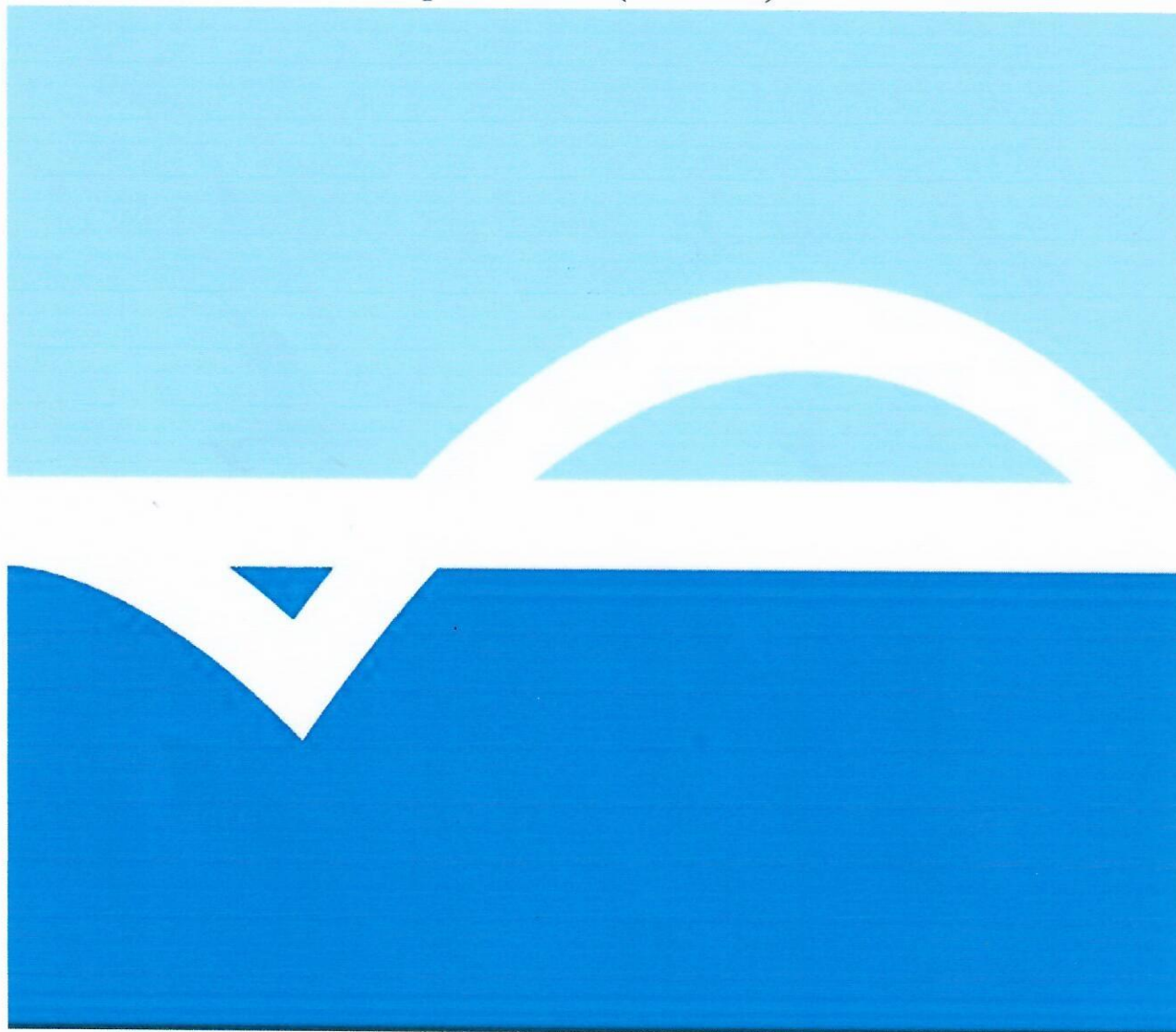


ООО "ROAD ASSURANCE"

Отдель "Автомобильные дороги и искусственные "

О Т Ч Е Т

**по диагностике моста расположенный на ПК11+82
автомобильной дороги D025k (4P23ж) "Подъезд к г.
Шерабад от автодороги М-39 (1398 км)" часть 6-11 км**



