

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СССР
ГЛАВДОГСТРОЙ
"СОБВОДОПРОЕКТ"

И Н С Т Р У К Ц И Я

ПО ИЗЫСКАНИЯМ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ РЕКОНСТРУКЦИИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

г. Москва - 1959 г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СССР
ГЛАВДОСТРОИ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОЕКТИВНЫЙ ИНСТИТУТ
"СОЮЗДОРПРОЕКТ"

УТВЕРЖДЕНО
СОЮЗДОРПРОЕКТОМ

20 апреля 1959г.

И Н С Т Р У К Ц И Я

ПО ИЗЫСКАНИЯМ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ РЕКОНСТРУКЦИИ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

г.Москва - 1959 г.

О Г Л А В Л Е Н И Е

Наименование материалов	Стр.
П р е д и с л о в и е	9
<u>Раздел I</u>	
1. Основные положения	6
2. Обоснование целесообразности реконструкции существующих дорог	8
<u>Раздел II - Технические изыскания</u>	
1. Общие положения	22
2. Подготовительные работы	24
3. Проложение трассы	27
4. Промер линии, пикетаж и нивелирование	29
5. Обследование дорожной одежды	39
6. Обследование земляного полотна и водоотвода	37
7. Обследование пучинистых участков	44
8. Обследование искусственных сооружений, обстановки пути и зданий службы эксплуатации	47
9. Обследование полосы отвода	51
<u>Раздел III - Проектирование</u>	
1. Оценка прочности существующих дорожных конструкций и принятие основных решений по реконструкции	55
2. Проектирование реконструкции дорожной одежды и земляного полотна	63
3. Проектирование дополнительных мероприятий по усилению земляного полотна	87
4. Искусственные сооружения	93
5. Здания и сооружения дорожной и автотранспортной служб	98
6. Обстановка дороги	99

П р е д и с л о в и е

"Инструкция по изысканиям и проектированию реконструкции автомобильных дорог" разработана Ленинградским филиалом Гипродортранса /бывший Ленфилиал Союздорпроект-та/ в 1956-57 г.г. по заданию ГИИ "Союздорпроект" Главдорстрой.

Окончательное редактирование Инструкции произведено с участием Технического отдела Союздорпроекта и с учетом его экспертных заключений.

При разработке инструкции использованы: проект инструкции 1951 года Ленфилиала Союздорпроекта, распоряжения и указания Б.Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, Гипродортранса и Союздорпроекта, труды и инструкции Союздорнии, а также практический опыт последних лет по изысканиям, проектированию и осуществлению реконструкции автомобильных дорог.

Несмотря на растущий объем работ по реконструкции автомобильных дорог, до сего времени отсутствует какое-либо пособие, отражающее накопившийся опыт в этом вопросе. Настоящая инструкция должна восполнить этот пробел, являясь пособием для инженеров и техников, работающих в области изысканий и проектирования реконструкции автомобильных дорог.

замечания и пожелания, возникающие при пользовании настоящей инструкцией, просьба направлять Техническому отделу Союздорпроекта по адресу: москва, Софийская наб., 94.

Примечание: Приложения к Инструкции - образцы проектной документации - продольный профиль, график состояния существующей дороги с зпурой прочности дорожной одежды, нормальные поперечные профили реконструкции дорожной одежды, форма ведомости подготовки основания, а также сравнение вариантов по методу Ленинградортранса.

будут издаваемы отдельно, после утверждения эталона – образцов проектной документации при реконструкции автомобильных дорог.

**Глава I. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ОБСНОВАНИЕ
ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ
СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОРОГ**

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. Реконструкция автомобильных дорог имеет целью улучшение трассы и конструкции элементов дороги с доведением ее параметров до заданной категории.

Реконструкция занимает промежуточное место между нормой строительством и капитальным ремонтом; при последнем проектируемые работы по изменению и усилению дорожных конструкций не обуславливаются необходимостью повышения категории данной дороги.

§ 2. Проектирование реконструкции дороги складывается из следующих этапов:

1. Разработка задания на проектирование и исследовательских работ по реконструкции.

2. Производство полевых исследовательских работ.

3. Проектирование реконструкции земляного полотна, дорожной одежды и других элементов существующей дороги.

§ 3. Проектирование реконструкции дороги производится на основании задания на проектирование, составляемого Министерством, ведомством, или, по их поручению подведомственными им организациями, с привлечением проектной организации, на основе изучения материалов экономических изысканий, имеющих техническую документацию и данные службы эксплуатации, характеризующих существующую дорогу, в увязке с общей перспективой развития дорожной сети рассматриваемого района.

§ 4. На основании анализа указанных материалов, проектная организация обосновывает целесообразность реконструкции существующей дороги по сравнению со строительством новой дороги.

§ 5. Задание должно определять рекомендуемое направление трассы — начальную, конечную и промежуточные точки; условия прохода или обхода населенных пунктов,

необходимые подьезды, категории проектируемой дороги и очередность реконструкции отдельных ее участков.

Задание утверждается **инстанцией, которая будет утверждать проектное задание.**

§ 6. Проектной организации предоставляется право в результате проведенных экономических изысканий корректировать задание заказчика в части уточнения рекомендуемого направления трассы/в целом по маршруту и по отдельным участкам/, установления категории дороги и типа покрытия.

§ 7. Нормы и технические условия при проектировании реконструкции дорог принимаются в соответствии с категорией, установленной для реконструируемой дороги по заданию, с учетом допусков, предусматриваемых настоящей Инструкцией.

§ 8. Проектирование реконструкции дорог производится, как правило, в две стадии. В тех случаях, когда заданием предусматриваются изыскания по двум вариантам, по существующей дороге и по целине, а также в других, особо сложных случаях, проектирование производится в три стадии.

Стадийность проектирования устанавливается заданием, и при значительном протяжении дороги может быть различной для отдельных ее перегонов.

§ 9. Используемые для проектирования материалы изысканий прошлых лет должны быть тщательно откорректированы на месте в связи с возможными изменениями состояния дороги, условий обеспечения строительными материалами и других обстоятельств, а также ввиду возможного изменения заданной категории дороги.

При наличии существенных изменений, а также при сроке давности материалов более пяти лет, изыскания должны быть произведены заново.

§ 10. Проект реконструкции дороги должен преду-

оматривать обеспеченные движения построечного, местного и транзитного транспорта /колесного и гусеничного/ в процессе выполнения строительных работ. Этот вопрос является одной из отличительных особенностей проектирования реконструкции, и, в отдельных случаях, при большой интенсивности движения, может привести к отказу от реконструкции в пользу нового направления.

§ 11. Для реконструкции, связанной с переводом дороги в I-ю категорию, кроме указаний данной Инструкции, требуются, в каждом отдельном случае, дополнительные указания и нормативы.

2. ОБОСНОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ РЕКОНСТРУКЦИИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОГИ

§ 12. Обоснование решения о целесообразности реконструкции дороги производится, как правило, при разработке задания на проектирование, а в сложных случаях - при технико-экономическом сопоставлении вариантов на стадии разработки проектного задания /при трехстадийном проектировании/.

Обоснование предпочтительности реконструкции, по сравнению со строительством новой дороги, производится как для всей дороги в целом, так и для отдельных ее перегонов.

§ 13. При разработке задания на проектирование должны быть изучены следующие основные материалы:

1. Генеральная охема строительства и реконструкции основной сети автомобильных дорог СССР, в пределах рассматриваемой зоны, определяющая начертание сети дорог и очередность строительства и реконструкции дорог.

2. Материалы экономических изысканий, охватывающие районы, тяготеющие к дороге.

3. Материалы эксплуатационной службы и данные изысканий прошлых лет, характеризующие состояние существующей дороги.

4. картографические материалы.

Если имеющихся материалов для составления задания на проектирование недостаточно, то производится вивуальное обследование существующей дороги.

§ 14. На основании изучения перечисленных материалов устанавливается целесообразность реконструкции существующей дороги или же необходимость строительства новой дороги, причем в случаях установления очевидного преимущества одного из этих решений, задание предусматривает производство проектно-изыскательских работ в две стадии только по принятому направлению.

Если по указанным материалам нельзя принять определенное решение, — задание должно предусматривать изыскания, как по существующей дороге, так и по новому направлению, причем проектируемая трасса может быть проложена в непосредственной близости от существующей дороги, либо в отдалении от нее, по кратчайшему направлению между заданными пунктами.

В первом случае существующая дорога может быть использована для подвоза строительных материалов в процессе строительства, а в дальнейшем — как тракторный путь. Кроме того, отдельные участки существующей дороги могут быть использованы в составе новой дороги.

Во втором случае может быть достигнуто кратчайшее продолжение проектируемой дороги и увеличение сети дорог района.

При необходимости производства проектно-изыскательских работ как по существующей дороге, так и по новому направлению, эти работы, как правило, выполняются в три стадии.

§ 15. Обоснование целесообразности реконструкции производится с учетом следующих факторов:

п/ Природно-хозяйственное значение и основное навл-

значение дороги.

б/ Категория проектируемой дороги.

в/ Состояние существующей дороги и степень соответствия эксплуатационных ее показателей требованиям ваданной категории.

г/ Контрольные точки проложения трассы дороги.

д/ Условия прохождения дороги через города и другие населенные пункты.

е/ Условия производства строительных работ и возможность обеспечения объездов для существующего автомобильного движения.

§ 16. Если основным назначением дороги является обслуживание местных транспортных связей между промежуточными пунктами, а транзитное движение имеет незначительный удельный вес, то предпочтению следует отдать варианту реконструкции.

При преимущественном значении транзитного движения между конечными пунктами и незначительных транспортных связях между промежуточными пунктами, весьма часто бывает целесообразным отказаться от реконструкции существующей дороги и принять вариант строительства дороги по целине, особенно если при этом можно достигнуть существенного сокращения расстояния между конечными пунктами и улучшить эксплуатационные показатели дороги. Для дорог же курортного и туристского значения, а также для дорог, проходящих в пригородной, дачной местности, может оказаться предпочтительным вариант реконструкции даже при необходимости допущения отступлений от требований технических условий.

§ 17. Дороги I категории, как правило, не должны совмещаться с существующими дорогами.

Дороги II категории могут совмещаться с существующими при отсутствии резких отклонений показателей плана и продольного профиля существующей дороги от требований

заданной категории.

Дороги III-У категорий совмещаются с существующими дорогами без ограничений.

§ 18. При несоответствии между эксплуатационными показателями существующей дороги и требованиями заданной категории, целесообразно, в ряде случаев, отказаться от варианта использования существующей дороги и проектировать дорогу вновь, по целине. К числу этих случаев относятся следующие:

а/ по плану трассы: Наличие на существующей дороге большого количества углов поворота, с радиусами кривых меньше требуемых по заданию, увеличение которых будет связано с неизбежным смещением трассы с существующего земляного полотна.

Использование существующих конструкций в этом случае сводится к минимуму, а вновь проектируемая дорожная одежда располагается частично на старом земляном полотне, а частично на вновь отсыпанном, что создает условия неравнопрочности основания.

б/ по продольному профилю: Наличие на существующей дороге значительного количества участков, где продольные уклоны превышают предельные и требуется их смягчение; участков с необеспеченной видимостью, где необходимо вписать веревкальные кривые требуемых радиусов; участков с ниллообразным очертанием продольного профиля и т.п.

в/ по земляному полотну: Недостаточное возвышение бровки земляного полотна над поверхностью земли/при необеспеченном водоотводе/или над уровнем грунтовых вод; наличие участков, затопляемых паводковыми водами или участков, где существующая дорога на значительном протяжении проходит по заболоченной местности, с земляным полотном, возведенным непосредственно по поверхности болота или на деревянном настиле и где потребуется вытопфование с посадкой насады на минеральное дно; кали-

чие мелких выемок в сочетании с другими неблагоприятными факторами.

г/ По дорожной одежде: На значительном протяжении дорожная одежда сильно разрушена и, в сочетании с плохими показателями плана и профиля, не представляет практической ценности.

д/ По прочим показателям: Существующая дорога подвержена интенсивным сложным ваносам, защита от которых может быть осуществлена только путем сплошной подьемки земляного полотна; а также в тех случаях, когда существующая дорога на значительном протяжении проложена в неблагоприятных условиях /оползни, осипы, обвалы, карсты и пр./.

§ 19. Контрольные точки, через которые должна обязательно пройти трасса реконструируемой дороги, выявляются при предварительном изучении материалов /см. §18/ на стадии составления задания на проектирование. К таким точкам и участкам относятся:

а/ Населенные пункты.

б/ Крупные сооружения на пересечениях рек, железных и автомобильных дорог.

в/ Участки дороги с дорогостоящими инженерными сооружениями.

г/ Перевалы.

ж/ Участки существующей дороги, по своему состоянию и эксплуатационным показателям полностью удовлетворяющие требованиям задания.

Одновременно должны быть выявлены контрольные точки, препятствующие использованию существующей дороги, как-то: запретные зоны, недопустимое приближение искусственных сооружений к существующим мостам, предприятиям и т.д.

§ 20. Дороги I и II категорий, как правило, следует трассировать в обход крупных населенных пунктов с устройством подъездов к ним.

Дороги III категории целесообразно трассировать по менее загруженным улицам, если это позволит в значительной степени улучшить условия пропуска транзитного движения через территорию населенного пункта.

Не рекомендуется менять трассу реконструируемых дорог III-У категорий, проходящих по широким и прямым улицам населенных пунктов сельского типа.

§ 21. Если изучение и анализ материалов /см. §19/ не позволяют принять окончательное решение в пользу одного из вариантов /реконструкция или новая дорога/, заданием предусматривается производство рекогносцировочных изысканий по обоим вариантам для последующего сопоставления этих вариантов в проектном задании.

§ 22. На стадии составления трехстадийного проектного задания производится уточнение всех показателей, характеризующих достоинства и недостатки каждого варианта. Уточняется протяжение участков с различными видами работ по реконструкции дорожной одежды /перестройка, усиление, улучшение поверхности качения существующей дорожной одежды/.

К участкам, где требуется перестройка существующей дорожной одежды, помимо перечисленных выше, относятся следующие:

а/ Пучинистые участки и участки с недостаточной прочностью, где затраты на усиление существующего покрытия могут превзойти стоимость новой конструкции дорожной одежды.

б/ Участки в пределах виражей, где объем материалов на выравнивание бывает зачастую настолько высок, что невыгодно сохранять старую конструкцию.

в/ Участки с сильно искаженным поперечным профилем или с частыми переломами продольного профиля, где по тем же причинам невыгодно сохранять старую конструкцию.

§ 23. Выбор рекомендуемого направления по материалам выполненных изысканий производится в проектной задании на основании сопоставления технико-экономических показателей, сводимых в указанную ниже таблицу:

Таблица № I

Сопоставление вариантов реконструкции по основным показателям

№ пп	Наименование показателей	Измеритель	Вариант № 1	Вариант № 2	Вариант № 3
1	2	3	4	5	6
<u>А. Основные технико-экономические показатели</u>					
1	Протяжение дороги, Д	км			
2	Категория дороги				
3	Тип покрытия по классификации п.79 НИТУ 128-55				
4	Средняя интенсивность движения за расчетный период, N	автом. в сут- ки			
5	Среднегодовая работа дороги за расчетный период, Г	тыс. тон.км			
6	Средняя дальность транспортирования грузов, L	км			
7	Расчетный состав автопарка по маркам автомобилей				
	а/ ГАЗ-51 без прицепа	%			
	б/ ГАЗ-51 с 2-тонным прицепом	%			
	в/ ЗИЛ-5 без прицепа	%			
	г/ ЗИЛ-5 с 3-х тонным прицепом	%			
	д/ ЗИЛ-150				
	е/				

I	2	3	4	5	6
8	Ориентировочная стоимость строительства, С	тыс. руб			
9	Средневзвешенная стоимость автоперевозок, Т	коп. за I тн. км			
10	Ежегодные дорожно-эксплуатационные расходы, Б	тыс. руб			
11	Ежегодные отчисления на восстановление и переустройство проезжей части автодороги, Е	тыс. руб			
12	Среднегодовая экономия, У	тыс. руб			
13	Срок возмещения капиталовложений, Р	год			
<u>Б. Характеристика трассы</u>					
1	Протяжение участков дороги:				
	а/ с наибольшими и исключительными продольными уклонами	км			
	б/ в пределах кривых с радиусами менее рекомендуемых	"			
	в/ то же, с наименьшими радиусами	"			
	г/ по населенным пунктам В т.ч. по городам	"			
	д/ с ограниченной видимостью	"			
	е/ с неблагоприятными геофизическими условиями/по отдельным видам /	"			

1	2	3	4	5	6
2	Количество пересечений с железными дорогами: а/ в одном уровне/с указанием среднего количества пар поездов в сут-ки/ б/ в разных уровнях	шт "			
3	Количество пересечений с автомобильными дорогами: а/ в одном уровне/с указанием категории пересекаемых дорог/ б/ в разных уровнях <u>В. Характеристика дороги</u>	" "			
1	Снос строений: а/ жилых б/ нежилых	шт/м ³ "			
2	Оплачиваемый объем земляных работ а/ всего б/ на 1 км дороги	тыс. м ³ "			
3	Наименование подъездов и их протяжение а/ б/ в/	км " "			
4	Протяжение объездов для транзитного транспорта, устраиваемых на время реконструкции дороги по типам: а/ б/ в/	шт/км " "			

1	2	3	4	5	6
5	Протяжение участков дороги, где дорожная одежда устраивается полностью заново	км			
6	Протяжение участков дороги, где используется существующая дорожная одежда с тем или иным усилением и уширением				
7	Искусственные и специальные инженерные сооружения проектируемые вновь:				
	а/ большие мосты	шт/п.м.			
	б/ средние мосты	"			
	в/ малые мосты	"			
	г/ трубы прямоугольные	"			
	д/ трубы круглые	"			
	е/ подпорные стены	"			
	ж/ галереи	"			
8	Кроме того, используются существующие сооружения: /сохраняемые или реконструируемые/				
	а/ большие мосты	"			
	б/ средние мосты	"			
	в/ малые мосты	"			
	г/ трубы прямоугольные, овальные и арочные	"			
	д/ трубы круглые	"			
	е/ подпорные стены	"			
	ж/ галереи	"			

Примечания к табл. I:

1. Расчет срока возмещения капиталовложений рекомендуется производить по методу, изложенному в "Технико-экономических показателях /ТЭП/ для сравнения проектов автомобильных дорог и сооружений на них", утвержденных в 1957г. Разрешается пользоваться и другими методами, отличающимися от принятых в ТЭП.

