлар билан яқиндан танишдим. Ўзим қизиққан саволларга жавоб олдим ва Битирув ишимни бажариш учун маълумотлар тўпладим. Тўплаган маълумотларим асосида мен ҳозирги кунда муҳим ҳисобланган **Қашқадарё вилоятидаги 16 тоифали А-380 “Ўзор-Бухоро-Нукус-Бейнов” автомобиль йўлининг 130-135 км бўлагини капитал таъмирлаш технологик жараёнларини ишлаб чиқиш ва уни ташкил қилиш** мавзусида Битирув малакавий ишимни бажармоқчиман. Мен бу ишида ўзим **Қашқадарё вилоятидаги 16 тоифали А-380 “Ўзор-Бухоро-Нукус-Бейнов” автомобиль йўлининг 130-135 км бўлагини капитал таъмирлаш технологик жараёнларини ишлаб чиқиш ва уни ташкил қилиш** амалга оширишда яъни қуриш жараёнида бажарилдаган ишларни ёритиб бераман. Яъни олинган учаскани таъмирлаш учун зарур бўлган материалларни аниқлайман. Ҳамда мукаммал таъмирлаш жараёнини амалга оширадиган машина механизмларни танлаб уларни иш унумдорлигига асосан уларга бўлган талабни аниқлайман. Аниқланган натижалар асосида чизма ишларини бажараман. Булар йўл тўшамасини мукаммал таъмирлаш технологик харитаси, чизикли календар график ва бошқа ҳтзма ишлари. Бунинг учун мен институтда ўқиш даврида олган билим ва қўникмаларни қўлибдан келганча сарфламай.

ЙЎЛ ЖОЙЛАШГАН ХУДУД ХАҚИДА МАЪЛУМОТ

Иқлими

Қашқадарё вилоятининг иқлими континентал. Қиши нисбатан юмшоқ. Ёзи узоқ ,155-160 кун давом этиб иссиқ куруқ. Январнинг ўртача харорати 0,2 дан 1,9 гача, июлники 28-29,5. Энг юқори температура 45. Энг паст температура -20.

Январь ва июль ойларида шамол йўналиши ва тезлиги

Январь ойи учун

Ш _М	Ш _М Ш _Қ	Ш _Қ	ЖШ _Қ	Ж	ЖҒ	Ғ	Ш _М Ғ

Июль ойи учун

Ш _М	Ш _М Ш _Қ	Ш _Қ	ЖШ _Қ	Ж	ЖҒ	Ғ	Ш _М Ғ

Қасрнинг сурати - шамол йўналишининг такрорланувчанлиги,%

Қасрнинг махражи - шамолнинг йўналишлар буйича тезлиги ,м/с

б)Асосий иқлим тавсифлари

1.Йиллик ўртача харорат - дан гача, энг паст харорати - ⁰
дан ⁰С гача, энг юқори харорат - ⁰дан ⁰С гача

Йиллик харорат, ⁰С

ОЙЛАР	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
t ⁰ С												

Йиллик хавонинг намлик даражаси, ⁰С

ОЙЛАР	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII

2.Йиллик ёғин меъёри - мм, бир кунлик энг куп ёғин - мм, бир йилда
кор ёкган кунлар миқдори – дан гача , момақалтироқлар булган
соатлар – дан гача.

Йиллик ёғин миқдори, мм

ОЙЛАР	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
мм												

Йилига текисликларда 290-300 мм,адирларда 520-550 мм, тоғларда 550-650 мм ёғин тушади. Ёғин, асосан, баҳор ва қишда ёғади, ёзда гармсел эсади. Тоғларда турғун кор қопламаси ҳосил бўлади(2-6 ой).