город Термиз – 2026 год



«ROAD ASSURANCE»

масъулияти чекланган жамияти

Ўзбекистон Республикаси, Сурхондарё вилояти,
Термиз шаҳар, Нодира кўчаси 6 - уй
Тел. +99891 262 72 58

“УТВЕРЖДАЮ”

Директор ООО “ROAD ASSURANCE”



А. Хуррамов

“25” 08 2026 года

О Т Ч Е Т

по диагностике моста расположенный на ПК11+82
автомобильной дороги D025k (4P23ж) “Подъезд к г.
Шерабад от автодороги М-39 (1398 км)” часть 6-11 км

Т е р м и з – 2026 год

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Настоящая работа выполнена на основании технического задания ООО “Janubyolloyiha” №342 от 30 июля 2026 года.

1.2 Цель работы:

а) произвести ознакомление с технической документацией и документацией по содержанию моста;

б) произвести осмотр конструкций моста (под мостовой зоны, подходов, проезжей части, несущих конструкций, опорных частей) и выявить повреждения и дефекты конструкций;

в) при необходимости провести обмерные работы для определения габаритов моста;

г) описать выявленные дефекты, сделать эскизы и фотографии;

д) произвести оценку технического состояния конструкций моста.

е) определить возможность дальнейшей эксплуатации моста, а при необходимости дать рекомендации по усилению моста.

1.3. Диагностика конструкции моста выполнялась в соответствии с требованиями норм, рекомендаций и пособий, приведенных в списке литературы.

1.4. По диагностируемому мосту проектные материалы отсутствуют.

2. ОБЩИЕ ДАННЫЕ

2.1. Наименование объекта: Мост расположенный на ПК11+82 автомобильной дороги D025k (4P23ж) “Подъезд к городу Шерабад от автодороги М-39 (1398 км)” часть 6-11 км

2.2. Место размещения объекта: Сурхандарьинская область.

2.3. Год завершения строительства: не определено.

2.4. Методика диагностики конструкций моста:

Изучены официальные документы.

Признаки повреждений отдельных конструкций установлены визуальным осмотром и обмером. Фактические геометрические параметры обследуемых конструкций измерялись с помощью стандартных измерительных средств с ценой деления 1 мм.

Прочность бетона в конструкциях определялась с помощью измерителя прочности бетона ИПС МГ-4 (Россия) в соответствии с ГОСТ 22690-2015 “Бетоны. Определение прочности механическими методами неразрушающего контроля” и по методу нормативного документа ГОСТ 28570-2019 “Бетоны. Методы определения прочности по образцам, отобранным из конструкций”, а также по нормативному документу ШНК 3.06.07-23 «Мосты и трубы. Правила осмотра, испытаний и диагностики».

Повреждения конструкций зарисовывались и фотографировались.

Оценка технического состояния конструкций определялась согласно МШН 4-2004 «Инструкция по проведению осмотров мостовых сооружений и труб на автомобильных дорогах».

Характеристика сооружения

Автодорожный мост через канал орошения расположен на ПК11+82 автомобильной дороги D025k (4P23ж) "Подъезд к городу Шерабад от автодороги М-39 (1398 км)" часть 6-11 км и построен в 70-годах прошлого столетия мостостроительной организацией МСУ-19. Проектная организация "Узремдорпроект". Проектной и исполнительной документации не сохранилось. Ремонтные работы по мосту с момента постройки не проводилось. Существующий мост имеет следующие классификации:

- а) по назначению – автодорожный;
- б) по типу применяемых опор – на жёстких опорах;
- в) по типу пролётного строения – неподвижные однопролетные;
- г) по типу применяемых материалов – железобетонные;
- д) по уровню расположения проезжей части – с ездой поверху;
- е) по несущим конструкциям пролетных строений – балочные разрезные;
- ж) по обеспечению пропуска воды – низководные;
- з) по характеру сечения препятствия – прямые.