2. Величины N, G, L и расчетный состав автопарка принимаются по материалам экономических исследований.

3. Ориентировочная стоимость строительства "С" определяется по сметам или сметно-финансовым расчетам /при наличии их/. Для районных проблемных исследований разрешается пользоваться эталонными цифрами ТЭП 1957г.

4. При расчете эффективности капиталовложений по ТЭП показатели T, B_1, L определяются с помощью следующих таблиц приложения 9 к ТЭП:

а/ средневзвешенная себестоимость автоперевозок "Т" по табл. XI, в зависимости от марок автомобилей, типов покрытия и расстояния перевозок;

б/ ежегодные дорожно-эксплуатационные расходы "Б" по табл. IX, в зависимости от типов покрытия и интенсивности движения;

в/ ежегодные отчисления на восстановление и переустройство проезжей части автодороги "Е" по табл. X, в зависимости от типов покрытия и интенсивности движения.

5. Среднегодовая экономия определяется из формулы:
$$\Phi = G / (T_1 - T_2) / + D_1 / B_1 + E_1 / - D_2 / b_2 + E_2 /$$

6. Срок возмещения капиталовложений определяется из формулы: $P = \frac{C}{\Phi}$

Это - тот период времени, по истечении которого экономия на дорожно-транспортных расходах уравнивается со стоимостью строительства.

7. В зависимости от конкретных условий, число ва-

риантов сравнения может быть два или больше. В помещаемой таблице показаны три варианта, причем под вариантом № 1 подразумевается существующая дорога /без ее реконструкции/; под вариантом № 2 подразумевается реконструкция с использованием существующей дороги; под вариантом № 3 - строительство дороги по новому направлению.

8. Сравнение производится относительно условий эксплуатации автотранспорта по существующей дороге /без ее реконструкции/ т.е. относительно варианта № 1.

§ 24. Анализ результатов расчета и сравнение вариантов по технико-экономическим показателям производится в следующей последовательности:

1. Полученные сроки возмещения капиталовложений /окупаемости/ сравниваются с табл.4 ТЭП 1957г., где приведены следующие эталонные сроки:

для дорог II-III категорий	-	6-8 лет
"- IУ	"-	10-15 лет
"- У	"-	15-20 лет

При этом, если сроки окупаемости по всем вариантам превышают эталонные сроки ТЭП, то реконструкция дороги должна быть отнесена на более поздний срок.

2. Если сроки окупаемости по рассматриваемым вариантам не превышают эталонных сроков ТЭП, то это обстоятельство может служить одним из критериев целесообразности реконструкции дороги.

При сравнении вариантов между собой предпочтение отдается варианту с меньшим сроком окупаемости.

В случае равенства или незначительной разницы сроков окупаемости, предпочтение должно отдаваться варианту, имеющему меньшую строительную стоимость.

3. Кроме показателей группы "А" таблицы I, необходимо учитывать показатели групп "Б" и "В", которые привлекаются для сравнения вариантов в тех случаях, когда

на основании показателей группы "А" нельзя выбрать наилучший вариант. При этом, кроме показателей, приведенных в таблице I, учитываются и те особые требования, которые могут быть предъявлены к дороге /оборонные, административные, эстетические и т.п./, а также все указания, изложенные в предыдущих параграфах настоящей главы.

§ 25. Принятое решение о рекомендуемом варианте должно быть согласовано со всеми заинтересованными хозяйствами, организациями и ведомствами, в соответствии с требованиями, изложенными в § 56 инструкции по составлению проектов и смет по автодорожному строительству /И-105-56/.

Раздел П. ТЕХНИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 26. Технические изыскания для реконструкции существующих автомобильных дорог подразделяются на два вида:

1/ разведочные изыскания, имеющие целью сбор данных для составления проектного задания при трехстадийном проектировании;

2/ подробные изыскания - для разработки проектного задания при двухстадийном или техническом проекте при трехстадийном проектировании.

Число стадий проектирования определяется заданием.

§ 27. Полученные в результате произведенных изысканий исходные данные должны обеспечивать возможность разработки комплексных мероприятий по реконструкции в объеме, установленном эталоном для данной стадии проектирования.

§ 28. При производстве изысканий необходимо иметь в виду, что план, продольный и поперечный профили, земляное полотно, дорожная одежда, искусственные сооружения, линейные задания и обстановка пути реконструируемой дороги - должны быть запроектированы в соответствии с нормативами заданной категории дороги, /согласно требованиям НИТУ 128-55/, но с учетом допусков, установленных в ш-м разделе инструкции /"Проектирование"/.

§ 29. Работы, не являющиеся специфическими для изысканий по существующим дорогам и в равной мере обязательные к производству на изысканиях, как вновь строящихся, так и переустраиваемых дорог /поиски и разведка месторождений строительных материалов, общие методы производства инженерно-геологических и топографо-геодезических работ и др./, в настоящей инструкции не рассматриваются и выполняются по общим правилам, инструкциям и наставлениям на эти виды работ.

§ 30. Исследовательские работы для реконструкции до-

рог в городских условиях выполняется в соответствии с правилами на изыскания, действующими в Министерстве Коммунального хозяйства РСФСР.

При изысканиях, в этих случаях, должно быть установлено разграничение работ, подлежащих выполнению за счет ассигнований на реконструкцию дорог и за счет средств на благоустройство уличной сети. Указанное распределение должно быть согласовано с Городскими Советами.

Необходимость обхода города, как правило, обуславливается величиной интенсивности и характером местного и транзитного движения, пропускаемого через город; однако, в ряде случаев, обход может быть вызван значительным объемом работ по реконструкции городских улиц.

§ 31. Изыскания участков дорог, проходящих на значительном протяжении по улицам населенных пунктов сельского типа, с явно выраженными линиями застройки, производятся с учетом получения материалов, достаточных для проектирования реконструкции дороги без ухудшения бытовых условий населения: съемка дополнительных поперечников /а в сложных случаях - плана в горизонталях/ с тщательным промером расстояний от дороги до строений, оград, колодцев, зеленых насаждений и т.д., а также детального обследования водоотвода, имея в виду недопущение подтопления усадебных участков водой, сбрасываемой дорожными сооружениями /мостами и трубами/.

§ 32. Запрещается производство изыскательских работ на существующих дорогах без ознакомления всех инженерно-технических работников и рабочих изыскательских партий с соответствующими разделами правил по технике безопасности.

§ 33. Состав изыскательской партии при производстве подробных изысканий для реконструкции дороги должен быть дополнен по сравнению с партией для изысканий по целине двумя сотрудниками: техник-геолог и техник-дорожник.

§ 34. Изложенное в настоящем разделе относится к производству подробных технических изысканий для реконструкции дорог. При рекогносцировочных изысканиях основное внимание должно быть обращено на сбор данных о существующей дороге в организациях, ведающих содержанием ее. В зависимости от полноты собранных данных определяется объем полевых работ.

В частности, намеченная по карте трасса переносится в натуру только на особо сложных участках; прочеры дорожной одежды производятся в минимальном количестве и только для характерных участков; инженерно-геологические работы выполняются с заложением минимально необходимого количества выработок и выполнением лабораторных анализов только для наиболее распространенных по трассе грунтов продольный инженерно-геологический профиль составляется только по сложным участкам; гидрологические и морфометрические работы ограничиваются сбором и камеральной обработкой имеющихся материалов для установления расчетных значений главнейших элементов водного режима на участках реконструируемых сооружений; обследования существующих сооружений, расположенных на соседних линиях, производятся только в сложных случаях.

2. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

§ 35. при подготовке к изыскательским работам на существующих автомобильных дорогах особое внимание уделяется всестороннему изучению материалов, характеризующих техническое состояние дороги, дорожных сооружений и существующего на дороге движения /за возможно более длительный период времени/.

Сбор этих сведений производится в проектных и эксплуатационных организациях.

§ 36. в органах эксплуатационной службы следует использовать инвентаризационные и дефектные ведомости, паспорта и линейные графики дорог, данные о наблюдении во пучинообразовании, проходом, паводков, сведения о

выполненных реконструкциях и ремонтах дороги /особенно капитальных/. Устанавливается также эффективность мер борьбы с пучинообразованием и снеготранспортом на дороге.

Собираемая документация оформляется в виде заверенных выписок из соответствующих документов.

На основании изучения собранных материалов и карт крупного масштаба принимается предварительное решение о вариантах изменения направления трассы существующей дороги на отдельных участках и о проложении трассы в районе прохождения через города и другие населенные пункты. /Подробно по этому вопросу см. § 14 и § 18 настоящей инструкции/.

В процессе изыскательских работ производится опрос местного населения и работников эксплуатационной службы о работе отдельных участков дороги или сооружений на ней. Результаты опроса оформляются актами.

§ 37. При реконструкции дорог, расположенных в горной и высокогорной местности, надлежит, в первую очередь, установить продолжительность периода, в течение которого дорога бывает закрыта для движения из-за снежных заносов и снежных обвалов /лавин/. В случае, если этот период значителен, — необходимо дать несколько вариантов для сравнения, в том числе: ход по существующей дороге; открытый ход по новому направлению с возможным перенесением трассы на участки менее опасные в отношении снеготранспорта и снежных лавин; сочетание открытого хода с тоннелем.

В последнем случае правильным разрешением вопроса о бесперебойном, круглогодичном движении по дороге является определение комплекса сооружений, состоящих из сравнительно короткого тоннеля и минимального числа противолавинных галерей на подходах к его порталам.

При этом следует иметь в виду, что допустимая высота открытой линии является одним из важнейших вопросов,

поскольку чем ниже устанавливаются порталы тоннелей, тем значительнее длина сооружения.

§ 38. В местностях, подверженных снежным лавинам, при изысканиях реконструкции автомобильных дорог надлежит в первую очередь провести следующие работы:

1/ Сопоставить карты прогноза лавинной опасности с указаниями по проектированию противолавинных сооружений;

2/ Определить объемы работ службы дозора;

3/ Произвести анализ материалов по возникновению и движению лавин с учетом всего комплекса воздействий в данной географической обстановке.

При этом собираются сведения от существующей дорожной службы, опрашиваются местные жители и определяются пути движения лавин по косвенным признакам на местности.

§ 39. Собранные о дороге сведения подлежат полевой проверке в целях установления соответствия их фактическому состоянию дороги ко времени ее обследования.

§ 40. При организации изыскательской партии следует учитывать специфические условия работы на существующей автомобильной дороге.

Изыскательская партия должна иметь в достаточном количестве:

а/ инструменты для вскрытия и промеров дорожной одежды: перфораторы, специальные легкие бурильные приборы, ломи, лопаты, клинья, кувалды, специальные ложки, промерники и проч.;

б/ дополнительное количество инструмента для съемки большого количества поперечников /нивелиры, рейки, ленты, рулетки/;

в/ металлические держатели для мешков;

г/ штири, ж.д. костыли, или трубки с заостренным концом для забивки их в дорожное покрытие, при закреплении трассы;

д/ ограждения, а также красные фонари и стандартные переносные дорожные знаки для охраны рабочих мест, в соответствии с требованиями правил по технике безопасности.

3. ПРОЛОЖЕНИЕ ТРАССЫ

§ 41. При трассировании должны быть произведены все необходимые улучшения плана существующей дороги, - спрямление и устранение чрезмерной извилистости, обеспечение видимости, увеличение радиусов кривых с введением переходных кривых, улучшение пересечений с железными, автомобильными дорогами и водотоками, улучшение прохода через населенные пункты или их полный обход.

§ 42. При трассировании учитываются следующие основные факторы, определяющие положение трассы:

а/ необходимость улучшения плана дороги и смягчения продольного профиля;

б/ степень ценности существующего земляного полотна и дорожной одежды;

в/ соотношение ширины существующей и вновь проектируемой проезжей части;

г/ наличие и ценность водопропускных и специальных инженерных сооружений;

д/ степень сложности мероприятий по обеспечению движения транспорта в период реконструкции дороги;

е/ ценность занимаемых угодий, спосимых строений и т.д.;

ж/ наличие подземных коммуникаций.

Прежде чем принять решение о положении трассы на том или ином участке реконструируемой дороги, по материалам проектирования прошлых лет и данным службы эксплуатации выясняют целесообразность использования существующей дорожной одежды и земляного полотна. Если, например, прочность существующей дорожной одежды значительно ниже требуемой прочности при перспективном движении, а земляное полотно требует подъёмки /низкие от-

метки при необеспеченном водоотводе, пучины, сильная зависимость снегом или песком и др./, целесообразно откаяться от совмещения трассы с существующей дорогой, сохранив последнюю для движения транспорта в период строительства дороги по новому направлению.

§ 43. В случае сохранения плана реконструируемой дороги, трасса, как правило, совмещается с осью существующей дорожной одежды.

§ 44. При принятии решения о проложении трассы по новому направлению, производится подробное описание всех элементов существующей дороги, для использования этих данных при обосновании принятого решения.

Если окончательно установить преимущество того или другого направления трассы не представляется возможным, то изыскания должны быть произведены как по существующей дороге, так и по новому направлению, а выбор рекомендуемого направления производится при проектировании, на основании технико-экономического сравнения вариантов.

§ 45. Улучшение трассы, проходящей через населенный пункт, может быть сделано путем перенесения дороги на прямые и более широкие улицы, хотя и расположенные в стороне от центра, или путем полного обхода населенного пункта.

§ 46. Участки дороги с большим количеством кривых малых радиусов, значительными продольными уклонами и недостаточной видимостью реконструировать путем исправления отдельных мест не рекомендуется. В таких случаях, целесообразнее перетрассировать весь участок по новым техническим нормативам, оставив старую дорогу для местного движения.

При реконструкции горных дорог с серпантинами сначала должна быть проверена возможность их полного исключения за счет прокладки новой трассы или же замены их закруглениями типа "петель" с применением возможно

больших радиусов.

§ 47. При совмещении трассы с осью существующей дороги трассирование начинают с определения положения оси покрытия на прямых участках дороги и установления положения вершин углов.

Положение оси определяют несколькими промерами ширины земляного полотна и проезжей части с фиксацией осевых точек дороги вехами. Вехи, выставленные таким образом, выравниваются по теодолиту в прямую линию. Если при этом трасса, на отдельных значительных по протяжению участках, смещается настолько, что возникает необходимость уширения дорожной одежды с одной стороны, при наличии излишней ширины с другой ее стороны, - вводится дополнительные трассировочные углы.

Угломерные работы в целом выполняются в соответствии с действующими инструкциями и наставлениями.

4. ПРОЦЕДУРА РАБОТ, ПИКЕТАЖ И НИВЕЛИРОВАНИЕ

§ 48. Промер линии производится /в соответствии с правилами техники безопасности / по оровке земляного полотна и лишь в случае значительного разрушения бровки, а также при большой извилистости существующей дороги и частом чередовании закруглений малых радиусов - по оси проезжей части.

§ 49. Никогда не точки и сторожки забиваются на правой бровке дороги, считая по направлению хода пикетажа. На сторожках и в пикетажном журнале с точностью до 0,1м указывается расстояние от точки, установленной на бровке, до трассы с тем, чтобы все последующие виды изыскательских работ могли быть привязаны к пикетажу трассы по оси.

Кроме этого, положение трассы фиксируется:

а/ на дорогах с усовершенствованными покрытиями - краской;

б/ на дорогах с переходными типами покрытий - шпирями или заостренными трубками, забиваемыми вровень

о поверхность покрытия;

в/ на дорогах с низшими типами покрытий – деревянными точками.

В горной местности, на скальных участках, при отсутствии лесоматериала разрешается вместо забивки кольев-осторожков делать надписи пикетов и плюсов масляной краской на скальных обнажениях и отдельно расположенных крупных камнях.

§ 50. При рекогносцировочных изысканиях протяжение существующей дороги определяется по существующему километражу, а при отсутствии его – по показаниям спидометра.

Протяжение вариантов по целине определяется теодолитным ходом.

§ 51. Начало и конец трассы, как и весь промер линии, увязывается с существующими знаками километража.