Рельефи

Вилояи худуди, асосан, Қашқадарё ботиғини ўз ичига олган; шимолий-шарқ ва жанубий шарқдан Зарафшон ҳамда Хисор тизма тоғлари билан ўралган. Тоғлар билан текисликлар орасини адирлар эгаллаган. Текисликнинг катта қисми ғарбда Сандикли вва Қизилқум чўллари билан туташган Қарши чўлидан иборат. Асосий дарёси –Қашқадарё. Унинг ирмоқлари Жиннидарё, Оқсув, Яккабоғдарё, Танхоздарё, Ғузордарё (Катта ва Кичик Ўрадарё билан бирга). Дарёлар қор, ёмғир ва музликлар сувидан тўйинади.

Грунти – геологик ва гидрологик шароити

Қашқадарё вилояти Ўзбекистоннинг III иқлим худудига киради. Вилоятнинг ўртача йиллик сув йиғилиш хавзаси сарфи 6,40-52,2 м³/сек ни ташкил этади. Вилоятнинг ер ости сувлари 10 м чуқурликда жойлашган бўлиб, улар босимсиз сувлар ҳисобланади. Шунингдек вилоятда боғланган грунтлардан глина, суглинок, ҳамда супеслар кенг майдонни эгаллаган. Суглинокнинг қалинлиги 70 метргача бориши мумкин. Бундан ташқари вилоятда бошқа вилоятлардан фарқли ўлароқ тақирлирни ҳам учратиш мумкин.

Ўсимлик дунёси

Вилоятда вегатация даври текисликларда 290-300 кунни ташкил этади. Табиий флораси 1200 га яқин юксак ўсимлик туридан ташкил топган. Вилоятда 76,6 минг га ўрмон мавжуд. Ўрмонларнинг асосий қисмини арча ва саксовулзорлар ташкил этади. Тоғ ён бағирлари ҳар хил ўт ўсимликлари битлан қопланган, шунингдек бўтазорлар ҳам бор. Тоғ ўрмонлари арча, бодом, pista, жийдазорлардан иборат. Тоғларда наъматак, зирк, чаканда, анзур пиёзи, қора зира ва бошқалар ўсади.

Йўл қурилиш материаллари

Вилоятда тоғли худудларида мергель, гипс, оҳактош, каби қурилиш хом ашёлари ва материалларини кўплаб учратиш мумкин. Қашқадарё дарёсининг сохилидан тоза ва ювилган чақиқтош ва қумларни қурилишда кенг ишлатиш мумкин. Бундан ташқари бу ерларда бошқа турдаги боғланган ва боғланмаган грунтларни кенг майдон бўйлаб тарқалишини кўриш мумкин.

Вилоятнинг лойиҳадаги транспорт тармоқлари.

Қашқадарё вилоятининг мавжуд темир йўл узунлиги 344 км.ни ташкил этади. Асосий темир йўл магистраллари: Когон – Қарши – Душанбе; Қарши–Китоб ва Қарши–Самарқанд. Шу жумладан Қарши – Тошгузар – Бойсун

йўналишидаги темир йўли қурилишида бир қанча ишлар амалга оширилмоқда.

Автомобил Йўллари Умумий узунлиги 1804 км.ни ташкил этади. Республика аҳамиятига эга Қарши – Амударё (Туркменистон Республикаси). Шунингдек катта Ўзбекистон тракти автомобил йўли ҳамда ҳалқаро М-39 автомобил йўллари ўтади.

Вилоятнинг келажадаги иқтисодий ўсишда йўл қурилишнинг аҳамияти.

Қашқадарё вилояти республика хўжалигининг пахтачилик, ғаллачилик, орвачилик, боғдорчилик, қурилиш материаллари, энергетика ресурслари ишлаб чиқарадиган ва қишлоқ хўжалиги маҳсулотларини қайта ишлашдиган кўп тармоқли ҳудудларидан биридир.

Шу жумладан вилоятлаги мавжуд автомобил йўллари юк ва йўловчиларни ташишда ва халқ хўжалигида катта аҳамият касб этади. Вилоятдаги йўл ҳолатини яхшилаш ва қуриш кўплаб иқтисодий муаммоларга ечим бўлади.