Схема моста 1x12(11,36) м. Мост на дороге II технической категории, имеет габарит Г-11,80+2x0,3, ширина проезжей части 11,80 м, пешеходные тротуары не имеется по обе сторонам моста. Мост однопролетный. Пролетное строение железобетонные балки без диафрагм длиной 11,36 м.

Отверстие моста 7,40 м, высота моста 3,10 м. Полная длина моста – 11,70 м.

Пролетное строение сборные, железобетонные, с ездой поверху запроектировано под расчетную нагрузку Н-18 и НК-80. Тип пролетного строения – разрезной, балочный. Материал пролетного строения – железобетон класса В30. Пролетное строение состоит из 8 балок длиной 11,36м.

Ограждение моста бетонные с размером 11,70x0,30x0,80 по обе сторонам.

Дорожное покрытие проезжей части асфальтобетонное $h=6$ см.

Устои моста облегченные свайные однорядные.

Со слов представителей эксплуатирующей организации (Шерабод ТЙФК ДМ) за период эксплуатации происшествий на мосту не было



Фото. Общий вид моста



Фото. Общий вид моста (правобережный)



Фото. Общий вид моста (левобережный)

Подмостовое пространство

Под мостом протекает канал орошения. Уровень воды в коллекторе на момент диагностики составлял – 0,80 м. Скорость потока скоротечная. За годы эксплуатации существенного понижения дна русла не произошло. Периодически очищается русла коллектора, вода основном протекает по середине под мостовым пространством.

Пролетное строение моста составляет балки таврового сечения без диафрагм длиной 11,36м, количество балок 8 штук.

Подводящие берега канала орошения и под мостовое пространство укреплены монолитным цементобетоном. Подводящее русло на момент диагностике моста очищено.



Фото. Общий вид подмостового пространства



Фото. Подмостовое пространство (правобережный)