Рекомендуется совмещать направление промера линии с направлением существующего километража. Все пикеты, кратные десяти – должны быть совмещены с положением существующих километровых знаков на дороге. Нумерация их должна совпадать с номером километра, увеличенным в десять раз.

Если промером установлено, что расстояние между двумя соседними километровыми знаками не равно 1000м и отличается от него более, чем на 1,0м, то вводится рубление пикет.

§ 52. Радиусы существующих кривых определяются по таблицам для разбивки кривых по измеренным углам новорота, биссектрисе и тангенсам или же по хорде кривой и соответствующей ей стрелке.

При соответствии существующего радиуса заданному и возможности размещения переходных кривых, закругление разбивается, как правило, с сохранением существующего радиуса.

Разбивка закругления большего радиуса, чем радиус существующей кривой, производится в обычном порядке и выполняется достаточно подробно с тем, чтобы отразить характерные точки рельефа и все детали элементов существующей дороги, пересекаемые круговой и переходными кривыми.

В горной и пересеченной местности /а в случаях совмещения трассы с осью существующей проезжей части, имеющей усовершенствованное покрытие, - и в равнинной местности/ вынос основных точек переходных кривых /начало, середина, конец/ является, при подробных изысканиях, обязательным.

§ 53. Промер линии и ведение пикетажного журнала производится в соответствии с "Наставлением пикетажисту при изысканиях автомобильных дорог" /автогосиздат, 1957г./.

§ 54. При рекогносцировочных изысканиях уклоны существующей дороги определяются эклиметром, а в сложных условиях - теодолитом.

Продольные профили вариантов, проложенные по целине, составляются на основании тахеометрических ходов.

§ 55. Продольное нивелирование при изысканиях для реконструкции, так же как и при изысканиях вновь строящихся дорог, производится по трассе в соответствии с требованиями "Инструкции по производству топографо-геодезических работ" /Автогосиздат, 1956г./, "Изменений и дополнений" к ней, согласованными ГУГК МВД СССР 7 февраля 1958г. и "Наставления нивелировщику" /Дориздат, 1952г./.

Ввиду возможного нарушения движением транспорта закрепительных знаков /штырей, деревянных точек и т.п./, установленных при разбивке пикетажа по трассе, в пределах существующей дорожной одежды, эти знаки, как правило, служат основой для нивелирования не могут. В качестве связующих точек используются точки, закрепляемые пикетажистом на бровке земляного полотна, а отметки оси

/пикетов, характерных в высотном отношении плюсов и т.п./, используемые в дальнейшем для составления продольного профиля дороги, берутся нивелировщиком как промежуточные. Проверка отметок этих точек осуществляется по данным нивелировки поперечников, когда превышение осевой точки над точкой вынесенной на бровку определяется вторично. для составления профилей принимаются увязанные отметки I-го нивелира.

§ 56. Кроме пикетов, нивелированию подлежат все переломные точки продольного профиля, насыли мостов/начало и конец моста, а при значительной длине – также и середина моста/, жигие сечения, верх ледорезов, верх оголовков труб, лотки входного и выходного отверстий труб, следы высокой воды, смотровые колодцы подземных сооружений. Нивелируются также заплюсованные пикетажные отметки аси покрытия в местах, расположенных против осей съездов, перевалов и др. характерных точек.

при реконструкции горных дорог, кроме нивелирования трассы, производится продольное нивелирование по оси проектируемых подпорных стен и вдоль обреза фундаментов существующих /помимо съемки поперечников/.

§ 57. для выявления вертикальных кривых продольного профиля нивелировщик обязан, в местах сопряжения встречных уклонов, установить отметки оси, с интервалами через 20–50м, в зависимости от плавности продольного профиля существующей дороги.

§ 58. Плано-высотное закрепление трассы производится в соответствии с тресованиями "Инструкции по топографо-геодезическим работам" и "наставления пикетажис.у."

В качестве закрепительных знаков при изысканиях по существующим дорогам максимально используются местные предметы – дорожные и межовые знаки, устой мостов, оголовки труб, дорожные ограждения, цоколи зданий, скальные обозначения, отдельно расположенные крупные камни и т.п.

§ 59. Специально устанавливаемые при изысканиях закрепительные знаки не должны мешать движению транспорта. Как правило, знаки устанавливаются в полосе отвода дороги, в местах, обеспечивающих их лучшую сохранность.

Для обеспечения сохранности знаков, последние сдаются по акту представителям эксплуатационной службы дороги или местным органам власти.

5. ОБСЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ

§ 60. Одной из важнейших работ при производстве изысканий на существующих автомобильных дорогах является характеристика состояния и промеры толщины дорожной одежды.

При обследовании проезжей части устанавливается тип существующей дорожной одежды, ее состояние и отмечаются участки, на которых в последние годы по сведениям эксплуатационной службы производились работы по переустройству или ремонту дороги, с указанием года производства строительно-ремонтных работ и их характера.

Одновременно с обследованием проезжей части, устанавливается наличие укрепления обочин и определяется ширина, протяжение и состояние укреплений.

§ 61. При определении ширины проезжей части дороги следует иметь в виду, что при щебеночных или гравийно-щебеночных покрытиях, вследствие постепенного смещения части материала одежды на обочину, или, вследствие того, что края дорожной одежды покрыты слоем грунта - точно установить ширину покрытия затруднительно. Для более правильного определения ширины дорожной одежды, у кромки покрытия прорывают поперечные ровики длиной не менее 1 м, шириной 0,2-0,25 м.

За ширину покрытия на гравийных дорогах серповидного профиля принимается ширина всей россыпи гравия.

§ 62. Для характеристики материалов и размеров конструктивных слоев существующей дорожной одежды /гранулометрический и петрографический состав, плотность и цементация материала в слоях покрытия, степень загрязненности материала, наличие и качество песчаного основания, состояние корыта и дренажных устройств /в пределах покрытия пробиваются лунки, диаметром 20-30 см. Замеры толщины слоев дорожной одежды производятся с точностью до I см.

В поперечнике закладывается три лунки.

Одна лунка закладывается по оси покрытия, крайние лунки - в расстоянии 0,6-0,8м от кромки покрытия.

Крайние лунки могут быть заменены ровниками, располагаемыми у кромки покрытия /см. § 61/. Лунки следует пробивать на нетронутых выбоинами участках покрытия. После прививодства обследования лунки должны быть тщательно заделаны с соблюдением правил производства ямочного ремонта дорожных покрытий.

§ 63. Расстояние между промерными поперечниками назначается в зависимости от типа дорожной одежды и ее состояния, в пределах от 100 до 400м.

Для определения границ смены типа основания дорожных одежд, закладываются дополнительные лунки по оси дороги.

В журнале промеров фиксируются границы участка, на который распространяется характеристика, полученная на данном поперечнике.

§ 64. На основании результатов промеров дается предварительное заключение о возможности и целесообразности использования материала дорожной одежды при реконструкции. Приводятся соображения о модуле деформации /см. ниже, § 120/ отдельных конструктивных слоев дорожной одежды.

§ 65. Отбор образцов для анализов материалов дорожной одежды производится в количестве не менее одного на

каждый характерный участок, но не менее одного образца на километр.

Вес образцов гравийной смеси или щебня 3-5 кг, песка 1-2 кг.

В лаборатории определяется:

а/ для гравийной смеси и щебня - гранулометрический состав скелетной части и мелковема;

б/ для песка - гранулометрический состав и коэффициент фильтрации;

в/ пластичность мелковема /фракций менее 0,5мм/.

Эти работы желательно выполнять в полевой лаборатории. Испытания на прочность, истираемость, морозостойкость и др. производятся в стационарной лаборатории, для чего отбираются специальные образцы весом по 10 кг.

§ 66. Начальник изыскательской партии совместно с инженером-геологом производят описание состояния существующего покрытия, путем обхода всего реконструируемого участка дороги.

§ 67. Внешнее состояние покрытия устанавливается по следующим признакам:

1. Сохранность поперечного профиля и отсутствие поперечных сдвигов и просадок;

2. Степень неровности покрытия в поперечном и продольном направлениях;

3. Характер деформаций поверхности покрытия:

а/ процент влажности от площади покрытия и размеры выбоин;

б/ наличие катупа на поверхности, образовавшегося в результате выкрашивания покрытия;

в/ наличие "гребенки" поперек гравийного покрытия;

г/ наличие трещин и их форма, размеры и густота;

д/ колеи и просадки /размер колеи и просадки и количество их/;

е/ вбугривание поверхности покрытия и поднятие

краев;

ж/ наличие выбои;

в/ сплошные проломы коры, т.е. полное разрушение дорожной одежды;

и/ состояние обочин.

При описании состояния покрытия выделяются деформации, не являющиеся результатом слабой несущей способности основания /механическое повреждение, выкрашивание, шелушение, температурные трещины, катуд и т.п./.

Необходимо иметь в виду, что некоторые признаки внешнего состояния дорожного покрытия /как например - взбугривание, колейность, проломы/ полностью возможно установить только в неблагоприятные для дорожного покрытия периоды года /весна, осень/, поэтому, если во время проведения работ в достаточной полноте нельзя установить состояние покрытия, то все необходимые дополнительные данные обязательно должны быть получены от службы эксплуатации дороги за ряд лет. Весной, в момент максимального проявления деформаций /пучин/, необходимо вновь тщательно проверить эти участки с описанием характера деформаций и причин, вызвавших их появление.

§ 68. По состоянию поверхности покрытия участки дороги характеризуются следующими признаками:

хорошее - скорость движения автомобилей ограничивается состоянием покрытия; покрытие разрушений не имеет, очертание поперечного профиля не нарушено;

удовлетворительное - движение автомобилей происходит с некоторым понижением скорости, т.к. на поверхности дороги имеются неглубокие выбоины в количестве до 10% от площади покрытия и трещины; более серьезные повреждения одежды встречаются редко. Местами нарушен поперечный профиль;

неудовлетворительное - скорость движения автомобилей резко снижена, т.к. дорожная одежда сильно изношена, поперечный профиль нарушен, на поверхности большое

количество деформаций /выбоины, просадки, проломы, прочность более 10% от площади покрытия/.

6. ОБСЛЕДОВАНИЕ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА И ВОДООТВОДА. СЪЕМКА ПОПЕРЕЧНИКОВ

§ 69. Очертание земляного полотна и поверхности дорожной одежды определяется путем съемки поперечников, количество и размеры которых должны быть достаточны для проектирования реконструкции дорожной одежды, земляного полотна, пешеходных и велосипедных дорожек, водоотводных, снегозащитных и других сооружений, располагаемых в пределах полосы отвода дороги.

Минимальная длина поперечника – 20 метров в каждую сторону от оси дороги. В населенных пунктах поперечные профили снимаются до линии застройки.

Все измерения горизонтальных проложений при съемке поперечников делаются с точностью до 0,1 м.

Съемка поперечников производится, как правило, на каждом пикете, в местах перехода из выемки в насыпь, в местах смены уклонов на местности и по существующему полотну, в местах смены грунтов, на подходах к трубам или мостам, в начале и конце мостов и по оси труб, по осям съездов и переездов, в местах назначенных поперечных геологических разрезов. На кривых поперечники снимаются в начале, конце кривой и по биссектрисе, а при малых углах поворота /до 15-20°/ – только по биссектрисе.

Если на значительном протяжении дороги ее состояние и рельеф местности однообразны, количество снимаемых поперечников может быть сокращено до 5шт на километр.

§ 70. При расположении реконструируемой дороги в горной местности и на крутых косогорах дополнительно снимаются поперечники на крыльях, где будет необходима срезка для обеспечения видимости; по концам, в середине и в характерных местах участков, требующих устройства

подпорных стен, набережных и др. специальных инженерных сооружений.

§ 71. При долинных ходах и вообще при расположении реконструируемой дороги в пределах береговой полосы водотока, поперечники, как правило, снимаются до уреза воды. При необходимости проектирования берегозащитных сооружений или реконструкции существующих - поперечники снимаются на всю ширину разлива высоких вод /с некоторым запасом/ и с захватом части русла ниже ГЛВ. Такие длинные поперечники снимаются через 100-200-300м, в зависимости от ширины поймы.

§ 72. Для характеристики поперечного уклона существующего покрытия и правильного подсчета объема работ при выравнивании поперечного профиля, нивелируются, помимо оси дороги, также края /кромки/ покрытия и промежуточные точки с каждой стороны.

Поперечники снимаются в количестве не менее 3шт для каждого характерного участка, но не реже чем через 100м. В пределах поперечника должны быть взяты отметки не менее 3 точек по проезжей части для асфальтобетонных и гравийных покрытий и не менее 5 точек - для всех усовершенствованных покрытий и мостовых. Крайние точки должны быть взяты в некотором расстоянии от кромок покрытия /0,6-0,8м/, так как точки на самом краю покрытий могут исказить величины поперечного уклона существующего покрытия. Для мостовых и усовершенствованных покрытий, кроме того, фиксируется отметка кромки проезжей части и обочины у кромок. Для покрытий, имеющих параболическое очертание в поперечном профиле, необходимо дополнительно брать две точки в расстояниях 0,8-1,0м от оси, чтобы охарактеризовать среднюю часть покрытия, имеющую в этом случае поверхность, близкую к горизонтальной. Во всяком случае, должны быть взяты наиболее характерные точки поперечника, определяющие объем работ на выравнивание.

у 73. При вычерчивании поперечников, на них показываются створ опор воздушных сетей, линии изгородей, строений, декоративного и снегозащитного озеленения, подземных сооружений и другие линии тех или иных коммуникаций и сооружений.

На пучинистых участках, при пересечении болот, в местах выходов грунтовых вод и в горной местности, на поперечные профили наносятся грунтовые, геологические и гидрогеологические данные.

§ 74. Поперечники выполняются в отметках продольного профиля, вычерчиваются по установленному образцу, преимущественно в масштабе 1:100, и подбираются по отдельным участкам, соответствующим листам продольного профиля.

В О Д О О Т В О Д

§ 75. Обследование системы водоотвода существующей дороги производится с целью установления состояния водоотвода и всех водоотводных сооружений и проектирования мероприятий по их реконструкции или устройству новых сооружений.

§ 76. При обследовании водоотвода обращается внимание на следующие причины, препятствующие отводу воды от полотна дороги:

а/ отсутствие или неисправность водопропускных сооружений, подводных устройств к ним и водоотводных канав;

б/ недостаточность продольного уклона существующих канав и дна резервов, загромождение водоотводных сооружений оплывами, строительным мусором, наносами, зарастание травой или кустарником и пр.;

в/ наличие существующих дренажных и водопоглощающих устройств;

г/ недостаточность площади испарительных бассейнов.

§ 77. Для всестороннего изучения состояния водоотвода и проектирования необходимых мероприятий по его обеспечению производится:

а/ Съёмка расположения и нивелировка уклонов киветов, резервов, нагорных и водоотводных канав и других водоотводных сооружений, определение направления стока воды с прилегающей к дороге местности и нанесение этих данных на продольный профиль и план трассы.

б/ Обследование существующих укреплений с фиксацией размывов или заилений канав.

в/ Обследование мест выпусков и сбросов воды из киветов, коллекторов, нагорных канав со съёмкой, в сложных случаях, планов в горизонталях.

г/ Определение площадей бассейнов и уклонов тальвегов в соответствии с действующей инструкцией.

д/ Съёмка всех существующих сооружений, связанных с водоотводом /перепады, лотки, быстротоки, испарительные бассейны, поглощающие колодцы и пр./ и составление схемы их расположения и устройства.

е/ Сбор в местных дорожных органах всех имеющихся данных о работе водоотводных сооружений.

§ 78. При осмотре лотков, перепадов, быстротоков, испарительных бассейнов, дренажей, водопоглощающих колодцев и других водоотводных сооружений и устройств устанавливается их техническое состояние и выявляются имеющиеся разрушения и повреждения, причем в необходимых случаях собираются данные для поверочного гидравлического расчета этих сооружений.

Желательно произвести наблюдения за работой всех водоотводных сооружений весной или летом в дождливое время, так как при этом может быть выявлено много обстоятельств, незаметных в обычных условиях.

ИНЖЕНЕРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ

§ 79. При обследовании дороги изучаются грунтово-гидрогеологические условия, причем перед выездом в поле надлежит выбрать соответствующие данные из имеющегося проекта.

§ 80. Грунтовые и гидрогеологические обследования существующего земляного полотна производятся путем заложения и описания шурфов и буровых скважин. Для уточнения границ грунтовых разностей, между основными шурфами закладываются мелкие шурфы /прикопки/, глубиной от 0,5 до 1,0 м. Шурфы закладываются на обочине у бровок земляного полотна.

На участках с равнинным рельефом, при однородных и благоприятных грунтовых и гидрогеологических условиях, количество основных шурфов на 1 км дороги в среднем намечается 1-2 при глубине их до 2,0 м.

При высоте насыпи более 2 м закладываются буровые скважины.

На участках со сложными грунтовыми и гидрогеологическими условиями количество выработок и их глубина назначаются в зависимости от необходимости выявления грунтовых вод или других неблагоприятных факторов.

Количество образцов, предназначенных для лабораторных испытаний грунтов, должно быть достаточным для исчерпывающей характеристики грунтовых условий.