Юкларни ўз вақтида етказиб беришда йўлнинг ҳолати жуда муҳим ҳисобланади. Бундан кенг кўламдаги юк транзитларининг ҳажми ортиши вилоятдаги йўл ҳолатини яхшилаш ҳамда уларни қуришга бўлган талабни оширади. Бу эса республика иқтисодиётининг ривожланишига маълум доирада ўзхиссасини қўшади.

ТЕХНИКА ХАВФСИЗЛИГИ.

Қурилишда техника хавфсизлигига катта аҳамият берилиши керак бўлади, чунки бу инсон ҳаёти билан боғлиқ. Қурилишда иш бошланишидан олдин техника хавфсизлиги бўйича инструктаж ўтилиши керак. Хусусан қурилатган йўлни асос қатламини қуриш жараёнида айрим машина-механизмлардан фойдаланиш вақтида қуйидаги техника хавфсизлик қоидаларига қатъий риоя қилиш керак:

Автогрейдер билан ишлаганда

- автогрейдер дарахтлар, дарахтлар тункалари ва катта тошлар бор жойда ишлаши мумкин эмас;
- грунтни текислашда автогрейдернинг ташқи ғилдираклари ёки тракторнинг гусеницалари билан йўл пойи чети орасида камида 1 м масофа бўлиши керак;
- бурилишда ва қайрилишда автогрейдернинг тезлиги энг кам бўлиши керак;
- қиялик берувчи ва узайтиргични ўрнатиш, қияликларни қирқиш учун пичоқларни ташқарига чиқариш ва ўрнатиш учун ишчи ишлаши керак;
- автогрейдерни баланд кутармаларга чиқиши учун махсус чиқиш ва тушиш жойлари қилиш керак;

Каток билан ишлаганда.

- техника хавфсизлиги бўйича инструктаж ўтилган бўлиши керак;
- ҳайдоачи тиббий курикдан ўтган бўлиши керак;
- машинани ишга туширишдан олдин унинг техник жихатдан созлигини текшириш керак;
- ҳайдовчи машина ишга тушганлиги ҳақида огоҳлантирувчи сигнал бериши керак;
- каток кутармада ишлаётганда кўтарманинг қошигача бориши мумкин эмас;
- катокни қияликда тухтатиб қуйиш мумкин эмас;
- иш тугаганидан сунг техникаларни иш жойида қолдириб кетиш мумкин эмас;
- зичлаш жараёнида бир нечта катоклар ишлаётган бўлса оралиқ масофани сақлаш керак;

Автосамосвал билан ишлаганда.

- ҳайдовчилик гувоҳномасига эга бўлмаган шахслар автосамос-вални бошқаришлари мумкин эмас;
- юк ортилган ҳолатда белгиланган тезликда ҳаракатланмаслик керак;
- автомобил паспортида белгиланган меъёридан ортиқ юк юклаш мумкин эмас;
- автлсамосвалга юк ортилаётганда кабинида ҳеч ким бўлмаслиги керак;
- биринчи тиббий хизмат кўрсатиш учун “аптечка” бўлиши керак;

Бульдозер билан ишлаганда

- двигател батамом ўчмагунча трактор отвали олдида одам бўлмаслиги керак.
- тўхташ вақтида отвал ерга туширилган бўлиши керак.
- 30% дан ортиқ қияликларда грунтни сурмаслик керак
- қияликка грунтни сураётганда отвални қиялик қошидан ўтказмаслик керак
- отвал грунтга тўлган ёки ерга қадалган ҳолатда бульдозерни буриш мумкин эмас.
- отвал туширилган ҳолатда бульдозерни орқага юргизиш мумкин эмас.
- ёмғир ёғаётганда лойли грунтларда ишлаш мумкин эмас.
- Бульдозернинг осма ускуналарини ўрнатиш ва ечиб олиш фақат бош муҳандис ёрдамида бажарилиши керак.

