

Міністерство освіти і науки України
Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»
Навчально-науковий інститут архітектури, будівництва та землеустрою
Кафедра автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до кваліфікаційної роботи бакалавра
на тему

ПРОЕКТ БУДІВНИЦТВА
АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ ІІІ КАТЕГОРІЇ
В КРАМАТОРСЬКОМУ РАЙОНІ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Розробив: **Лисенко Олександр Сергійович**
студент гр. 301-пБА,
спеціальності 192 «Будівництво та цивільна інженерія»
№ з.к. 18054

Керівник: **Ільченко Володимир Васильович**
к.т.н., доцент кафедри автомобільних доріг,
геодезії, землеустрою та сільських будівель

Рецензент:

Міністерство освіти і науки України
Національний університет «Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»
Навчально-науковий інститут архітектури, будівництва та землеустрою
Кафедра автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель

ЛИСТ ПОГОДЖЕННЯ
до кваліфікаційної роботи бакалавра
на тему
ПРОЕКТ БУДІВНИЦТВА
АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ ІІІ КАТЕГОРІЇ
В КРАМАТОРСЬКОМУ РАЙОНІ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ

Розробив: **Лисенко Олександр Сергійович**
студент гр. 301-пБА,
спеціальності 192 «Будівництво та цивільна інженерія»
№ з.к. 18054

Консультанти:

проектно-будівельна частина

к.т.н., доц. Ільченко В.В.

к.т.н., доц. Литвиненко Т.П.

спеціальна частина

ст.викладач Сергєєв О.С.

Допустити до захисту
зав. кафедри

к.т.н., доц. Литвиненко Т.П.

ЗМІСТ

Вступ

1. Проектно-будівельна частина

- 1.1. Загальні положення
- 1.2. Характеристика району будівництва
- 1.3. Методика проектування автомобільних доріг
 - 1.3.1. Основні положення
 - 1.3.2. Розроблення допроектної документації
 - 1.3.3. Розроблення проектної документації
 - 1.3.4. Розроблення робочих креслень
 - 1.3.5. Склад проектної документації
 - 1.3.6. Оформлення проектної документації
- 1.4. Будівельні рішення
 - 1.4.1. Вибір варіанту прокладання траси
 - 1.4.2. Поздовжній профіль
 - 1.4.3. Земляне полотно
 - 1.4.4. Дорожній одяг

2. Спеціальна частина

- 2.1. Загальні положення
- 2.2. Розрахунок максимальної витрати води
 - 2.2.1. Максимальна витрата води від зливого стоку
 - 2.2.2. Максимальна витрата води від сніготанення
- 2.3. Підбір отвору водоперепускної труби

Загальні висновки

Список використаної літератури

				301-пБА 18054 ПЗ			
Розробив	ПБ			Проект будівництва автомобільної дороги III категорії в Краматорському районі Донецької області	Стадія	Аркуш	Аркушів
Керівник	Ільченко В.В				БКР		
Н. контр.	Гасенко Л.В				Кафедра автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель		
Затвердив	Литвиненко Т.П.						

ВСТУП

Згідно завдання, виданого кафедрою автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель, необхідно запроектувати автомобільну дорогу загального користування III категорії в Краматорському районі Донецької області.

Вихідні дані:

- категорія дороги – III;
- район проходження – Донецька область;
- топографічна карта в масштабі – М1:10 000;
- початок траси – Точка № 10 у південному напрямку;
- кінець траси – Точка № 10 у північному напрямку.

РОЗДІЛ 1. ПРОЕКТНО-БУДІВЕЛЬНА ЧАСТИНА

1.1. Загальні положення

У даному розділі кваліфікаційної роботи розробляються технічні рішення з проектування ділянки автомобільної дороги III категорії в Краматорському районі Донецької області.

В основу розроблення проєкту автомобільної дороги покладено результати топогеодезичних, техніко-економічних та інженерно-геологічних вишукувань.

1.2. Характеристика району будівництва



Загальні відомості

Розташована на південному сході України в басейні Приазов'я. В області 18 районів, 51 місто, у т.ч. і обласного підпорядкування, 132 селища міського типу та 1124 сільських населених пунктів.

Площа – 26,5 тис.км² Населення – 4953,0 тис. Центр – м. Донецьк

Область розташована на сході України. Вона межує з Луганською, Харківською, Дніпропетровською, Запоріжською областями України та з Ростовською областю Росії.

Рельєф [11]

Донецька область знаходиться в степовій зоні, яка розміщена в межах Українського щита. Східна частина області належить до Донецької складчастої споруди. Поверхня більшої частини області – хвиляста рівнина, що поступово понижується на півдні до берегів Азовського моря. Найвища вершина Донецької області – г.Могила–Гончариха (277 м).