В лаборатории определяется гранулометрический состав и пластичность, плотность грунтов земляного полотна /методом стандартного уплотнения/, естественная влажность, а для значительных по протяжению характерных участков - определяется модуль деформации грунта.

В то же время не следует допускать взятия лишних образцов в пределах однородных по грунтовым условиям участков.

После производства описания и отбора образцов, выра-

ботки должны быть тщательно засыпаны с трамбованием.

В журнале обследования грунтов обязательно отмечаются границы участка, характеризуемого данной геологической выработкой.

В тех случаях, когда грунтовый профиль составляет по оси существующей дороги, необходимо увязать в высотном отношении данные грунтового обследования с данными по промерам дорожной одежды, для чего устья выработок должны быть занивелированы.

§ 81. При обследовании грунтов существующего земляного полотна необходимо иметь в виду возможное различие грунтов полотна и придорожной полосы, так как земляное полотно могло быть отсыпано из привозных грунтов.

Обследование грунтов придорожной полосы производится путем тщательного осмотра и описания грунтов в откосах выемок и резервов, а также путем заложения в необходимых случаях шурфов, прикопок или буровых скважин.

Особое внимание обращается на установление уровня и режима грунтовых вод в весенний период.

§ 82. Особое внимание уделяется обследованию склонов, пересекаемых реконструируемой дорогой, характеризующихся наличием мест, опасных в отношении обвалов, осыпей, селевых потоков, снежных лавин и пр. Должны быть изысканы пути /варианты/ обхода таких неблагоприятных мест путем прокладки трассы по новому направлению и приняты меры для тщательного обследования, руководствуясь "Инструкцией по инженерно-геологическим обследованиям при изысканиях автомобильных дорог" Совнадорпроекта.

§ 83. Для участков дороги, где намечается выполнение значительных объемов земляных работ, и для подсыпки обочины в пределах населенных пунктов, болот, косогорных участков в горной местности и др., где закладка боковых резервов невозможна, производятся поиски и обследование прирассовых или вне-рассовых сосредоточенных резервов.

В результате этих поисков устанавливаются места заложения резервов, производится съемка площадок под резервы, определяется род и строительная категория грунта, берутся образцы грунтов для производства необходимых лабораторных анализов и выполняются необходимые согласования. Все перечисленные данные оформляются в виде паспорта резерва.

§ 84. Обследование существующих насыпей на болотах производится с целью определения устойчивости земляного полотна дороги и установления видов работ по реконструкции земляного полотна /выторфовывание, устройство бERM, подъемка земляного полотна и т.п./.

§ 85. В результате обследования существующих насыпей на болотах устанавливаются: состояние земляного полотна, грунты насыпи, степень погружения насыпи в торф и ее конфигурация, плотность торфов под насыпью и вид насыпи, крутизна уклона дна болота, влажность и степень разложивности торфов, категория болота, характер минерального дна, наличие под насыпью движения воды.

По данным службы эксплуатации дороги обязательно устанавливается – закончилась или не закончилась осадка насыпи. Непосредственными наблюдениями устанавливается наличие колебаний при проходе автомобилей.

§ 86. Обследование земляного полотна на болотах производится путем заложения буровых и зондировочных скважин на поперечниках, разбиваемых через 50-100м нормально к трассе.

На земляном полотне дороги закладываются буровые скважины – обычно диаметром 115/127мм. На придорожной части болота закладываются зондировочные скважины.

Количество буровых и зондировочных скважин зависит от глубины болота и конфигурации его дна. При горизонтальном или слабо наклонном дне и глубине болота до 4-5м достаточно 6 скважин, располагаемых следующим образом: 2 скважины на бровках полотна, 2 скважины у подошвы

насыпи и 2 зондировочные скважины вправо и влево, на расстоянии 20м от оси существующей дороги. На характерных поперечниках, кроме того, закладывается буровая скважина по оси дороги.

После производства бурения, скважины по бровке дороги должны быть тщательно заделаны.

Устья скважин должны быть зацементированы с целью составления на поперечниках дороги геологических разрезов.

§ 87. Углубление буровых скважин в минеральное дно болота производится на глубину не менее 0,50м, а для контрольных скважин - на глубину до 2,0м с целью установления наличия или отсутствия погребенных торфов.

§ 88. Для подробного изучения физико-механических свойств торфов, находящихся под насыпью и подстилающих их грунтов минерального дна, из шурфов или буровых скважин отбираются образцы торфов с ненарушенной структурой-монолиты. Из скважин берутся образцы минеральных грунтов - с нарушенной структурой. Монолиты берутся для характерных разновидностей торфа.

§ 89. В результате обследования земляного полотна и водоотвода собираются все необходимые данные для определения расчетного модуля деформации грунтового основания, в соответствии с указаниями инструкции Совзагорнии по расчету дорожной одежды

Для контроля необходимо в весенний период, после оттаивания грунтов, определять модуль деформации методом полевого штампа, либо отбирать образцы с ненарушенной структурой для определения модуля деформации лабораторным путем.

7. ОБСЛЕДОВАНИЕ ПУЧИНИСТЫХ УЧАСТКОВ

§ 90. Перед производством полевых работ по обследованию пучинистых участков необходимо получить от эксплуатационной службы сведения о пучинах за последние

4-5 лет с указанием местоположения пучин /начала и конца каждого пучинистого участка/, времени образования, внешних признаков проявления, применявшихся мер борьбы с пучинами и эффективность этих мер, наличия дренажных устройств и др.

Полученные от дорожно-эксплуатационной службы данные о пучинах должны быть подвергнуты проверке в натуре, как в отношении их точной привязки к пикетажу изысканий, так и в смысле соответствия действительному состоянию дорожного покрытия.

Следует учитывать, что деформации, вызванные пучением грунтов, исправляются службой эксплуатации сразу после прекращения пучинообразования, и при производстве обследований летом могут быть не обнаружены.

§ 91. Полевое обследование пучинистых мест заключается:

а/ в детальном изучении пучинистого участка с установлением его границ /по километражу дороги и по пикетажу изысканий/, характера поверхностного стока, действия существующих водоотводных устройств, и в подробном описании растительного покрова, рельефа участка, поперечного профиля земляного полотна, состояния земляного полотна, покрытия и откосов, работы дренажных устройств;

б/ в заложении выработок для установления характера грунтовых и гидрогеологических условий.

§ 92. Обследование грунтов и гидрогеологических условий в пределах земляного полотна и придорожной полосы производится путем заложения шурфов и буровых скважин на поперечниках, равняваемых нормально к оси дороги и привязываемых к ней в плановом и высотном отношении.

На этих поперечниках производятся промеры дорожной одежды с отбором образцов песчаного слоя и подстилающих грунтов.

§ 93. Количество назначаемых поперечников, число выработок на поперечниках и глубина их зависят от характера грунтов, от сложности гидрогеологических условий и от протяжения пучинистого участка. Во всяком случае, на каждом пучинистом участке разбивается не менее одного-двух поперечников, а на коренных пучинах не менее двух, с разбивкой поперечников также на смежных здоровых участках /по одному с каждой стороны/. В случае необходимости, снимается план пучинистого участка с сечением горизонталей через 0,25-0,5м и гидроизогипс.

Направление потока подземных вод можно также определить способом треугольников. Буровые скважины при этом располагаются по углам треугольников, близких к равносторонним, с длинами сторон - 50-75м.

Описание пучинистых участков производится в полевом журнале установившегося образца.

§ 94. При обследовании пучинистых участков особое внимание обращается на изменение влажности грунтов по глубине выработки и на установление источников увлажнения грунтов /поверхностные или грунтовые воды/, для чего из лурфов и буровых скважин /не реже, чем через 0,5м по глубине, в том числе в теле и в основании земляного полотна/ отбираются образцы грунтов для определения естественной влажности.

§ 95. Для лабораторных испытаний отбираются типичные образцы, характеризующие отдельные грунтовые равности. В лаборатории определяются гранулометрический состав и физико-механические свойства /объемный и удельный вес, пористость, пластичность и др./.

Перечень лабораторных испытаний устанавливается в зависимости от характера грунтов и гидрогеологических условий пучинистого участка, а также в зависимости от намечаемых противопучинных мероприятий.

§ 96. В результате полевого обследования устанавливается водный режим земляного полотна, причины пучино-

образования и намечаются противопучинные мероприятия /поднятие земляного полотна, изолирующая прослойка, крупнопористые прерыватели капиллярного поднятия, устройство дренажей, усиление конструкции дорожной одежды и пр./.

Данные о пучинах наносятся на чертеж продольного профиля дороги.

Для сбора наиболее точных данных о пучинистых участках весьма желательно производить осмотр дороги во время максимального проявления пучинообразования.

8. ОБСЛЕДОВАНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ, ОБСТАНОВКИ ПУТИ И ЗДАНИЙ СЛУЖБЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ

§ 97. В процессе изысканий подлежат обследованию сооружения, относящиеся к обследуемой дороге: мосты и трубы, подпорные стены, тоннели и галереи, здания и сооружения дорожной и автотранспортной службы и т.п.

Обследования имеют целью установить местоположение и тип сооружений, основные размеры, соответствие своему назначению и возможности использования их для дальнейшей эксплуатации, с учетом нормативов заданной категории дороги, а также установить объем и стоимость необходимых работ по реконструкции сооружений. Особое внимание при обследовании существующих сооружений обращается на состояние опор и фундаментов.

При обследовании должны быть зарисованы схемы существующих сооружений с указанием всех размеров основных конструкций. Собираются данные о наличии и условиях работы искусственных сооружений на соседних железных и автомобильных дорогах.

§ 98. Должны быть собраны данные, характеризующие работу существующих искусственных сооружений по пропуску высоких вод, а в сомнительных случаях должны быть произведены поверочные гидравлические расчеты.

При необходимости перестройки существующего сооружения ввиду недостаточности его отверстия, а также по другим причинам /плохое состояние, несоответствие заданным требованиям по расчетным нагрузкам и габаритам и др./, производится сбор всех данных, необходимых для расчета отверстия по действующим инструкциям.

§ 99. При назначении новых или перестройке существующих сооружений следует уточнить их месторасположение.

В частности, на заболоченных участках при замене существующих мостов на трубы, иногда целесообразно намечать перенос труб к границам болот, где они могут быть сооружены в лучших грунтовых условиях. В этом случае устанавливается возможность устройства подводных и отводящих русел. Намечаемое решение согласовывается с местными органами санитарного надзора и организациями, производящими торфоразработки.

§ 100. При реконструкции участков существующей дороги, расположенных в районе действия селевых потоков, следует иметь в виду, что пересечение последних может быть осуществлено либо выше конуса выноса, в его "горловине", там, где пронос превалирует над отложениями и обеспечивает тем самым нормальную работу сооружения; либо в устьевой, сравнительно пологой части конуса; либо в средней части конуса выноса с устройством селедука.

§ 101. Специально устанавливается необходимость устройства на дороге скотопрогонов. Для этой цели в сельсоветах и колхозах выясняются пути прогона и количество скота. Выясняется возможность совмещения скотопрогонов с искусственными сооружениями других назначений /мосты и прямоугольные трубы на судолах и др./.

§ 102. Для каждого существующего сооружения вопрос о его дальнейшем использовании решается индивидуально, в зависимости от условий его работы, от его состояния и типа, а также в зависимости от соответствия до-

пускаемой нагрузки и габарита сооружения новым требованиям, предъявляемым к дороге после ее реконструкции.

Если сооружения не могут быть использованы полностью и их необходимо реконструировать, то в этом случае подробно обследуются все конструктивные элементы сооружения в объеме, достаточном для установления необходимого усиления или ремонта этих элементов. Особую ценность, в этом случае, могут составить проектные чертежи существующих сооружений /в особенности исполнительные/, а поэтому, при наличии таких чертежей, они должны быть обязательно получены до начала изысканий.

Сооружения, предназначенные к разборке, а также намечаемые к использованию в качестве подмостей или для пропуска движения в период строительства, могут быть обследованы по сокращенной программе.

§ 103. При обследовании существующих искусственных сооружений следует, в отдельных случаях, учитывать возможность и целесообразность организации прудового хозяйства. Эти вопросы согласовываются с местными Советами, колхозами, совхозами, промышленными предприятиями и органами санитарного надзора.

§ 104. При обследовании существующих зданий службы эксплуатации дороги устанавливается точное место их расположения, степень износа зданий, объем необходимого ремонта и возможность использования их в соответствии с намеченой схемой дальнейшей эксплуатации реконструируемой дороги. Одновременно снимается план размещения существующих зданий на площадке с привязкой к существующей дороге.

§ 105. После окончания обследования зданий службы эксплуатации дороги, совместно с эксплуатационными органами составляется акт обследования зданий по каждому комплексу отдельно и для всего участка в целом.

В акте приводится характеристика сооружений, указывается их техническое состояние и возможность их исполь-

зования, а также излагаются соображения об организации эксплуатационной службы на дороге после ее реконструкции.

§ 106. В результате выполненного обследования, составляется линейный график размещения существующих комплексов эксплуатационной службы и определяется необходимость выбора новых площадок для размещения недостающих комплексов, а также необходимость реконструкции существующих комплексов.

Во всех местах, где необходима постройка новых комплексов или реконструкция существующих, производится съемка выбранных площадок в масштабе 1:500 с сечением рельефа горизонталями через 0,25м и геологическое обследование площадки, с установлением источника водоснабжения и условий отвода сточных вод.

§ 107. На пересечениях с существующими дорогами длиной снимаемых поперечников принимается не менее 50 метров в каждую сторону от трассы и должна быть увеличена в случае необходимости реконструкции существующего съезда на большем протяжении, при проектировании транспортных развязок в разных уровнях /см.наставление по угломерной и тахеометрической съемке при изысканиях автомобильных дорог, изд.1958 года/.

На примыкающей или пересекаемой дороге разбиваются поперечники через 20-30м для выяснения формы земляного полотна, характера водоотвода и дорожной одежды примыкающей дороги. В случае необходимости, на основании снятых поперечников или специально выполненной для этой цели съемки, вычерчивается план пересечения в горизонталях, в масштабе 1:500.

Особое внимание при обследовании места предполагаемого устройства съезда и переезда должно быть обращено на решение водоотвода.

Места расположения съездов и типы их должны быть согласованы с местными организациями.

§ 108. В процессе изысканий выявляются участки существующей дороги, на которых необходимо запроектировать мероприятия для пропуска гусеничного транспорта /тракторный путь, уширение обочин, тракторные переезды, места выхода тракторов к искусственным сооружениям и пр./.

9. ОБСЛЕДОВАНИЕ ПОЛОСЫ ОТВОДА

§ 109. При производстве изысканий устанавливается наличие юридически оформленной полосы отвода и соответствие ее ширины заданной категории для реконструируемой дороги.

Ширина полосы отвода принимается по соответствующей категории дороги. При реконструкции следует сохранить границы существующей полосы отвода, если она не ниже нормы, установленной для данной категории дорог.

При ведении пикетажа, в случае если существующая полоса отвода имеет недостаточную ширину или не оформлена, учитываются все земли, подлежащие отводу, как под дорожную полосу, так и под внедрассовые резервы грунта, карьеры стройматериалов, линейные здания, снегозащитные и декоративные посадки и т.п.

Особое внимание уделяется установлению границ полосы отвода дороги в городах и сельских населенных пунктах, а также в местах пересечений с железными дорогами, автомобильными дорогами и другими сооружениями, имеющими собственную полосу отвода. Необходимо выявить участки, в пределах которых реконструируемая дорога располагается на полосе отвода других дорог или сооружений.

§ 110. Кроме учета занимаемых земель, обследуются все строения, расположенные в пределах существующей и проектируемой полосы отвода. Снос строений в пределах полосы отвода дороги намечается только в том случае, если они препятствуют размещению дорожных конструкций или мешают обеспечению нормальной видимости, заданной для данной категории дороги.

§ III. В полосе отвода существующей дороги производится обследование воздушных линий связи и электропередачи, устанавливается их принадлежность, количество проводов, высота подвески, характер опор, напряжение электролиний, а также положение линии по отношению к автомобильной дороге.

Перенос воздушных линий согласовывается с их владельцами, с указанием технических условий соответствующих министерств, по которым должен осуществляться перенос. В документах согласований желательно зафиксировать ориентировочную стоимость переустройства этих коммуникаций.

§ III.2. В процессе изысканий /особенно при прохождении дороги по населенным пунктам и вблизи крупных городов/ следует тщательно изучить систему существующего подземного хозяйства /электрокабели, водопровод, газопровод, канализация и т.п./ и установить необходимый объем строительных работ, связанных с переустройством этих сооружений, если их состояние или расположение нарушает нормальную эксплуатацию или сохранность дороги, либо мешает производству строительных работ.

Кроме того, должны быть тщательно учтены требования городского благоустройства. В частности, обращается особое внимание на озеленение улиц, газоны, тротуары, съезды во дворы, устройства для обеспечения безопасности движения пешеходов. С этой целью производятся необходимые обследования существующих улиц и провадов. В городах, в пределах полотна дороги, выявляется наличие знаков государственной геодезической сети и согласовывается необходимый объем работ по переустройству их, а также стоимость этих работ.

§ III.3. При обследовании элементов обстановки пути существующей дороги фиксируются все путевые, автомобильные знаки и ограждающие приспособления, составляются схемы их расположения, указывается способ их установки или подвески, проверяется правильность текстов знаков и

фиксируются места, где должны быть поставлены дополнительные знаки или оградительные приспособления.