Экскватор билан ишлаганда

- Экскваторларнинг кўчма таянчлари горизонтал текисликка мустаҳкам ўрнатилмагунча грунт қазииш ишларини бошлаш таъқиқланади.
- Экскваторнинг ўқи (стела) ва чўмичи тагида, эксковатор ва транспорт воситалари орасида, ковланаётган жойда ва иш олиб борилаётган жойнинг 15 м гача бўлган масофасида одам бўлмаслиги керак.
- Ишлаш вақтида транспорт воситаларини шундай жойлаштириш керакки, эксковаторнинг чўмичи машинанинг кабинаси устидан эмас, балки машинанинг орқасидан ёки ёнидан ўтиши керак.
- Экскваторнинг чўмичи тўлдирилган ҳолатда юриши мумкин эмас.

Автомобил йўлларини лойихалаш, қуриш ва таъмирлашда атроф муҳитга таъсир кўрсатишни баҳолаш РД 119 0027714-29-93 га ҳамда ҚМҚ 2.05.02-95 нинг 3-қисми РД 119 0027714-29-93 ва 2.05.11-95 нинг 7 - қисми шу қаторда техника хавфсизлиги ва ишлаб чиқариш санитарияси меъёрий ҳужжатларнинг талабларини бажариш зарур.

Автомобил йўлини таъмирлаш ишларини олиб боришда атроф муҳитни муҳофаза қилиш чора тадбирларини ҳал қилиш зарур. Ишлаб чиқаришда технологик ечимларни қабул қилишда атроф муҳитга зарар етказмасликни табиат мувозанатини бузмаслигини, геологик, экологик ва гидрогеологик шароитларни ўзгариш хавфи туғилмаслигини ҳисобга олган ҳолда ҳал этиш лозим.

Таъмирлаш ишлари жараёнида механизмларни танлашда тегишли санитария меъёрларини, атроф-муҳитни ва сув қурилмаларини ифлослантирувчи чиқиндиларнинг рухсат этилган меъёрларга риоя қилган ҳолда атроф-муҳит ва атрофдаги ерларга зарар келтирувчи бошқа зарарларни бутунлай йўқ қилиш ва ўта камайитиришни кўзлаш зарур.

Транспорт оқими шовқини санитария меъёрларидан ошмаслиги зарур. Йўл атрофидаги ҳудудга кўрсатилган салбий таъсирни камайитириш

мақсадида йўл бўйида ташқи салбий таъсирларга чидамли бўлган яшил дарахтлардан ҳимоя минтақаси яратиш керак.

Қурилишни олиб боришда шамол йўналиши билан бир хил йўналишда иш олиб бориш маъқул. Йўлни қуриш вақтида агар йўл қимматли унумдор ерлардан ўтса, ўша трасса ўтадиган ер унумдор қисми қирқиб олиниб, унумсиз ерларга ташиб чиқарилади.

Қирқиб олинадиган унумдор қатламнинг физик ва химиявий таркиби ГОСТ 17.5.1.03-86 га тўғри келиши керак. Гилдан супесгача бўлган грунтларнинг гранулометрик таркиби 1.5 г/см³ дан ошмаслиги керак. Аҳоли пунктларидан ўтган жойларда шамол йўналиши ҳисобга олиниб, чанг тўзон ва транспорт товушларидан сақланиш учун шамол йўналишига тескари томондан иш олиб борилади

Йўл четларини қуришда ишлатиладиган саноат ва иссиқлик электростанцияларидан чиққан қолдиқ маҳсулотлар, шлак, қотган ёқилғи қолдиқлари, фосфорит қолдиқларини, уларни атроф-муҳитга таъсирини ҳисобга олиб, агар таъсири кам бўлса уларни тавсия этилади.

Йўллардан уй ҳайвонлари ўтадиган жойларда махсус ўтиш жойлари қурилади ва уларнинг хавфсизлиги таъминланади.

Автомобил йўлини қуриш ёки таъмирлашда атроф-муҳитга таъсир кўрсатишни баҳолаш РД 119.002771-29-93 га мувофиқ амалга оширилади. Шунинг учун мазкур автомобил йўлини таъмирлашда атроф-муҳит ифлосланишини, салбий экологик оқибатларни юмшатиш учун қуйидаги чора тадбирлар амалга оширилади.