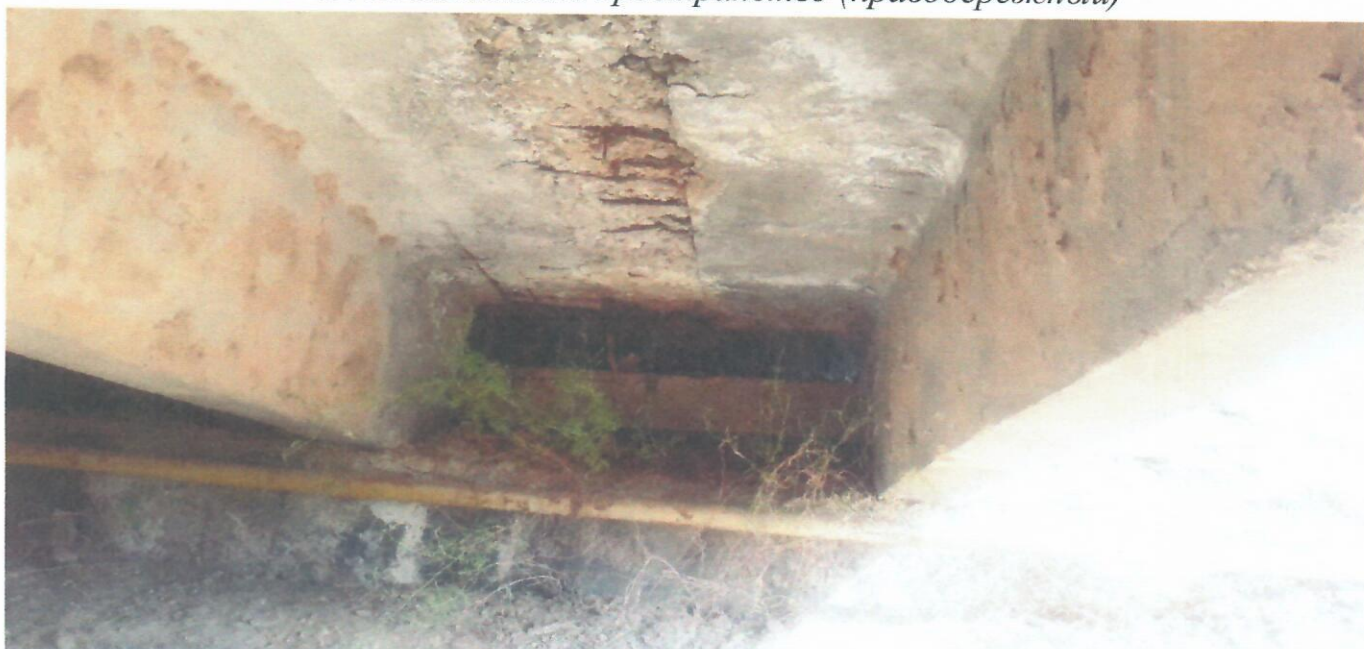


Фото. На балках пролетного строения наблюдаются следы дефектов

Опоры моста

Устои моста свайные однорядные, по 8 штук обе стороны. Сечение свай 35х35 см. Определить полную длину свай не представляется возможным. Свайные опоры моста накрыты монолитным цементобетонным укреплением русла канала. Поверху сваи объединены монолитной шкафной стенкой (насадкой). Размеры насадки устоев: длина - 14,0 м, ширина ступени – 70см, высота – 120см.

Мостовое полотно

Тип ездового полотна – асфальтобетон. Толщина слоев покрытия 6 см. На поверхности покрытия имеются многочисленные дефекты.



Фото. Проезжей части моста имеется многочисленные дефекты



Фото. На соприкосновениях наблюдается занижение мостового полотна

**Заключение о техническом состоянии моста через канал орошения,
расположенный на ПК11+82 автомобильной дороги D025k (4P23ж)
“Подъезд к городу Шерабад от автодороги М-39 (1398 км)” часть 6-11 км**

В результате диагностики установлено:

- на поверхности опор и насадок устоев наблюдаются участки выпадения защитного слоя с оголением и коррозией арматурных стержней. Основная причина попадания стоков с проезжей части на опоры;

- на поверхности конструкций опор наблюдаются следы потеков и высолів.

Причиной явилось разрушение гидроизоляции пролетных строений;

- поверхности опор и насадок загрязнены;

- видимых осадок или смещений опор не обнаружено;

- на поверхности балок пролетного строения наблюдаются следы потеков и высолів, причиной является нарушение гидроизоляции;

- на балках пролетных строений отсутствуют резиновые опорные части. Опорные части загрязнены;

- тип ездового полотна – асфальтобетон. Толщина слоев покрытия от 5 до 6 см, местами покрытие разрушено, имеются выбоины, трещины и наплывы;

- сопряжениях моста наблюдается занижение проезжей части, причиной является отсутствие переходных плит;

- высота колесо отбойных бетонных блоков не соответствует нормативным требованиям;

- на подходах к мосту не обеспечена безопасность движения транспортных средств, отсутствует ограждающие брусья БДОЗ.100;

- по мосту отсутствуют лестничные сходы с тротуара.

Заключение: С учетом вышеперечисленных дефектов, технический уровень и эксплуатационное состояние моста не будет удовлетворять дальнейшее эксплуатации под современные нагрузки, **рекомендуется** построить новый мост для передвижения транспортных средств.

Подготовили:



А. Х. Хуррамов

А.Ж. Киличев

Ф. Хамидов

Дата составления отчета: 05.08.2026 года

Используемая литература:

1. ШНҚ 2.05.03-22 Кўприklar ва қувурлар
2. ШНҚ 2.05.02-23 Автомобил йўллари. Лойиҳалаш талаблари
3. ШНҚ 3.06.07-08 “Кўприklar ва қувурлар. Текшириш ва синаш қоидалари”
4. ИКН 4-2025 “Автомобил йўлларидаги кўприк иншоотлари ва қувурларни кўриқдан ўтказиш йўриқномаси”
5. КМК 2.01.03-2019 Строительство в сейсмических районах
6. ГОСТ 22690-2015 Бетоны. Определение прочности механическими методами неразрушающего контроля
7. ГОСТ 28570-2019 Бетоны. Методы определения прочности по образцам, отобранным из конструкций
8. ГОСТ 26633-12 Бетоны тяжелые и мелкозернистые
9. ШНҚ 3.01.02-23 Қурилишда хавфсизлик техникаси
10. КМК 2.01.07-96 Нагрузки и воздействия