§ II4. При обследовании существующих снегозащитных и декоративных зеленых насаждений устанавливается их плановое положение, количество рядов, возраст, состояние и породы насаждений.

При проектировании должны быть максимально сохранены существующие зеленые насаждения вдоль дороги, особенно при проложении дороги через населенные пункты.

Степень снегозащитности отдельных участков дороги определяется, главным образом, по результатам наблюдений службы эксплуатации дороги, а в случае отсутствия таких сведений – опросом местных жителей.

Должен быть проанализирован опыт снегозадержания и эффективность различных мер снегоборьбы, применявшихся дорожными эксплуатационными организациями на обследуемой дороге.

§ II5. При производстве изысканий, в поле решается вопрос об устройстве объездов на время строительных работ по реконструкции существующей дороги. Устанавливается местоположение объезда /желательно его располагать в пределах полосы отвода, в том числе – на полотне существующей дороги/, характер и объем работ по его устройству и последующему содержанию. Предварительно уточняется возможность временного закрытия движения по реконструируемой дороге и переключения его на существующие параллельные дороги, что согласовывается с дорожными эксплуатационными органами и с местными органами власти.

Раздел III. ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Г. ОЦЕНКА ПРОЧНОСТИ СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОРОЖНЫХ КОНСТРУКЦИЙ И ПРИНЯТИЕ ОСНОВНЫХ РЕШЕНИЙ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ

§ 116. Основной особенностью проектирования при реконструкции является необходимость учета возможности использования дорожной одежды и земляного полотна существующей дороги.

С другой стороны, при реконструкции проектировщик располагает значительно более достоверными, чем при новом строительстве, данными о расчетных характеристиках грунтов земляного полотна и конструктивных слоев дорожной одежды, полученными на основании оценки прочности одежды в условиях работы ее под движением на существующей дороге.

§ 117. Приступая к проектированию, необходимо прежде всего выявить участки дороги, где требуется капитальное переустройство существующего земляного полотна, вне зависимости от состояния существующей дорожной одежды.

Наличие и протяжение таких участков устанавливается после рассмотрения продольного профиля и плана дороги, графика состояния дороги, поперечных профилей и планов отдельных мест.

К числу участков, требующих капитального переустройства земляного полотна, относятся:

- а/ затопляемые паводковыми водами;
- б/ с заниженным земляным полотном, при высоком стоянии уровня грунтовых вод и "мокрые" выемки;
- в/ заниженные участки на болотах;
- г/ снегованосимые участки;
- д/ участки, где требуется смягчение уклонов, превышающих предельные, обеспечение заданной видимости /путем вписывания вертикальных кривых/, исключение частых перегибов при пилообразном профиле и др.;
- е/ участки смещения проектируемой трассы с оси

существующего земляного полотна;

ж/ участки, где требуется выполнить дорогостоящие работы по исправлению поперечного профиля существующих покрытий.

§ 118. После выявления указанных в предыдущем параграфе участков и нанесения границ их на график обстояния дороги, производится оценка прочности существующей дороги на остальном ее протяжении. Оценка прочности существующей дорожной одежды производится в соответствии с указаниями, изложенными в "Инструкции по назначению конструкций дорожных одежд нежесткого типа" Совзадорья, изд. 1957 года.

Основной расчетной характеристикой является модуль деформации объема грунта /материала/, E /кг/см²/, выражающий отношение сжимающего напряжения к вызываемой им относительной деформации.

§ 119. Оценка прочности, произведенная аналитическим методом, изложенным в указанной выше Инструкции, сопоставляется с выводами, полученными в результате инженерного анализа фактических данных, характеризующих работу и состояние дороги. Откорректированные данные, характеризующие прочность существующей дорожной одежды на отдельных однородных участках, наносятся в виде вспоры прочности на график существующей дороги.

§ 120. На участках, где обнаруживается несоответствие между фактическим состоянием одежды /условиями работы под движением в неблагоприятный период года/ и ее прочностью /величиной эквивалентного модуля деформации/, рассчитанной на основании табличных значений модулей деформации грунтов и материалов, - эквивалентный модуль деформации существующей дорожной одежды, а также модуль деформации подстилающего грунта, могут быть определены исходя из условий фактической интенсивности движения по дороге в период весеннего переувлажнения земляного полотна /см. ту же инструкцию - метод

обратного расчета/. В этих случаях, используя материалы поисковых, а при необходимости и путем проведения дополнительных исследований и испытаний, следует установить причину такого расхождения. Так, может оказаться, что не были учтены дополнительные источники увлажнения земляного полотна и одежды /например, выход водоносных горизонтов на склонах, необеспеченный отвод воды из кювета, длительное стояние воды в кюветах в период распутицы и т.д./, либо, наоборот, преувеличена степень увлажнения; модуль деформации отдельных конструктивных слоев были назначены без достаточного учета свойств материалов, состояния и расположения слоя в конструкции и т.д. модуль деформации земляного полотна / E_0 / был принят без учета неоднородности грунтов и неправильного расположения отдельных пластов в теле насыпи и т.п.

В целях своевременного выявления причин несоответствия расчетной прочности существующего покрытия фактическому его состоянию рекомендуется производить предварительный расчет прочности в период производства изыскательских работ.

§ 121. Дополнительно к указаниям по расчету прочности существующих дорожных одежд нежесткого типа, подробно изложенным в Инструкции Созадорнии, необходимо иметь в виду следующее:

а/ При назначении величины E_0 учитываются обстоятельства, изложенные в предыдущем параграфе, причем величина E_0 принимается с учетом фактического состояния водоотвода с тем, чтобы прочность существующей одежды была оценена в тех условиях, в которых она фактически работала и которые обусловили появление разрушений и недопустимых деформаций.

Запроектировав улучшение водоотвода, расчет прочности производят вторично, с учетом увеличенного значения E_0 , а следовательно и увеличенного значения модуля деформации существующей дорожной одежды / E_c /.

б/ При назначении модулей деформации отдельных конструктивных слоев необходимо учитывать:

по подстилающему слою - качество песка по гранулометрическому составу, степень загрязнения его, наличие и состояние дренажных устройств для отвода воды, поступающей в слой песка. В тех случаях, когда песок в подстилающем слое сильно загрязнен /ассимилировался с грунтом земляного полотна/, его не следует учитывать в качестве самостоятельного слоя при расчете прочности;

по слою каменного основания - петрографический состав, гранулометрический состав /с выделением количества мелковеза в гравийном слое/, загрязненность материала и морозостойчивость;

по слою покрытия - внешний вид покрытия, наличие одригов, трещин и характер их размещения; прочность сцепления нижележащих обстаивающихся с вышележащим материалом черных покрытий; качество материала и размер каменных частиц. Наличие трещин, проходящих через отдельные зерна каменных составляющих, свидетельствует о слабости каменных материалов. Наличие трещин по стыкам между отдельными частицами щебня и гравия свидетельствует о плохом сцеплении вяжущего с каменным материалом.

В зависимости от перечисленных выше факторов, модуль деформации каждого конструктивного слоя существующей дорожной одежды назначается по нижнему, верхнему или промежуточному значению, в диапазоне значений для данного строительного материала, принятых в упомянутой главе Инструкции.

Если проектом предусматривается реконструкция в течение нескольких лет, толщина верхнего конструктивного слоя существующего покрытия при расчете прочности уменьшается с учетом ежегодного износа, в зависимости от типа покрытия и продолжительности периода реконструкции.

§ 122. Одновременно с произведенной оценкой проч-

ности существующих дорожных одежд должны быть тщательно изучены и проанализированы факторы, оказывающие влияние на прочность дорожной одежды, в сопоставлении с данными о фактическом состоянии ее.

К числу таких факторов относятся:

- а/ Грунтово и гидрогеологические условия местности.
- б/ Конструкция земляного полотна и дорожной одежды.
- в/ Размеры, материал и состояние отдельных конструктивных слоев.
- г/ Наличие и состояние водоотводных и дренажных устройств.
- д/ Глубина промерзания.

Состояние поверхности существующей дорожной одежды характеризуется наличием:

- а/ трещин того или иного вида и размещения;
- б/ колеиности;
- в/ просадок и проломов;
- г/ искажений продольного и поперечного профиля дороги;
- д/ колеиности и просадок на обочинах.

При сопоставлении изложенных факторов следует иметь в виду период полевого обследования дороги.

Особое внимание следует обращать на характер деформации. Так, например:

наличие звездчатого размещения трещин свидетельствует о вспучивании покрытия;

густая сеть трещин на поверхности покрытия или наличие колеиности и просадок свидетельствуют о недостаточной несущей способности грунта земляного полотна в период весеннего перувлажнения.

Редкие трещины, пересекающие покрытие перпендикулярно оси, обычно являются результатом воздействия низких температур. Наличие ямочности, шелушение верхнего слоя покрытия в ряде случаев может быть вызвано плохим

качеством олоя износа, даже при достаточной прочности всей конструкции.

Правильная оценка прочности существующих дорожных одежд, а следовательно и правильное решение по реконструкции могут быть приняты только в результате тщательно проведенного анализа в сочетании с расчетом по Инструкции Союздорнии.

§ 123. На основании анализа графика состояния существующей дороги и запры прочности, принимается одно из следующих основных решений по реконструкции:

а/ улучшение поверхности качения существующего покрытия

$$/K_{\Pi} \cong 1,0 - 0,95/;$$

б/ усиление существующей дорожной одежды

$$/K_{\Pi} = 0,55 - 0,95/;$$

в/ перестройка или надстройка существующей дорожной одежды

$$/K_{\Pi} < 0,55/.$$

$$K_{\Pi} - \text{коэффициент прочности} = \frac{E_C^B}{E_T^B}$$

/где: E_C^B - эквивалентный модуль деформации существующей дорожной одежды, а E_T^B - требуемая проектная прочность дорожной одежды/.

Указания о порядке проектирования в каждом из этих случаев изложены в главе 2 настоящего раздела.

§ 124. Принимая основное решение по реконструкции следует иметь в виду, что в сложных грунтово-гидрогеологических условиях /2 и 3 типы увлажнения местности по Инструкции Союздорнии/, когда возвышение бровки земляного полотна над поверхностью земли и уровнем грунтовых вод или верховодки не отвечает требованиям НИТУ, конструкция дорожной одежды должна назначаться не только на основании расчета прочности, но и исходя из условия предохранения одежды и земляного полотна от избыточного увлажнений и от пучения при промерзании.

Следует иметь в виду, что расчет прочности одежды в этих условиях не гарантирует получения надежных результатов, так как значения модулей деформации избыточно увлажненного грунта земляного полотна становятся неопределенными /в таблицах инструкции Совзадорнии значения модулей для этих условий не приводятся/ и, кроме того, сам метод расчета, основывающийся на закономерностях работы под нагрузкой грунта и материалов, находящихся в упруго-пластичном состоянии, в этих условиях оказывается неприемлемым.

В этих условиях вопросы конструирования земляного полотна и дорожной одежды должны решаться совместно, как единое целое, с учетом всех особенностей воднотеплового режима на каждом отдельном участке.

В тех случаях, когда в данных условиях /2 и 3 типы увлажнения местности/ состояние существующих покрытий — неудовлетворительное и по данным эксплуатационной службы часто наблюдаются деформации, необходимо в первую очередь предусмотреть надежные мероприятия, предупреждающие избыточное увлажнение верхней части земляного полотна и связанное с этим снижение несущей способности подстилающего одежду грунта.

В тех случаях, когда в условиях 2-го и 3-го типов увлажнения местности конструкция земляного полотна, хотя и не полностью отвечает требованиям ННТУ, однако, на основании многолетних данных о работе одежды не установлено значительных деформаций под движением в неблагоприятный период года, а обратным расчетом получен модуль деформации подстилающего грунта не менее 60 кг/см², существующая одежда может быть использована как основание, с необходимым усилением её для получения требуемого модуля деформации всей конструкции.

Однако, в этом случае на дорогах с асфальтобетонным покрытием, во избежание опасных неравномерных поднятий дорожной одежды зимой, общая толщина слоя материалов дорожной одежды, не подверженных изменению объема

при промерзании, должна быть для II-ой климатической зоны не менее 70 см и для III-ей зоны не менее 50 см.

Подробные указания о порядке проектирования различных мероприятий, направленных к повышению несущей способности подстилающего одежку грунта, изложены в главе 9 настоящего раздела инструкции.

§ 125. Выбор основного решения по реконструкции в значительной степени зависит от типа покрытия, принятого для реконструируемой дороги.

При выборе типа покрытия должно учитываться следующее:

1. Заданная категория дороги.
2. Возможность максимального использования существующей дорожной одежки, в том числе и в качестве основания.
3. Минимальная стоимость покрытия при обеспечении требуемых эксплуатационных качеств.
4. Максимальное использование местных строительных материалов.
5. Долговечность покрытия в данных климатических условиях.
6. Пригодность покрытия для пропуска транспортных средств различных видов.
7. Возможность максимальной механизации работ и исключение трудоемких ручных работ. Максимальная простота организации и производства механизированных работ /технологичность конструкции/.
8. Возможность максимального удлинения строительного сезона.
9. Наименьшие затраты при эксплуатации дороги, максимальное увеличение сроков между капитальными ремонтами, простота восстановления разрушенных участков.

§ 126. При проходе через населенные пункты городского типа, а также при проходе на значительном протя-

жении по улицам населенных пунктов сельского типа, следует принимать во внимание требования местных советов. В частности, не допускается проектировать реконструкцию дороги в высоких /более 1м/ насыпях, ухудшающих бытовые условия населения, особенно при близком расположении строений от дорожного полотна.

§ 127. Длина участков с однотипным покрытием должна назначаться, применительно к § 81 НитУ 128-55, не менее:

для дорог I категории	- 50-100 км
для дорог II и III категорий	- 20- 50 км
для дорог IV и V категорий	- 10- 20 км.

При наличии участков с усовершенствованным покрытием, находящимся в хорошем состоянии, в целях его использования, допустимо сокращение длины участков с однотипным покрытием до 3-5 км.

2. ПРОЕКТИРОВАНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ И ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

§ 128. Как указывалось выше, в зависимости от состояния земляного полотна, дорожной одежды и их соответствия новым эксплуатационным условиям, возможны три основных решения по реконструкции отдельных участков существующей дороги:

I-ое решение: улучшение поверхности качения существующего покрытия /прочность существующей дорожной одежды достаточна/;

II-ое решение: усиление существующей дорожной одежды /прочность существующей дорожной одежды недостаточна/;

III-ое решение: перестройка существующей дорожной одежды /существующая дорожная одежда не может быть использована/;

Улучшение поверхности качения существующих
покрытий

§ 129. Первое решение принимается в тех случаях, когда прочность существующей одежды достаточна $K_{п} \geq 1,0 - 0,95/$, состояние ее хорошее, и по многолетним данным эксплуатационной службы весенние деформации и пучины на данном участке не наблюдались. В этом случае, реконструкция, заключающаяся в улучшении поверхности качения существующего покрытия, достигается ямочным ремонтом, исправлением профиля и устройством нового слоя износа.

§ 180. Исправление профиля, в зависимости от типа существующего покрытия, производится следующим образом:

а/ при белом шоссе или гравийном покрытии /толщиной не менее 12 см/ - кирковка существующего покрытия/ с добавлением при необходимости нового материала/ и профилировка;

б/ при мостовых - частичное или полное перемещение или выравнивание черным или белым щебеночным или гравийным материалом.

При выборе способа исправления профиля следует учитывать, что в случае выравнивания белым щебеночным или гравийным материалом, по конструктивным соображениям необходимо выравнивающим слоем перекрыть всю ширину существующей проезжей части. Это приводит к значительному увеличению расхода материалов на выравнивание.

в/ при черных покрытиях - выравнивание производится черным щебнем или асфальтобетонной массой.

§ 181. Новый слой износа может быть устроен в виде:

а/ поверхностной обработки,

б/ черного гравийного или щебеночного слоя, устраиваемого по способу пропитки, по методу смешения, или из черного материала, приготовленного в установках.

Этот слой устраивается в том случае, когда существующая дорога имеет гравийное покрытие, белое шоссе

или мостовую, а на всем протяжении реконструируемой дороги проектируется усовершенствованное облегченное покрытие.

в/ Однослойного асфальтобетона в том случае, когда существующее покрытие представлено в виде белого шоссе, гравийного покрытия, булыжной мостовой или черного покрытия, а проектируется асфальтобетонное покрытие.

г/ Однослойного асфальтобетона в том случае, когда имеет место износ поверхности качения существующего асфальтобетонного покрытия.

При этом, во всех случаях, до устройства черного слоя, по существующему покрытию производится ямочный ремонт и исправление профиля.

Примечания: 1. При устройстве слоя износа по способу пропитки или смешения, в отдельных случаях, возможно создавать черный слой за счет обработки вскрырованных материалов существующего гравийного или щебеночного покрытия с частичной добавкой нового материала.

2. Исправление профиля производится при поперечных уклонах, отличающихся от установленных для проектируемого покрытия более чем на $10^0/00$.