- Йўл пойини кўтаришда ишлатиладиган грунтнинг чангланишларини олдини олиш зарур.
- Тоза сув оқиб ўтадиган йўл пойи яқинидаги ариқларга заҳарли моддалар тушиб кетишига йўл қўйилмаслиги зарур. (Яъни: оҳак, кул, битум, цемент каби боғловчи моддалар)
- Цемент махсус ажратилган омборларда сақланиши, шамол таъсирида чангланишига йўл қўйилмаслиги лозим.
- Қурилишда ишлатиладиган маҳсулотларни ташиб келтиришда қуйидагиларга эътибор берилиши керак:
 1. Қурилиш маҳсулотларининг транспортдан тўкилишига йўл қўйилмаслиги.
 2. Ёқилғи мойларини йўлларга тўкилиб ифлосланишига йўл қўйилмаслиги
 3. Йўл пойидан сувни четлатиш чора тадбирларини кўриш.
- Аҳоли яшайдиган жойларда йўл четини мустаҳкамлаш, йўлга ишлатиладиган маҳсулотларни ташиш давомида йўлни сақлаш ишларини бажариш, (бунда йўлга сув сепиш, текислаб туриш ва бошқа ишлар) эътибордан четда қолмаслиги зарур.
- Йўл четидаги дарахтларни фақатгина лойиҳавий кўринишни таъминлаш даражасида қирқилиши.

- Вақтинчалик фойдаланиладиган ерларда рельефни қайта тиклаш амалга оширилиши зарур.

Электр узатиш тармоқлари коплама юзасидан қуйидагича вертикал масофада бўлиши керак:

6 м - 1 кв гача

7 м - 110 кв

7,5 м - 115 кв

8 м - 220 кв

8,5 м - 330 кв

9 м - 500 кв

16 м - 750 кв

Электр узатиш тармоқлари устунларининг йўл кўтармаси четидан узоқлиги қуйидагича:

I-II тоифали йўлларда:

5 м - 220 кв гача

10 м - 330-500 кв

Қолган тоифадаги йўлларда:

1,5 м - 20 кв гача

2,5 м - 35-220 кв

5 м - 330-500 кв

СИФАТ НАЗОРАТИ

Тайёр асфальтбетон қопламалар қўйидаги талабларга жавоб бериши керак:

қоплама текис бўлиши ва қопламалар юзаси бир текис кўринишли, бўшлиқсиз ва сифатсиз жойсиз, уланиш чоклари билинмас, текис ва четлари тўла бўлиши, қопламанинг эни лойиҳадаги кўрсаткичдан ± 10 см дан кўп фарқ қилмаслиги керак, қалинлиги оддий машиналар қўлланилганда $\pm 10\%$, автоматик назорат мосламалик машиналар қўлланилганда $\pm 5\%$ дан кўп фарқ қилмаслиги керак.

Кўндаланг нишаблар рухсат этилган ўзгаришлар ўлчамида камида 80% ни ташкил қилиши лозим; оддий комплекс машиналар ишлатилганда $\pm 10\%$ га ўзгариши ва нишабларнинг рухсат этилган чегараси $-0.020 + 0.03$ дан четга чиқиши мумкин эмас. Автомат назорат мосламалик машина қўлланилганда рухсат этилгани 0.005, чегара кўрсаткичидан 0.010 ва 0.015 дан четга чиқмаслиги лозим;

Қопламаларнинг қатламлари бир бири билан ва асос билан яхши ёпишган бўлиши лозим, намуналар олинганда, ҳар бир қатлам бошқа қатлам билан мустаҳкам ёпишган бўлиши керак;

иссиқ ва илиқ қоришмалардан қопламалар ётқизилганига 10 сутка ўтгандан сўнг пастки қатлам зичлик коэффициенти 0,98 дан, юқори қатламники эса 0,99 дан; В, Г, ва Д турлар учун 0,98 дан кам бўлмаслиги керак.

