

ԲԱՑԱՏՐԱԳԻՐ

Հետիոտն վերգետնյա անցման Մյասնիկյան պողոտայի ջրաշխարհի մոտ նախագծի

Համաձայն N ԵԶԳՎ-ԱՇՁԲ-12/2 պայմանագրի տեխնիկական բնութագրի մշակվել է սույն նախագիծը:

Հաշվի առնելով Մյասնիկյան պողոտայի գործող երթևեկության անընդհատ շարժումը, հետիոտն անցումը նախատեսվել է վերգետնյա, և որպեսզի իրականացման ընթացքում երթևեկությունը անարգել ընթանա, անցման թռիչքային կառուցվածքի երկարությունը պողոտայի երթևեկային մասի լայնությամբ ընդունվել է միաթռիչք, թռիչքային կառուցվածքի մոնտաժումը կատարել առանց արանսպորտային երթևեկության դաթարեցման:

Հետիոտն անցման թռիչքային կառուցվածքի մաքուր լայնությունը նախատեսվել է 2.5 մետր աստիճանավանդակներին՝ 1.5 մետր, ընդկամրջյա լուսավոր բացվածքը՝ 5 մետր:

Թռիչքային կառուցվածքը ընդունված T-աձև նախալարված երկաթբետոնե հեծաններից: Հենարանները և աստիճանավանդակները նախատեսված են միաձույլ B25 դասի երկաթբետոնից: Հենարանները տեղադրված են 2.2 մետր միջին խորության վրա, որը պայմանավորված է կրող բնահողի տեղադրվածության նիշով: Կրող կոնստրուկցիայի հենարանների իրանները մշակված են զանգվածային, իսկ աստիճանավանդակներին՝ մեկ կանգնակով:

Աստիճանները 140×320մմ չափի են, բազալտե սալերով երեսապատված: Հետիոտն անցման երթևեկային մասը նախատեսված է ցրտադիմացկուն հիդրոֆոր երկաթբետոնե միաձույլ սալով, որին նաև տեղադրվում է գովազդային վահանակները: Բազրիքը նախատեսված է մետաղական ուղղանկյուն կտրվածքով խողովակներից, որոնք ամրացվում են ե/բ հիդրոֆոր սալի վրա տեղադրված մետաղական ներդիր էլեմենտներին, աստիճանավանդակներում՝ աստիճանների վրա տեղադրված մետաղական ներդիր էլեմենտներին:

Հետիոտն անցման մետաղական բոլոր մասերը ներկվում են ջրամերժ յուղաներկով:

Հենարանների հիմքերի իրակացման տեղամասում առկա ինժեներական կոմունիկացիաները նախատեսված են վերատեղադրել:

Քանի որ սակավաշարժ խմբերի համար թեք հարթակների նախատեսման դեպքում աստիճանավանդակների երկարությունը 1:10 թեքություն ապահովելու պայմաններում հասնում է 40մ և ավելի, առաջարկվում է հետագայում ձեռք բերել և տեղադրել վերելակ (վերելակի տեղադրման հնարավորությունը հաշվի է առնված՝ թռիչքային կառուցվածքի երկու կողմերի վերին հարթակի տեղամասում:

Հետիոտն վերգետնյա անցումը հաշվարկված և նախագծված է համաձայն ՀՀ գործող նորմերի և կանոնների՝ հիմնականում СНиП 2.05.03-84 «Կամուրջներ և խողովակներ» և ՀՀՇՆ II-6.02-2006 «Սեյսմակայուն շինարարության նախագծային նորմեր»:

Հիմնատակի գրունտի հաշվարկային դիմադրությունը 2 կգ/սմ^2 -է: Ժամանակավոր նորմատիվային բեռը ընդունված է 400 կգ :

Շինարարության ժամանակ օգտագործվող բոլոր նյութերի տեխնիկական բնութագրերը պետք է համապատասխանեն ՀՀ-ում գործող տրանսպորտային շինարարության , սեյսմակայուն շինարարության նորմատիվա-տեխնիկական աշխատանքներին համապատասխան՝ ՀՍ-ներին /ГОСТ/ և ՀՀՇՆ-երին /СНиП/:

Կապալի աշխատանքի կատարման համար կապալառուն պետք է ունենա, տրանսպորտային շինարարության իրականացման լիցենզիա:

Լիցենզավորված շինարարական կազմակերպության ինժեներատեխնիկական կազմը պետք է բավարարի աշխատանքի բնույթից բխող պայմաններին և պահանջներին: Շինարարական կազմակերպությունը պետք է հագեցված լինի անհրաժեշտ սարքավորումներով, ինքնաթափերով բետոնախամվիչներով, բետոնաթրթռիչներով:

Շինարարական կազմակերպության վարպետ-գործավորները, մասնագետները պետք է ունենան աշխատանքների բնույթին համապատասխան լիցենզիաներ , 3 տարուց ոչ պակաս մասնագիտական փորձ:

Կատարված աշխատանքների նվազագույն երաշխիքային ժամկետը նորմալ շահագործման, ընթացիկ վերանորոգման պայմաններում սահմանվում է 15 տարի:

Պատվիրատուն շինարարական աշխատանքների ընթացքում պետք է սպասեմվի մշտական տեխնիկական հսկողություն՝ շինարարության որակի տեխնիկական հսկողության իրականացման հրահանգին համապատասխան: Շինարարական աշխատանքների սկսման պահից մինչև ավարտը պետք է իրականացվի հեղինակային հսկողություն, որի պարբերականությունը և ժամկետները սահմանում են պատվիրատուի և նախագծային կազմակերպության միջև կնքված պայմանագրով:

Մանրամասները աես՝ գծագրական մաս:

Ա. Ավագյան