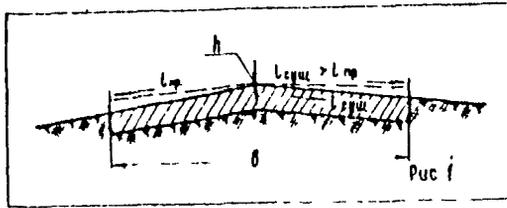
3. Расход материалов для выравнивания подсчитывается по поперечникам.

При исправлении поперечного профиля белых покрытий кирковкой с добавлением нового материала, объем материала принимается по СНиП.

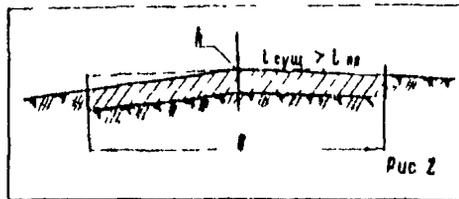
4. При укладке асфальтобетонного слоя по гравийному покрытию /п. "в"/ предварительно укладывается слой щебня или черного гравия, приготовленного в установке.

§ 132. При выравнивании поперечного профиля покрытий, на которых не производится кирковка, могут встретиться следующие случаи:

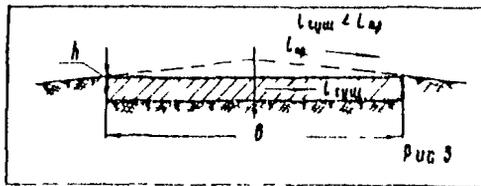
1. Существующие уклоны больше проектных, профиль симметричный.



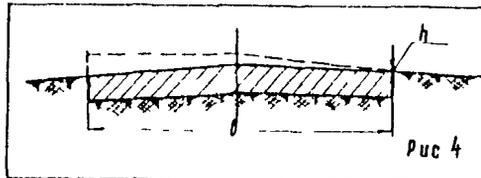
2. То же, но профиль несимметричный:



3. Существующие уклоны меньше проектных или существующее покрытие имеет волнутый профиль:



4. Одна половина существующего покрытия имеет уклон больше проектного, а другая половина - меньше.



В зависимости от указанных выше случаев, вычисление рабочей отметки, относящейся к оси покрытия, при проектировании продольного профиля производится следующим образом:

для первого и второго случаев – рабочая отметка равна толщине проектируемого слоя износа, т.е. $H = h$ слоя износа.

Для третьего случая – рабочая отметка определяется по формуле:

$$H = \frac{B}{2} \cdot i_{\text{проект.}} - i_{\text{сущ.}} \cdot \frac{B}{2} + h \text{ слоя износа,}$$

Где "B" – ширина существующего используемого покрытия.

Для четвертого случая рабочая отметка определяется по этой же формуле, но h сущ. принимается для той половины, по которой получается большая рабочая отметка.

В тех случаях, когда существующее покрытие имеет несколько изломов в поперечном профиле – рабочая отметка определяется по критической точке поперечника /рис.5/.

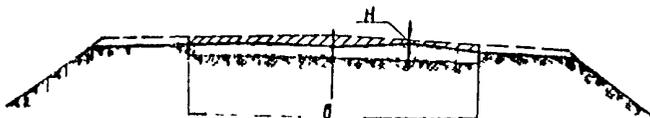


Рис 5

§ 133. При проектировании продольного профиля реконструируемой дороги черные и красные отметки относятся соответственно к оси существующего и проектируемого покрытия.

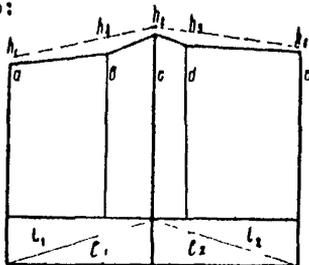
§ 134. Подсчитанные, как указано выше, рабочие отметки при исправлении профиля черных покрытий и мостовых являются окончательными.

В случае реконструкции белого шоссе или гравийного покрытия, когда исправление профиля производится сплошной кирковкой, подсчитанные по поперечникам отметки фактически могут измениться за счет возможного перемещения материала существующего покрытия, но проектирование продольного профиля и поперечников, а также подсчет работ и в этих случаях производится по установленным отметкам.

По рабочим отметкам, перенесенным на продольный профиль подсчитываются красные отметки, по которым определяются уклоны красной линии. Уклоны красной линии, при этом, подсчитываются с точностью до $0,1^{\circ}/\infty$, так как в данном случае соблюдение условия о кратности продольного уклона $1^{\circ}/\infty$ - приведет к излишнему расходу материала на выравнивание.

§ 135. При исправлении очертаний существующих покрытий необходимо учесть также материал на исправление отдельных неровностей продольного профиля /на подходах к существующим искусственным сооружениям, сопряжениях встречных уклонов, частых мелких изломах продольного профиля и т.п./. Эти неровности должны быть зафиксированы нивелировочными плюсами. Рабочие отметки в каждой промежуточной точке определяются по проектируемому уклону между переломными точками. Разница между определенной по проектному уклону рабочей отметкой и отметкой, фактически определенной по поперечному профилю, дает величину слоя на продольное выравнивание /рис.6/.

Пример:



В точках: а, с, е - рабочие отметки h_1, h_2, h_3 , определены из условия выравнивания поперечного профиля /см. § 132/. В точках в, d рабочие отметки h_4, h_5 обусловлены необходимостью выравнивания продольного профиля.

рис 6

Подсчет материалов для выравнивания продольного микропрофиля производится графически на стадии рабочего проектирования. Для двухстадийного проектного задания и технического проекта подсчет производится аналитически, с распространением средней величины выведенной рабочей отметки на участок протяжением не менее 0,5 км.

§ 136. Наименьшие расстояния между переломами проектной линии при пилообразном профиле в соответствии с требованиями ННТУ-128-55 принимаются:

для дорог I категории	-	300 м
"- " II "- "	-	250 м
" " III "	-	200 м
" " IV "	-	150 м
" " V "	-	100 м

С целью уменьшения расхода материалов на выравнивание продольного профиля допускается уменьшение шага проектирования:

до 200 м для дорог I категории	
до 100 м "- " II и III категорий	
до 50 м "- " IV и V категорий.	

Окончательно установленные при проектировании продольного профиля отметки переносятся на поперечники и по ним производится подсчет материалов на выравнивание.

При больших расходах материалов на выравнивание может оказаться более выгодным перестроить существующее покрытие, чем его выравнивать. Такие случаи чаще встречаются при реконструкции булыжных мостовых.

Во всех сомнительных случаях варианты должны быть сопоставлены по стоимости.

§ 137. Помимо выравнивания изломов продольного профиля, выявленных при нивелировке и обозначенных на продольном профиле плюсовыми точками, необходимо учесть материал на выравнивание изломов микропрофиля, не выявляемых при нивелировке.

Расход материала на выравнивание микропрофиля черных покрытий и мостовых обычно принимается из расчета средней толщины слоя его, равной 1-2 см, в зависимости от типа существующего покрытия и его состояния. Для выравнивания микропрофиля применяется тот же материал, которым производится выравнивание поперечного профиля.

При реконструкции белого шоссе или гравийного покрытия, материал на выравнивание микропрофиля не учитывается, так как при этих покрытиях выравнивание производится за счет сплошной кирковки и перемещения вскиркованного материала.

§ 138. В целях уменьшения расхода материалов на выравнивание поперечного профиля, допускаются отступления от установленной величины проектного уклона до $\pm 5^{\circ}/\text{оо}$. Допускаются также различные уклоны для каждой половины проезжей части, в пределах $10^{\circ}/\text{оо}$.

С этой же целью, для уменьшения объема материала на выравнивание продольного профиля, допускаются отступления в отношении шага проектирования продольного профиля /см./ § 136/.

§ 139. При толщине слоя выравнивания профиля черных покрытий и мостовых больше 8 см допускается применение черного материала только в верхней части слоя /4 см/, с использованием в нижней части белого материала.

При применении различных материалов для выравнивания, не следует допускать частой смены участков, выравниваемых различным материалом.

При выравнивании профиля мостовой необходимо учитывать дополнительно объем черного материала в размере слоя 1 см для заполнения пазух мостовой.

При поперечном уклоне мостовой более $50^{\circ}/\text{оо}$ иногда целесообразно производить разборку ее.

§ 140. При выравнивании поперечного профиля черных

покрытий необходимо учесть материал на производство ямочного ремонта. Объем черного материала на ямочный ремонт принимается по проценту ямочности, определенному при изысканиях, и подсчитывается по нормам СНиП.

Подсчет материалов на выравнивание производится на существующую ширину проезжей части, причем, если проектируется уширение существующей одежды, то вычитаются полосы подложки для сопряжения с проектируемым уширением.

Усиление существующих дорожных одежд

§ 141. Участки, требующие усиления, характеризуются следующими показателями:

а/ общее хорошее или удовлетворительное состояние покрытия;

б/ конструкция существующей дорожной одежды по своей прочности обеспечивает пропуск существующего автомобильного движения;

в/ земляное полотно устойчиво и не требует перестройки;

г/ деформации земляного полотна и проезжей части по данным службы эксплуатации за ряд лет /не менее 10/ отмечались только в наиболее неблагоприятные годы и носили характер отдельных мелких повреждений;

д/ коэффициент прочности колеблется в пределах от 0,95 до 0,55.

§ 142. В зависимости от величины необходимого усиления предусматривается добавление одного или нескольких конструктивных слоев.

Материал для усиления принимается в зависимости от наличия тех или иных местных материалов и условий доставки привозных материалов, а также от типа существующей дорожной одежды.

Размеры слоев обуславливаются расчетом прочности, конструктивными пределами толщины слоев для различных материалов и экономической целесообразностью.

Расчет прочности конструкции усиления производится на основе указаний, изложенных в инструкции Союздорнии.

§ 148. Выравнивание поперечного и продольного профиля существующих покрытий, при усилении их, производится тем же порядком, что и для первого решения по реконструкции /см. §§ 129-140/.

Таковыми же способами производится и подсчет объема материала на выравнивание, причем, в отличие от первого решения /см. § 128/, учитывается только щебень, указанный в нормах, так как клинец и высевки учитываются при подсчете материала для усиления.

Материал для выравнивания принимается тот же, что и для усиления.

Подсчет объема материала для усиления существующего покрытия производится по формуле:

$$V = b L h K \quad / \text{куб. м} /,$$

где "b" - ширина существующего покрытия /м/.

В случаях уширения величина "n" уменьшается на величину подломки кромок.

L - длина участка /м/

h - средняя величина слоя усиления на рассматриваемом участке /м/

K - коэффициент уплотнения материала /по СНиП/.

При усилении белым щебнем, кроме того, учитывается расход клинца и каменной мелочи, как заполняющего материала. Расход этого материала принимается по нормам СНиП"а.

§ 144. При утолщении белого шоссе, до россыпи материала усиления, производится сплошная кирковка старого покрытия, а потому минимальная величина слоя усиления белым щебнем не лимитируется. При величине слоя усиления более 16 см, россыпь и укладка материала производится в два слоя.

При недостаточной ширине существующего покрытия /см. ниже §§ 158-165/ верхний слой щебня в пределах полосы уширения рассыпается и укатывается одновременно со слоем утолщения.

При усилении белого шоссе гравием, минимальная толщина слоев усиления принимается 5-6 см. Градулометрический состав гравийного материала следует подбирать с учетом состава вскиркованного щебня. Так как кирковка производится, как правило, на толщину 5-6 см /одна-две щебенки/, то при изысканиях надлежит в этих случаях отбирать образцы щебня из верхнего слоя для производства лабораторных анализов.

При устройстве асфальтобетонного покрытия не рекомендуется применять гравий для устройства верхнего слоя усиления. Верхний слой на толщину 4-6 см должен устраиваться из щебня или из гравия, стабилизированного вяжущим.

Усиление каменным материалом, обработанным органическими вяжущими, может быть применено при любом существующем покрытии.

Для черных покрытий и булыжной мостовой, при толщине слоев усиления менее 6 см, применение черного материала обязательно.

§ 145. Гравийное покрытие /белое и черное/ может быть усилено по методу смешения на дороге или материалом приготовленным в установках. Белое и черное шоссе могут быть усилены пропиткой или материалом, приготовленным в установках.

Если слой усиления, выполненный по способу пропитки или смешения, будет служить покрытием, обязательно производится замкнутый ровляв битума с засыпкой каменной мелочью.

Если же этот слой усиления будет служить основанием для асфальтобетонного покрытия, то указанная завершающая

операция производится только в том случае, если будет открыто движение до укладки асфальтобетона.

§ 146. Расчетная величина слоя усиления /утолщения/, должна быть отнесена к "критической точке поперечника". В любой точке поперечника величина рабочей отметки не должна быть менее расчетной величины. Таким образом, полный расход материалов при проектировании усиления существующего покрытия должен складываться из расхода, определенного для выравнивания и расхода, определенного для усиления.

Рабочая отметка при усилении определяется как сумма рабочей отметки, определенной, как указано выше, по условиям выравнивания, и величины слоя усиления.

§ 147. Дополнительные мероприятия по регулированию водно-теплового режима при II-м решении /см. § 128/ реконструкции назначаются в тех случаях, когда существующее покрытие уложено по земляному полотну, не в полной мере удовлетворяющему техническим требованиям, а именно:

1. Земляное полотно занижено, нормальный водоотвод обеспечить невозможно.
2. Недостаточно возвышение бровки земляного полотна над уровнем длительного стояния грунтовых вод;
3. Полотно дороги на значительном протяжении устроено в мелких выемках;
4. Существовавшая ранее дренажная система пришла в непригодное состояние /песчаный слой, дренажные лоточки и пр./ и т.п.

Характер применяемых в этих условиях дополнительных мероприятий изложен ниже, в главе 3 настоящего раздела.

Во всех указанных случаях усиление существующих покрытий с одновременным назначением дополнительных мероприятий может оказываться дороже, чем полная перестройка покрытия, и при проектировании в этом случае необходимо сопоставить стоимость вариантов.

§ 148. Применение второго решения реконструкции /усиление существующего покрытия/ целесообразно в следующих случаях:

а/ при толщине существующей щебеночной коры менее 10 см;

б/ при непригодности существующей дренажной системы /песчаный слой, воронки/, приведение которой в должное состояние требует вскрытия существующего покрытия. /Исключение представляет случай, когда состояние покрытия хорошее или существующая дренажная система не представляет ценности и может быть заменена другими мероприятиями или вообще покрытие может существовать без них/;

в/ выравнивание поперечного и продольного профилей дороги потребует большого расхода материалов;

г/ при существующей оуличной мостовой, требующей усиления, может оказаться выгоднее мостовую разобрать, использовать камень на другие работы и устроить новое основание на реконструированном земляном полотне.

Перестройка существующих дорожных одежд

§ 149. Участки, требующие перестройки, характеризуются следующими:

а/ По данным эксплуатационной службы наблюдаются часто повторяющиеся деформации покрытия в связи с недостаточной несущей способностью основания.

б/ Земляное полотно не обладает устойчивостью, не соответствует требованиям ННТУ и имеет следы деформации или разрушения.

в/ Толщина существующего покрытия недостаточна, в частности, толщина существующего щебеночного или гравийного покрытия менее 10 см.

г/ Продольный и поперечный профили дороги сильно искажены и требуют значительного количества материалов на выравнивание.

д/ Дренажная система нарушена или вовсе отсутствует, водоотвод не обеспечен.

е/ Коэффициент прочности менее 0,55.

§ 150. В тех случаях, когда в придорожной полосе отсутствуют пригодные грунты для подъёмки земляного полотна, но существующая дорожная одежда представляет определенную ценность и ее целесообразно засыпать /"похоронить"/ грунтом, - рекомендуется применение типа "надстройка", т.е. устройство непосредственно поверх существующего покрытия новой дорожной одежды на новом песчаном подстилающем слое.

Преимущества этого типа по сравнению с перестройкой заключаются в следующем:

а/ исключается устройство промежуточной прослойки на связанного грунта /часто пилеватого/, имеющегося в придорожной полосе;

б/ используется прочность существующего покрытия;

в/ обеспечивается повышение отметок существующего земляного полотна примерно на 0,50м, что улучшает воднотепловой режим дороги и условия защиты от снегозаносимости;

г/ значительно упрощается производство строительных работ по сравнению с перестройкой;

д/ обеспечивается возможность проезда строительного автотранспорта без устройства специальных объездных путей.

§ 151. При надстройке необходимо предварительно выравнять поверхность старого покрытия. При босом шоссе или гравийном покрытии выравнивание производится путем кирковки поверхности, профилировки ее и укатки. При наличии черных покрытий или булыжной мостовой необходимо предварительно произвести ямочный ремонт.

При подсчете объема песка для устройства подстилающего слоя необходимо учитывать дополнительный расход песка в связи с возможным несоответствием очертания поверхности существующего покрытия поперечному и

продольному профилям проектируемого покрытия: Например: конструкторивная отметка равна 0,53м /0,25 - песчаный слой; 0,20 - слой щебня и 0,08 - двухслойный асфальтобетон/, следовательно, - на участках, где рабочая отметка больше 0,53м, надо учитывать дополнительный слой песка /рис.7, участки "а-б" и "в-г"/.