Асфальтбетон қоришмаларни тайёрлаш жараёнида қўйидагилар назорат қилинади: материаллар сифати, минерал материалларнинг ва битумларни меъёрлаш аниқли-ги; асфальтбетон қоришмасини ва битумчарини иснтиш тартиби; минерал материалларнинг битум билан қўшиб аралашториш вақти; тайёр асфальтбетон қо римасининг ҳарорати; унинг сифатининг ўрнатилган тартиб ва стандарт талабига жавоб бериши.

Материаллар хусусиятида ўзгаришлар содир бўлса, асфальтбетон қоришмасининг таркибига ўзгаришлар киритилади.

Асфальтбетон қоришмаси учун ишлатиладиган материаллар сифати мовжуд усулларда ва стандартлар билан текширилади. Бунда чақиқ тош ва шағал майдаланиш, барабанда ейилиш ва совуққа чидамлиликл талабларига жавоб бериши керак.

Чақиқ тош сифати майдаланган формалари бўйича (уматилган ва майдаланмаган зарралар), доналар таркиби, чангсимон ва лойли зарралар борлиги билан ҳам баҳоланади. Ҳар бир фракциядан камида бир марта беш кун давомида ва янги чақиқ тош партияси келтирилганда текшириш учун олинади. Мабодо ишонч бўлмаса чақиқ тош маркаси, бўш ва уваланган доинлар сони аниқланади.

Бундай кўрсаткичлар жорий стандартлар талабига жавоб бериши лозим. Қумларнинг сифати, уларнинг доналар таркибн, катталикл модули, чанг ва лой зарралари борлигини стандартларга биноан аниқланади.

Тажриба учун камида уч кунда бир марта ёки янги қум партияси келтирилганда текширилади.

Минерал порошокларнинг сифати ҳар бир янги партияси бўйича стандарт талабларига биноан аниқланади.

Жорий текшириш бўйича уч-беш кунда камида бир марта минерал порошокларнинг намлик даражаси, доналари таркиби ва бир хиллиги аниқланади.

Битум сифати ҳар бир янги партияси бўйича стандарт талабларига биноан текширилади. Жорий текширишда 25°C ҳароратда нгнанинг кириш чуқурлиги аниқланади. Бунинг учун тажрибага ҳар бир ишчи қозондан, узлуксиз битум эритувчи қурилмадан ҳар сменада бир марта текширув партияси олинади.

ЮАФ ва активлаштирувчи сифатини жорий стандарт талабига мувофиқ аниқланади.

Агар битумга ЮАФ қўшилса АБЗ унинг меъёрини аа бир хилда қўшилишнинг текишради.

Агар ўзгаришлар кўрсатилган чегаралар катта бўлса, асфальтбетон янги қоришмаси таркиби танланади: чақиқ тошнинг қоришма таркибидаги миқдорини битум экстригирлаш қилинган сўнг тезкор усул билан сменада бир марта аниқланади.

Асфальтбетон қоришмалари ва битуларини тайёрлашда ҳарорат тузумини назорат қилишда ўлчанади: асфальтбетон қоришмаларининг ҳамда қозонлардаги битумнинг ҳарорати ал 2-3 соатда Битумнинг ҳароратини термобуғ орқали кузатилади, агар термобуғ бўлмаган тақдирда чўмич билан олинган 2-4 л битумда ўлчанади. Доимо ишлаб турувчи би-тум эритувчи қўлланмада битум ҳарорати термометр билан тайёр битум бўлимида ўлчанади. Асфальтбетон қоришмасининг ҳароратини термометр билан ҳар бир автомобилга тўқилган тайёр қоришмада ўлчанади.

Асфальтбетон қоришмалар тайёрлаш жараёнида сменада 2 3 марта минерал материаллар билан битумни аралаштиришни кўрсатилгандек вақтда бажарилаётганини назорат қилинади (агар қориштиргич автомат бошқарувига бўлмаса).