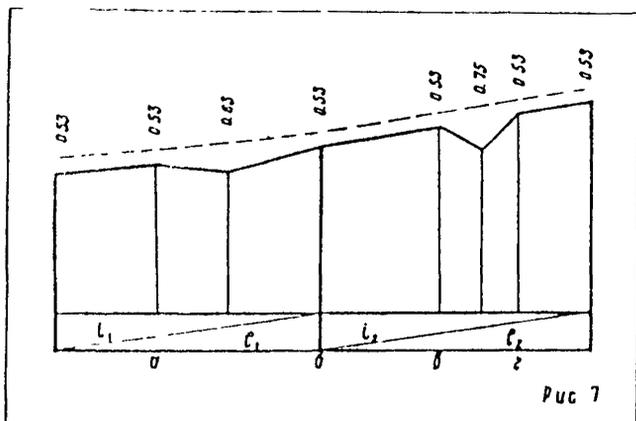


Рис 7

§ 152. Для ликвидации неровностей продольного или поперечного профиля, не выявленных при нивелировке/неровности микропрофилля/ должен быть учтен дополнительный расход песка /при надстройке поверх существующих черных покрытий/, выявляемый в процессе строительства /при детальной разбивке/. В проекте этот расход принимается, ориентировочно, в объеме 20-30 куб.м на 1000 кв.м, т.е. слоем в среднем 2-3 см.

В тех случаях, когда ширина существующего покрытия менее проектируемой, учитывается материал на устройство уширения /см. ниже §§ 158-165/.

§ 153. Выбор между "надстройкой" и "перестройкой" должен быть обоснован технико-экономическими подсчетами, с учетом условий производства работ и целесообразности использования каменных материалов существующего покрытия.

В частности, могут быть случаи, когда существующую булыжную мостовую целесообразно использовать в качестве основания под уменьшенный подстилающий слой песка, если стоимость песка высокая /песок дальнепривозной/.

Наоборот, если имеется песок местный с небольшой дальностьювозки, целесообразно булыжную мостовую разобрать и использовать камень для укрепительных работ /если местного камня нет/.

При частых переломах продольного профиля существующей дороги применять "надстройку" становится невыгодным, т.к. значительно увеличивается дополнительный расход песка на выравнивание профиля и трудно достичь необходимой плавности его. Однако, при близком расположении карьеров песка не следует и в этом случае отказываться от надстройки.

§ 154. В тех случаях, когда вариант непосредственной "надстройки" не обеспечивает необходимого возвышения полотна, а дорожная одежда ценности не представляет /что часто встречается на пучинистых участках/ - применяется вариант "захоронения", при котором существующая дорожная одежда не разбирается, а засыпается слоем грунта.

§ 155. При наличии отдельных пучинистых участков небольшого протяжения /до 100м/ и нецелесообразности устройства "надстройки" по условиям сопряжения продольного профиля смежных участков, применяется перестройка с разборкой существующей дорожной одежды. Если при этом производится замена грунта, то обязательно устраиваются поперечные дренажи.

§ 156. Конструкция земляного полотна на участках перестройки должна быть принята в соответствии с требованиями НИТУ-128-55.

При проектировании могут встретиться следующие случаи:

а/ сооружение дорожного полотна в насыпях, отвечающих требованиям НитУ в отношении возвышения бровки над поверхностью земли и горизонтом грунтовых вод. При этом должны быть изучены возможности сооружения насыпей из местных или привозных пригодных грунтов, учитывая, что применение последних позволит уменьшить объем земляных работ, уменьшить толщину одежды и одновременно повисить надежность работы дороги.

На участках реконструируемой дороги, где сооружаются новое земляное полотно и дорожная одежда, конструирование и расчет ведутся так же, как при новом строительстве.

б/ На тех участках, где сооружение земляного полотна достаточного возвышения /высоты/ по тем или иным причинам оказывается невозможным /в выемках, в населенных пунктах и в других случаях/, производится замена грунта. При этом мощность слоя, не утрачивающего несущую способность при увлажнении, должна быть не менее 1,2-0,8м во II-III климатических зонах и 0,8-0,6м в IV-V климатических зонах.

/Бóльшие значения - относятся к дорогам высших категорий, меньшие - к дорогам низших категорий/.

в/ В местах сопряжения участков перестройки с соседними участками, реконструируемыми по I и II решениям - вынужденные отступления от НитУ-128-55 должны быть компенсированы мероприятиями по улучшению водотеплового режима. При невозможности осуществления таких мероприятий перестройка распространяется на соседний участок, где возможно применение I и II-го решения реконструкции.

Подробный перечень мероприятий по усилению устойчивости земляного полотна и условия их применения приводятся в главе 3 настоящего раздела.

§ 157. При использовании каменного материала, полученного от разломки существующего покрытия, применяются следующие средние нормы для стадии разработки проектно-

го задания:

- а/ выход камня от разборки мостовой из камня
изверженных пород - 80%
То же, известняков или песчаников - 60%
- б/ выход щебня
1. из изверженных пород при удовлетворительном состоянии существующего покрытия - 60%
 2. то же, при неудовлетворительном состоянии покрытия - 30%
 3. из известняков и песчаников при удовлетворительном состоянии покрытия - 40%
 4. то же, при неудовлетворительном состоянии покрытия - материал не используется

На стадии технического проекта размер выхода щебня должен быть подтвержден анализом ряда образцов щебня, взятого из покрытия.

Уширения при реконструкции дорожных одежд

§ 158. Ширина дорожной одежды при реконструкции принимается в соответствии с нормативами данной категории дороги.

При отклонении ширины существующей дорожной одежды до 20-25 см, т.е. при разнице в ширинах с каждой стороны не более 10-12 см, уширение не производится.

Если разница ширин больше указанной, производится уширение, которое может быть двухсторонним или односторонним в зависимости от очертания существующего покрытия и типа усиления его.

В том случае, когда ширина существующей щебеночной или гравийной одежды больше требуемой, излишние полосы не разбираются.

§ 159. Размер полосы уширения определяется равенством между существующей и заданной ширинами покрытия, или - половиной этой разности при двухстороннем уширении, и шириной подлаиваемой полосы существующего покрытия

/10-25см/. Подложка производится для обеспечения сопряжения существующего покрытия с полосой уширения.

§ 160. При производстве изысканий следует стремиться уложить проектируемую ось дороги таким образом, чтобы свести к минимуму участки одностороннего уширения, так как при одностороннем уширении, как правило, расходуется значительно больше материалов на выравнивание поперечного профиля дороги. Надо стремиться вовсе исключить такие участки, где с одной стороны покрытия остается излишняя ширина, а с другой стороны требуется уширение.

§ 161. Прочность покрытия на полосах уширения должна соответствовать требуемой прочности. Верхний слой покрытия на уширяемой полосе должен быть таким же, как и на не уширяемой части покрытия, хотя нижележащая конструкция уширения может отличаться от основной конструкции. Следует, однако, стремиться к тому, чтобы основная конструкция и полосы уширения создавались из одних материалов.

Все материалы, применяемые в полосах уширения, должны соответствовать требованиям действующих технических правил и норм.

§ 162. Дно корыта на уширяемой полосе всегда устраивается не менее чем на 5 см ниже песчаного слоя существующей дорожной одежды, для обеспечения стока воды.

Иногда песчаный слой в пределах полос уширений используется в качестве дополнительного мероприятия по отводу воды, причем в этом случае мощность песчаного слоя увеличивается на 0,20-0,25м сравнительно с величиной, требуемой по расчету.

Получаемый в результате этого дренажный продольный ровик служит для осушения основания.

При устройстве продольных ровиков необходимо следить, чтобы была обеспечена возможность отвода воды из них поперечными дренажными устройствами.

Для выполнения своего назначения по осушению основания, ровик должен быть шириной не менее 0,50м. В том случае, когда величина полос уширения меньше этой величины, производится дополнительная подложка существующего покрытия, а при уширении превышающем 0,5м, ровик устраивается с наружной части полоо уширения /см.рис.8/.

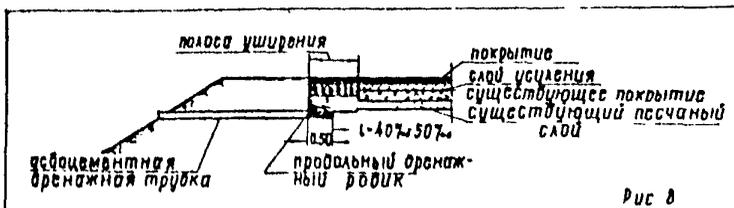


Рис 8

§ 163. Дну корыта в пределах полосы уширения придается уклон 40-50⁰/оо в сторону обочины.

Указанная выше толщина песчаного слоя принимается на стыке полосы уширения и старого покрытия. Расчетная мощность песчаного слоя увеличивается в зависимости от равенности уклонов дна корыта и проезжей части.

§ 164. Во всех случаях уширения обязательно устройство открытых воронок на период производства работ.

§ 165. Для предупреждения возможных просадок в пределах уширения, необходимо:

1/ Соблюдать особую тщательность производства работ.

2/ Усилить против раската толщину песчаного слоя на 5-10 см.

3/ Учитывая трудность уплотнения сыпучих материалов в узкой полосе средствами укатки, использовать для уплотнения вибрационные приборы.

Реконструкция существующих дорог при
применении жесткого покрытия /цементобетона/

§ 166. Вопрос о выборе типа покрытия обосновывается в соответствии с положениями, изложенными в главе I настоящего раздела.

Применение цементобетонного покрытия при реконструкции имеет свои недостатки, заключающиеся в невозможности наиболее целесообразно использовать существующую дорожную одежду и в необходимости устройства более капитального объезда на период реконструкции. Однако, в ряде случаев, устройство цементобетонных покрытий является экономически и технически целесообразным также и при проектировании реконструкции существующих дорог.

§ 167. Определение толщины плиты производится, как и при новом строительстве, по формуле: $h = \sqrt{\frac{\alpha P}{R}}$

где R - допускаемое напряжение в бетонной плите, кг/см².

P - расчетная нагрузка на колесо, в кг

α - коэффициент, зависящий от отношения модулей деформации грунтов и цементобетон. плиты

$/\frac{E}{E_0}/$ и от отношения толщины плиты к допускаемому напряжению $/\frac{h}{R}/$.

§ 168. На участках существующих дорог, используемых без подъежки, необходимо продумать решение вопроса размещения цементобетонного покрытия на равнопрочном основании по длине и по ширине, в частности;

а/ при наличии существующего черного покрытия или булыжной мостовой, имеющих достаточную ширину, необходимо произвести тщательное выравнивание поверхности путем россыпи слоя гравия или песка /крупнозернистого или среднезернистого/;

б/ при наличии щебеночного шоссе или гравийной до-

роги необходимо произвести кирковку всей поверхности, профилировку под проектные уклоны и укатку;

в/ на участках существующей дороги, требующих усиления, последнее выполняется за счет устройства щебеночного или гравийного слоя.

Если ширина существующей дорожной одежды меньше ширины проектируемой цементобетонной плиты, то необходимо принять меры против появления трещин в бетоне вдоль кромки старого покрытия. Последнее может быть достигнуто либо за счет дополнительного армирования плиты, либо за счет укрепления обочины под плитой щебнем или гравием.

§ 169. На участках дороги с насыпями более 3м, на подходах к трубам или мостам /где возможны просадки вве вытравленной насыпи/, на участках перехода с плотно устоявшейся насыпи на свежерасшипанную, - цементобетонная плита усиливается дополнительным армированием в соответствии с п.15 ВП 102-57.

§ 170. Реконструкция участков с существующим цементобетонным покрытием производится посредством:

а/ укладки слоя асфальтобетона - при износе или шелушении верхней части плиты /I-ое решение/; причем указанное мероприятие не может быть рекомендовано на участках со значительными продольными уклонами /более 30°/оо/, ввиду недостаточного сцепления слоя усиления с цементобетонной плитой;

б/ укладки дополнительного слоя цементобетона 8-10см при недостаточной прочности существующего цементобетонного покрытия /II-ое решение/;

в/ полной перестройки с заменой отдельных плит или целого участка, при разрушении существующего покрытия /III-е решение/.

Оформление проектной документации,
проектирование продольного профиля и допускае-
мые отступления от ПНТУ

§ 171. Для единообразия оформления проектной документации устанавливаются следующие общие обозначения типов неместких покрытий:

Тип 0 - улучшение поверхности качения существующего покрытия/яночный ремонт, поверхностная обработка/	I-ое решение /прочность существующей дорожной одежды достаточна/
Тип I - устройство нового слоя износа /однослойный асфальтобетон, укладка слоя из черного щебня или гравия/	
Тип II - устройство нового покрытия, с использованием существующей дорожной одежды в качестве основания /асфальтобетон, черное щебеночное или черное гравийное покрытие/	II-ое решение /прочность существующей дорожной одежды недостаточна/
Тип III - То же, но с предварительным усилением существующей дорожной одежды	
Тип IV - Устройство нового покрытия на каменном основании с подстилающим слоем песка поверх существующей дорожной одежды/тип непосредственной "надстройки"/	III-е решение /существующая дорожная одежда не может быть использована
Тип V - Новая дорожная одежда по вновь устроенному земляному полотну /тип "аахоронсия", "кестройки" и постройки вновь по целине/	

§ 172. Проектирование продольного профиля при реконструкции сводится, в основном, к нанесению красной линии по выписанным рабочим отметкам, отнесенным к оси дороги, с сохранением допускаемых размеров шага проектирования.

На участках, где требуется смягчение продольных уклонов, увеличение радиусов вертикальных кривых и т.п., проектирование профиля и нанесение красной линии производится как для участков нового строительства.

При разбивке вертикальных кривых в случае использования существующего покрытия необходимо обеспечить расчетное значение рабочих отметок, что может вызвать некоторое увеличение смежных с ними рабочих отметок.

§ 173. Аналогичные условия могут также возникнуть при проектировании виражей в связи с уменьшением рабочей отметки у внутренней кромки виража. В целях максимального использования существующих покрытий, в проектном задании должны быть установлены и обоснованы возможные допуски в отношении величин радиусов вертикальных кривых и элементов виражей на кривых и отгонах их.

§ 174. Одновременно с окончательным проектированием продольного профиля реконструируемой дороги, необходимо откорректировать и длины смежных участков с различными типами реконструкции. Как правило, следует в этом случае более тяжелые типы реконструкции распространить по 50-25 м /в зависимости от условий проектирования/ в сторону более слабого типа, создав переходный участок.

При стыковании участка покрытия с песчаным подстилающим слоем /тип IУ или тип У/ с участком без песчаного подстилающего слоя, необходимо обеспечить отвод воды из подстилающего песчаного слоя путем устройства поперечных дренажей.

§ 175. Радиусы кривых, уширения на кривых и виражах проектируются в соответствии с нормами заданной

категории дороги, но в отдельных случаях возможны отступления /например, в населенных пунктах, при наличии полноценной существующей дорожной одежды/. Все такие отступления от норм обосновываются в проектом задании и подтверждаются. Наибольшие продольные уклоны должны соответствовать нормам категории дороги.

3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО УСИЛЕНИЮ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

§ 176. Существующее земляное полотно реконструируемой дороги сужению не подлежит. При необходимости его уширения до норм заданной категории, уширение может осуществляться как с одной стороны, так и с двух сторон /последнее предпочтительнее/. Уширение может не производиться, если ширина существующего земляного полотна меньше требуемой в пределах до 0,75м. В отдельных случаях /высокие насыпи, городские застройки и т.п./ возможные отступления от норм должны обосновываться в проектом задании.

§ 177. Для увеличения модуля деформации земляного полотна E_0 применяются мероприятия по регулированию воднотеплового режима. Необходимость применения этих мероприятий вытекает из того, что на многих участках, где используемое земляное полотно существующей дороги не удовлетворяет требованиям технических условий, одним только усилением дорожной одежды нельзя обеспечить достаточную прочность реконструируемой дороги.

Прежде всего должно быть уменьшено или ликвидировано поступление воды в грунтовые слои, лежащие непосредственно под проезжей частью дороги. При реконструкции эти мероприятия являются более сложными по сравнению с условиями строительства новой дороги, так как к природным факторам добавляется влияние равнообразных условий конструкции существующих земляного полотна и дорожной одежды.

§ 178. Основным мероприятием для повышения модуля деформации земляного полотна является улучшение условий отвода поверхностных вод, что может быть обеспечено принятием следующих мер:

а/ прочисткой существующих канав с доведением продольных уклонов минимально до 3⁰/100 и с обеспечением отвода воды к пониженным местам;

б/ углублением существующих и прокопкой новых продольных и поперечных канав;

в/ подъемкой бровки земляного полотна до высоты, при которой не требуется устройство водоотводных канав согласно требованиям ННТУ 123-55.

Примечания:

1. Принятие того или иного вида реконструкции водоотвода должно быть оправдано технико-экономическим подсчетом, а учетом условий эксплуатационного обслуживания дороги.

2. Если в результате реконструкции изменится количество протекающей воды в канавах, необходимо произвести поперечный гидравлический расчет.

3. При назначении прочистки канав, имеющих уклоны более 10⁰/100, следует иметь в виду, что удаление прикипевшего дерна может привести к разрыву канав. В этих случаях надо тщательно проверять натурные условия протекания воды по канавам.

4. При невозможности отвести воду из придорожной полосы боковыми канавами и коллекторами, по особому заданию производится специальные изыскания по осушению /непонирации/ прилегающей территории на больших площадях.