Тайёр бўлган асфальтбетон қоришмаларини сифатини, ундан тайёрланган битумларни стандартлар кўрсатмасига биноан синаб аниқланади. Намутларининг физик-механик, хусусиятлари (хосиятлари кўрсаткичлари), шу турдаги қоришмага бўлган талабларга тўла жавоб бериши лозим Лаборатория назорати учун ҳар бир қориштиргич тайёрланган қоришмадан сменада 1-2 намуна олинади. Асфальтбетон қоришмасининг таркиби ўзгарганда, ишончли бўлмаган ва баҳога тўғри бўлиш вақтларда қўшимча намуна олинади.

Агар асфальтбетон қоришмаларининг физик-механик хосиятлари, доимо танлашдаги олинган кўрсаткичлардан (хосиятлардан) фарқ қилса, унда ҳамма материалларнинг хусуси-ятларини, қоришма таркибини ва уни тайёрлашдаги технологик жараён текширилади.

Ундан ташқари асфальтбетон қоришмаларини, унинг юза кўрнишлари билан баҳоланади; ранги, битумни бир меъёрга тарқалганлиги, тушириш, ётқизиш ва зичлашда қулай ишлов берлиши.

Қонлама қуришда ва унинг бошланғич паётида шаклланиши текширилади;

а) асоснинг текислиги, зичлиги ва тозаллиги, ёнбағир тиргаклардан фойдаланилганда уларни ўрнатилганлиги ҳар сменада бошланишида иш жараёнида;

б) иссиқ ва илиқ асфальтбетон қоришмаларининг ҳароратини ётқизишга келатган ҳар бир автомобилдаги;

в) асфальтбетон қоришмасини бир текис ёйиш ва текислаш ва ётқизилган қатламнинг зичланиш коэффициенти ҳисобга олинган ҳолатда қўллинади ва 16.91 -банд талабларига асосан;

г) зичлаш жараёнини 10 40-10.61 бандлар талабига бинноан;

д) қўндаланг ва бўйлама нишаб, қоплама қуришдаги доимий пайтда текислиги;

е) уланишларни синчковлик билан бажарилиши;

ж) қурилган қисмда совуқ асфальтбетон қоришмадан қопламанинг шаклланиш жараёни тугалагунча (баъзи пайтларда илиқ учун ҳам) ҳаракатни йўналтириш (ҳаракатни йўналтириш 10-15 сутка давом этади).

Қурилган қопламада: зичлик коэффициенти ва қатлам қалинлиги; қатламларнинг бир бири ва асос билан мустаҳкам этилиши; асфальтбетоннинг хусусиятларининг кўрсаткичларини техник талабларга жавоб бериши;- қопламанинг ғадир-будирлиги ўлчовлари, автомобил йўлдирагининг қоплама билан тиркашувини назорат қилинади.

ХУЛОСА.

Малакавий битирув ишимни бажаришда йўл қуриш ишларини қурилиш ишлаб чиқариш меъёрлари ва қоидаларига, стандартларига, техник адабиёт ва меъёрий техник хужжатларга риоя қилган ҳолда амалга оширдим.

Йўл қурилиш ишлари қурилиш ишлаб чиқариш меъёрлари ва қоидаларига, стандартлар ва бошқа меъёрий хужжатларга, шунингдек қурилиш ишларига тайёргарлик қуриш, ҳамда амалга ошириш, моддий техникавий ҳамда транспорт таъминотини ташкил қилиш, ишларни механизациялаш, меҳнатни ташкил қилиш, тезкор режалаштириш диспетчир хизматини уюштириш кабиларга риоя қилган ҳолда амалга оширилиши лозим. Атроф муҳитни муҳофаза қилиш муоммаси, биринчи навбатда, йўлларни лойихалашда ҳал этилмоғи ва уларни қуриш ҳамда фойдаланиш чоғида таъминланмоғи зарур. Бу муаммо йўлчи муҳандислардан, лойихалаш босқичидан то қурилиш босқичигача доимий диққат эътиборни тақоза этади. Қурилишда меҳнатни ташкил қилиш ишчи кучидан оқилона фойдаланиш, ишлаб-чиқариш жараёнида ишчиларни жой-жойига қуйиш, меҳнатни тақсимлаш ва кооперациялаш, уни меъёрлаш ҳамда рағбатлантириш, иш ўринларини ташкил қилиш ва уларга хизмат курсатиш, хавфсиз меҳнат шароитини яратиш чора-тадбирлар тизимини назарда тутиш керак. Қурилиш ташкилотларида қурилиш сифати назорат қилинишини таъминлашга қаратилган ташкилий, техникавий ва иқ-тисодий чора-тадбирлар ишлаб чиқилмоғи зарур. Бу чора-тадбирларда, хусусан, қурилиш лабораториялари, геодезия хизматлари ташкил қилиш, бажа-рувчиларнинг малакаси ва маҳоратини ошириш назарда тутилмоғи даркор.

Мен уйлайманки келажакда ўз соҳамни етук мутахассиси бўлиб етишаман ва бу олган билимларимни келажакда ишлаб чиқаришда тадбиқ этиб мамлакатимизни автомобил йўлларини ривожлантиришга ўз хиссамни қушаман. Бу борада қўлимдан келганча ишлаб, юртимиз автомобил йўлларини дунё автомобил йўллари билан рақобатбардош, сифатли, қулай тарзда лойихалаш ва қуришга ҳаракат қиламан.

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР

1. Афиногенов О. П., Серегин Н. П., Санников А. Ф. Управление качеством дорожных работ/ Под. ред. О. П. Афиногенова.— Томск: Изд-во Том. ун-та, 1997.—153 с.
2. Афиногенов О. П., Санников А. Д., Белокобыльский А. С. Управление качеством дорожных работ на территориальном уровне.— Кемерово: Кузбасс-вузиздат, 2002.—176 с.
3. Акишин И. П. Особенности применения технических средств для контроля качества материалов и работ в дорожном строительстве // Наука и техника в дорожной отрасли.—1997.—№ 1.—С. 9—11.
4. Баринев Е. Н. Основы теории и технологии применения асфальтобетонов на вспененных битумах.— М.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1990.—180 с.
5. Бочин В.А. Строительство автомобильных дорог: Справочник инженера дорожника. — М.: Транспорт, 1980. — 510 с.
6. Горелышев Н.В. и др. Технология и организация строительства автомобильных дорог. — М.: Транспорт, 1992. — 551с.
7. Грушко И. М., Королев И. В., Бориц И. М., Мищенко Г. М. Дорожно-строительные материалы.—М.: Транспорт, 1991.—357 с.
8. Дорожная техника, технология. Каталог-справочник. С.-Петербург: И. А. Партнер, 2000-2004.
9. З.Х.Саидов, Т.Ж.Амиров, Х.З.Фуломова. Автомобиль йўллари: материаллар, қопламалар, сақлаш ва таъмирлаш. Т.: А.Навоий номидаги Ўзб. Миллий кутубхонаси, 2010.
10. Справочная энциклопедия дорожника. Том 1. Строительство и реконструкция автомобильных дорог. — М.: Информавтодор, 2005. — 646 с.
11. Стебаков А., Кирюхин Г., Гопин О. Щебеночно-мастичный асфальтобетон - будущее российских дорог // Строит, техника и технологии. 2002. № 3, с. 68-70.
12. Кирюхин Г.Н. Контроль плотности покрытий из щебеночно-мастичного асфальтобетона // Наука и техника в дорожной отрасли, № 1, 2005, с. 15-17.
13. Кирюхин Г.Н., Юмашев В.М. Повышение сдвигоустойчивости асфальтобетона добавками полимеров // Автомобильные дороги. 1992. № 7-8, с.12-14.
14. Технология устройства и ремонта асфальтобетонных покрытий: Учебн. пособие / Ищенко И. С., Калашинкова Т. Н., Семенов Д. А.—М.: Аир-Арт, 2001.—176 с.