§ 179. Водоотвод в пределах населенных пунктов городского типа должен быть увязан с общегородской сетью водосбросов, т.е. с ливневками водостоками открытого или закрытого типа.

Водоотвод в населенных пунктах сельского типа должен обеспечить возможность сброса воды от жилых домов, учебных построек и огородов.

При пересечении пониженных участков и болот следует выяснить наличие в натуре, или в проектах, решений по мелиорации этих участков. В этом случае дорожная система водоотвода подлежит увязке с местной мелиоративной сетью. Такая увязка может влиять постановку дополнительных водопропускных сооружений, а иногда и переработку системы мелиоративных канав.

Так же должны учитываться существующие и проектируемые сооружения ирригационной сети.

§ 180. На состояние дорожной одежды оказывает значительное влияние вода, проникающая в корыто вдоль кромок проезжей части, на стыке с обочинами, и через трещины в покрытии.

Эта вода при уклонах более 10-20⁰/оо и наличии песчаного подстилающего слоя будет фильтроваться вдоль дороги по уклону, скапливаться в пониженных местах или у препятствий /стыки разных типов конструкций проезжей части и др./, и, как следствие, вызывать разрушение земляного полотна и проезжей части.

Для уменьшения вредного влияния воды, которая может поступить в корыто по стыку проезжей части с обочиной, рекомендуются следующие мероприятия:

а/ устройство продольных ровиков у края дорожной одежды, заполнение их дренирующим материалом и отвод воды из ровиков дренажными воронками или трубчатыми дренами. Это мероприятие удобно применять в тех случаях, когда проектируется уширение существующих покрытий.

б/ Укрепление обочины на полосе, прилегающей к дорожной одежде на ширину 0,5-1,0м. Укрепление может быть выполнено штучным материалом или гравийно-щебеночной россыпью, обработанной битумом.

в/ Устройство дренажей в виде поперечных прорезей под проезжей частью с укладкой в них дренажных трубок, для перехвата воды, движущейся в песчаном слое по уклону, вдоль дороги.

§ 181. В ряде случаев может оказаться необходимым отвести воду, поступающую по пересекаемым водоносным слоям.

Для этого необходимо предусматривать устройство дренажных сооружений, проектируемых в зависимости от местных условий в виде продольных дренажей под кюветами, или в виде специального дренажа для перехвата обнаруженного выхода грунтовых вод.

§ 182. Ниже приводится перечень, облегчающий выбор технических решений по реконструкции участков дорог, земляное полотно на которых переувлажняется поверхностными или грунтовыми водами:

1. Преобладающие условия переувлажнения земляного полотна под покрытием: высокое стояние грунтовых вод, воздействующих непосредственно на земляное полотно.

Рекомендуемые мероприятия: I. Поднятие земляного полотна пригодными грунтами в соответствии с требованиями НитУ 128-55 /§ 54, табл.19/12/.

2. Устройство пористого слоя - прерывателя, предохраняющего верхнюю часть земляного полотна от воздействия капиллярной воды.

3. В тех случаях, когда поднятие земляного полотна неприемлемо /например, в выемках/, рекомендуется применить следующие мероприятия:

а/ устройство сплошного водонепроницаемого, изолирующего слоя; замена грунта;

б/ перехват грунтовых вод системой дренажных устройств /при неглубоком залегании водоупора/;

в/ понижение уровня грунтовых вод путем устройства дренажей /при глубоком залегании водоупора/.

II. Условия: Грунтовые воды не оказывают непосредственного воздействия на земляное полотно. Переувлажнение происходит за счет поверхностных вод, проникающих в земляное полотно через кюветы /если в последних застаивается вода/, обочины и проезжую часть.

Мероприятия: I. Поднятие земляного полотна пригодными грунтами в соответствии с требованием НпТУ I28-55.

2. Исправление водоотвода.

3. Устройство продольных ровников у края дорожной одежды с отводом воды из них поперечными дренами.

III. Условия: Земляное полотно переувлажняется в результате накопления воды за счет продольного ее перемещения по песчаному подстилающему слою или пористым материалам верхней части земляного полотна.

Мероприятия: Перехват воды поперечными дренажными устройствами в теле земляного полотна.

IV. Условия: Переувлажнению очагового характера, вызывающие повреждения земляного полотна на небольших площадях. /Отдельные выходы ключей, местное накопление влаги в теле земляного полотна и др./.

Мероприятия: Замена грунта и устройство дренажа, устройство кантажа.

§ 183. К числу мероприятий, повышающих устойчивость земляного полотна, относятся также укрепительные работы, при проектировании которых, кроме технических требований, необходимо учитывать и фактическое состояние откосов земляного полотна и дна кюветов. Например, когда неукрепленные существующие кюветы находятся в хорошем состоянии, расход воды в кювете по проекту не увеличивается и кювет сохраняется без изменений, укрепительных работ предусматривать не следует, хотя по нормам в данном случае и требуется укрепление.

§ 184. При реконструкции дороги на болотах прежде всего определяется техническая ценность существующей

дороги и целесообразность ее использования. Как общее правило, при недостаточной устойчивости насыпи существующей дороги, реконструируемой под нормативы I, II и III категорий, земляная насыпь должна быть посажена на минеральное дно. /Для дорог IV и V категорий выторфовывание не обязательно/.

Однако, в тех случаях, когда торф под насыпью очень сильно уплотнился и частью даже минерализовался, и по требованиям НИТУ 128-55 необходимо произвести подъемку земляного полотна, — допустимо оставление торфа под насыпью с учетом следующих основных мероприятий:

а/ подъемку земляного полотна целесообразно выполнить песчаными грунтами;

б/ удаление торфа под основанием уширяемых частей насыпи. Если достигается устройство боковых "шпор" из минерального /по возможности — песчаного/ грунта, обеспечивающих устойчивость уширенной части, а также будет вжат уплотненный торф под существующей частью насыпи.

в/ Дорожное покрытие /при глубоких болотах/ рекомендуется устраивать в две стадии: сначала облегченное из черного щебня, гравия или щебня, а затем, по истечении 2-3 лет, когда будет установлено, что устроенное покрытие не деформируется, устраивается капитальное покрытие /асфальтобетон или цементобетон/. При применении цементобетонного покрытия, рекомендуется устраивать его из сборных армированных плит.

§ 185. Для предохранения дороги от снежных заносов на участках мелких внемков — рекомендуется их раскрытие, особенно когда грунт из них может быть использован для устройства земляного полотна на соседних участках. При невозможности раскрытия внемки следует предусматривать снегозащитное озеленение дороги.

§ 186. Тонкослойные /до 15 см/, подсыпки обочин при утолщении существующих покрытий, должны выполняться по предварительно разрыхленной поверхности существующих

обочин.

4. ИСКУССТВЕННЫЕ И СПЕЦИАЛЬНЫЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ СООРУЖЕНИЯ

§ 187. При реконструкции автомобильной дороги вопрос о возможности и целесообразности использования каждого существующего искусственного сооружения должен решаться индивидуально, с учетом всей совокупности конкретных местных условий.

§ 188. Существующие сооружения, находящиеся в удовлетворительном состоянии, могут быть использованы без каких-либо работ по их реконструкции, при следующих условиях:

а/ грасаа дороги по условиям реконструкции не требует пересечения водотока где-либо в другом месте;

б/ отверстие сооружения достаточно и не требует увеличения;

в/ временная расчетная нагрузка и габарит соответствуют новым требованиям, предъявляемым к дороге после ее реконструкции.

От перечисленных требований возможны некоторые отклонения.

В отдельных случаях можно допустить перенапряжение при пропуске новой расчетной нагрузки, если это перенапряжение невелико / не более 10%/, а усиление сооружения весьма сложно.

Также в отдельных случаях допустимо оставление моста с шириной проезжей части несколько меньшей заданной, если такое отступление от нормального габарита не превышает 0,5м, а уширение осложнено.

Вопрос о допустимости и целесообразности таких отступлений в каждом отдельном случае решается и обосновывается в проектном задании. Также обосновываются и оговариваются случаи, когда трассу дороги следовало бы выпрямить, но наличие сооружения, находящегося в удовлет-

ворительном состоянии, заставляет воздержаться от такого опрyamления.

При удовлетворительном состоянии сооружения, но при несоответствии его грузоподъемности или габарита новым требованиям, проектируется усиление или полная реконструкция сооружения.

В отдельных случаях может оказаться, что объем работ по усилению или реконструкции настолько велик, что целесообразнее построить целиком новое сооружение. Этот вопрос должен быть решен путем техно-экономического сравнения вариантов, с учетом при этом не только материальных затрат, но и срока службы сооружения.

Вопрос решается в комплексе с остальными элементами дороги /земляное полотно и дорожная одежда/.

189. В том случае, когда существующее сооружение находится в неудовлетворительном состоянии, ремонт или реконструкция его производится при условии, если стоимость этих работ меньше стоимости строительства нового. В сложных случаях, если экономическая целесообразность того или иного решения /ремонт или новое строительство/ неясна - производится сравнение вариантов.

§ 190. Существующее сооружение подлежит замене на новое в следующих случаях:

а/ Трасса дороги после реконструкции должна пересечь водоток в новом месте;

б/ при недостаточности отверстия сооружения и невозможности увеличить его без перестройки сооружения;

в/ состояние существующего сооружения таково, что его восстановление в прежнем виде, с использованием отдельных старых элементов невозможно;

г/ при экономической нецелесообразности реконструкции существующего сооружения под новую нагрузку и габарит.

дуально; как правило, их следует выполнять лишь в тех случаях, когда использование старых фундаментов может дать значительный экономический эффект.

§ 195. В тех случаях, когда старые фундаменты не представляют особой ценности, а их использование требует применения индивидуальных, не стандартной длины, пролетных строений, — мост должен проектироваться целиком заново /с учетом применения типовых пролетных строений/.

Если по размеру и характеру имеющихся трещин можно ожидать, что окажется возможным использовать значительную часть фундамента, но обследование его подводной части /или разборка завалов/ в период изысканий потребует выполнения весьма дорогостоящих работ, — то граница используемой кладки в проектной задании и сметно-финансовом расчете может быть принята на некоторой условной отметке. Последующее уточнение границы разборки старой кладки производится в процессе рабочего проектирования, после начала строительства, устройства необходимых ограждений и удаления разрушенных слоев.

§ 196. Проектная документация по реконструкции искусственных сооружений, в основном, должна составляться в том же порядке и в той же последовательности, как и на новые сооружения, в соответствии с эталоном, с учетом следующих особенностей:

а/ проектная документация составляется лишь в том объеме, который необходим для решения поставленной задачи, т.е. для реконструкции искусственного сооружения;

б/ геологический разрез и анализы грунтов обязательны во всех случаях. При использовании старых опор геологический разрез требуется лишь в объеме, необходимом для решения вопроса о типе и глубине заложения опор для подмостей и других временных сооружений.

§ 197. Если от существующего моста используются в той или иной степени лишь фундаменты опор — в проектно-

§ 191. Перед въездом в поле собираются проектные материалы и исполнительные чертежи по всем сооружениям, расположенным на дороге, подлежащей реконструкции. Материалы должны быть собраны в проектных организациях; в органах, эксплуатирующих дорогу; в архивах и т.п.

§ 192. В случае отсутствия чертежей реконструируемого сооружения, производятся обмеры сооружения с составлением схем и обмерочных чертежей всех конструктивных элементов, включая и фундаменты.

При наличии чертежей производится их сверка с натурой. При этом особое внимание должно быть обращено на промер расстояний в осях опор, а также на отметки подферментников /если последние сохранились/ и обрезов фундаментов.

§ 193. Грузоподъемность пролетных строений определяется поверочным расчетом по сверенным с натурой чертежам. В сложных случаях должна приглашаться мостоиспытательная станция для определения грузоподъемности пролетного строения пробной нагрузкой.

§ 194. Обследование опор, как правило, производится путем наружного осмотра. В сомнительных случаях производится частичная разборка кладки или бурение.

Если опора разрушена или пришла в негодность от времени, но фундамент полностью или частично сохранился, то вопрос об его использовании решается путем обследования, в первую очередь, всех доступных для наружного осмотра граней, с закладкой, в необходимых случаях шурфов.

Если разрушение кладки простирается ниже горизонты межених вод, обследование производится при помощи водолазов или путем устройства мостных /примыкающих к наиболее разрушенной грани/ шпунтовых ограждений. Вопрос о целесообразности подобных /обычно дорогостопщих/ обследований решается в каждом отдельном случае индиви-

задании варианты восстановления по схеме существующего моста должны быть сопоставлены со строительством нового моста, по оси существующего, или на новом месте /с использованием в последнем случае существующего моста в качестве объездного на период строительства/.

Для максимального использования существующих подходов, мост, строящийся на новой оси, следует, по возможности, приближать к существующему мосту.

Новый мост может заслуживать предпочтения даже в том случае, если его стоимость несколько превышает стоимость реконструкции существующего моста. Однако, этот вопрос должен решаться в каждом отдельном случае индивидуально, с учетом всех местных условий.

§ 198. Давлению по подошве используемых старых опор /а также по обрезу фундамента/ допускается повышать на 20% по сравнению с максимальным давлением, имевшим место до реконструкции.

§ 199. Обследование и составление проектной документации по трубам выполняются в том же порядке, что и по мостам, но при этом учитываются следующие особенности:

а/ если существующая труба по своему состоянию или из-за недостаточности отверстия подлежит полной перестройке, то, в целях улучшения условий производства работ по устройству фундамента трубы, необходимо уточнить, целесообразно ли сохранить ее на старом месте, или перенести на новое место;

б/ Требуемые реконструкции полуциркульные кирпичные и каменные трубы, как правило, заменяются на круглые железобетонные /в случае недостаточности отверстия - на бинокли и тринокли/. Перекладка каменных труб производится лишь при наличии квалифицированных каменщиков и отсутствии надобности в дополнительном количестве тесаного камня.

§ 200. Инженерные мероприятия защиты от лавин проектируются в зависимости от типа лавин и конкретных ус-

ловий местности. По своему назначению они разделяются на сооружения для предупреждения: снегонакопления, соскальзывания снега со склонов, отвода лавин в сторону, остановки лавин и для пропуска лавин над защищаемым объектом. К сооружениям последнего типа относятся навесы, галереи, полутоннели, тоннели. При проектировании галерей /тоннелей, сооружаемых открытым способом/, тип их выбирается в зависимости от положения трассы на косогоре. При этом необходимо учитывать, что лавиноопасная зона характеризуется весьма коротким строительным сезоном, и каждое противолавинное сооружение должно быть закончено в этот период, иначе оно будет разрушено первыми же осенними лавинами. Из этих соображений, должны быть собраны сведения о сроках начала и конца работ в различных вертикальных зонах. Помимо этого, необходимо иметь в виду, что внедрение галерей требует устройства обводо-дов с большим объемом скальных работ по расширению полки на крутых косогорах.

5. ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ ДОРОЖНОЙ И АВТОТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ

§ 201. Размещение зданий и сооружений службы эксплуатации и др. производится в соответствии с указаниями главы VI НитУ 128-55. Существующие здания используются, если их местоположение и состояние отвечают этим указаниям.

§ 202. Комплексы линейной службы на дорогах первых трех категорий должны отвечать следующим требованиям: комплекс линейного мастера /ЛМ/ - должен размещаться непосредственно у дороги, иметь здания постоянного типа и, по возможности, располагаться вблизи от населенных пунктов.

Комплекс для охраны мостов должен размещаться у крупных мостов с учетом специальных требований. По согласованию с управлением эксплуатации, для размещения охраны моста могут быть использованы существующие зда-

нии капитального типа, расположенные у моста.

Комплекс Дорожно-ремонтного пункта /ДРП/ должен размещаться у дороги. Здания должны быть капитального типа. Необходимо размещать ДРП вблизи пункта телефонно-телеграфной связи.

Комплекс Дорожного участка /ДУ/ необходимо размещать вблизи населенных пунктов, где имеются отделение банка, учреждения связи, административные органы и др. Здания комплекса должны быть капитального типа.

Комплекс Управления автодороги /Упрдор/ должен размещаться в крупном /областного значения/ городе или вблизи от него. Здания комплекса должны быть капитального типа.

§ 203. На дорогах IV и V категории общие требования к комплексам линейной службы остаются те же, но здания могут быть и не капитальные; при этом максимально используются существующие здания эксплуатационной службы /включая и деревянные/.

6. ОБСТАНОВКА ДОРОГИ

§ 204. При реконструкции автомобильных дорог устройство съездов, переездов через автомобильные и железные дороги, установка ограждений, знаков, устройство озеленительных полос, остановочных пунктов и пешеходных дорожек - выполняются в соответствии с требованиями НИТУ 128-55. Отклонения от этих требований допустимы только на основе технико-экономических обоснований с учетом улучшения условий автомобильного движения.

§ 205. При реконструкции автомобильных дорог низших категорий необходимо стремиться к максимальному сохранению существующих съездов, имеющих твердое покрытие, а также других существующих обустройств дороги.

§ 206. Постоянная телефонная связь предусматривается только для дорог I категории, а для дорог прочих категорий - по особому заданию. Во всех случаях предусмат-

ривается максимальное использование существующего оборудования и линии связи.

Отпечатано в Союздорпроекте
Вак.90 Тир.1000 Л 88289 14/У-59г.