Ґрунти

Ґрунти більшої частини території розлогі чорноземи (звичайні опідзолені, на важких глинах), на півночі дерново–підзолисті, на півдні дерново опідзолені. Родючість ґрунтів вище середньої. Степові простори в межах області майже повністю роз пахані.

Гідрологія [11]

Степова зона належить до маловодних регіонів України. Рівень забезпеченості населення водою в 3–4 рази нижчий, ніж на Поліссі чи в Західному Лісостепу. Багато степових річок влітку повністю або частково пересихає. В області протікають такі річки як Кальміус, Кринка, Кальчик, Калка. Для подолання проблеми водопостачання створено кілька водосховищ: Вуглегірське, Кальчинське, Павлопільське.

Клімат

Клімат помірно континентальний: зима прохолодна, літо спекотне. Для степової зони властива найвища річна сумарна сонячна радіація 4200–4600 МДж/м². Пересічна температура липня становить +21⁰С, січня –7⁰С. Вегетаційний період триває 210–245 днів. Сума температур 2900–3300⁰С.

Середня температура зовнішнього повітря по місяцям												
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	За рік
-7,1	-5,1	0,4	8,8	17,6	22,6	25,2	23,2	17,0	9,7	2,2	-3,0	9,2

Оскільки дві третини річних опадів припадає на теплий період, тут дуже низька вологість повітря і ґрунту, мало річок. Посухи, які бувають досить часто, завдають відчутної шкоди сільському господарству.

Абсолютна мінімальна температура $-33,5^{\circ}\text{C}$, абсолютна максимальна $+38,7^{\circ}\text{C}$. Середня з найбільших глибин промерзання ґрунту 55 см. Річна кількість опадів 500–550 мм. Число днів з грозою – 30–35 на рік, хуртовин – 15–20 на рік.

Повторюваність напрямків вітру %									
	Пн	ПнСх	ПдСх	Сх	ПдЗх	Зх	ПнЗх	Пд	Штіль
Січень	7	13	26	16	13	12	8	5	4
Липень	14	15	10	13	12	15	16	5	12

Транспорт і зв'язок [19]

Донецький транспортний вузол – найбільший у Донбасі. Розгалужені транспортно–екологічні зв'язки міста і району здійснюються з усіма регіонами України, а також із зарубіжними країнами.

В області працює розвинута система міського електричного транспорту, яка вперше з'явилася в 1930–х роках в Макіївці, Донецьку, Горлівці, Маріуполі. В 2014 році в зв'язку з військовими діями були знищені невеликі системи тролейбусу в Добропіллі, Вуглегірську, трамваю в Костянтинівці. На кінець 2017 року працюють 6 трамвайних систем (Донецьк, Маріуполь, Горлівка, Єнакієве, Дружківка, Авдіївка) загальною довжиною доріг біля 370 км, вагонів – біля 340 (середній вік вагонів – 33 роки) та 8 тролейбусних систем (Донецьк,

Маріуполь, Слов'янськ, Горлівка, Краматорськ, Макіївка, Бахмут, Харцизьк) загальною довжиною тролей біля 520 км, машин – біля 400 (середній вік тролейбусів – 16 років).

Стан економічного розвитку.

Провідною галуззю економіки є промисловість. За кількістю промислового перше місце належить паливній індустрії. Галузями спеціалізації є машинобудування і металообробна, чорна металургія, легка, хімічна і нафтохімічна галузі. Зосереджені численні підприємства важкої індустрії.

Донецьк – визначний центр науки і культури. В ньому знаходиться Донецький науковий центр Національної академії наук. З 89 вищих навчальних закладів Донецької області більша частина зосереджена в Донецьку.

Рослинність.

Серед рослинного покриву переважають різнотравно-типчакowo-ковилові степи. В північній та південній частинах області трапляються масиви дубових лісів. Серед тварин зустрічаються: вовки, лисиці, дикі кролики, бабаки, кабани, косулі європейські, серед птахів: журавель сирій та степовий, куріпка сіра, синиця, перепілка.

Корисні копалини.

В області значна кількість корисних копалин: кам'яне вугілля, у тому числі коксівне, кам'яна сіль, вогнетриви, алюмінієві та залізні руди, вапняк, польовий шпат, доломіт, вогнетривка і пластична глина, тощо.

Населення

Населення області багатонаціональне. Найчисленнішими є українці. Росіяни за кількістю займають друге місце. Пересічна густота населення – 180 тис/км². Міське населення становить 90,1%. Найбільші міста: Маріуполь, Макіївка, Єнакієве, Горлівка, Артемівськ, Костянтинівка.

1.3. Методика проектування автомобільних доріг

1.3.1. Основні положення

Проектування автомобільних доріг, як і будь-яких інженерних споруд, регламентується відповідними нормативними документами: загальними – для інженерного будівництва, спеціальними – для конкретного виду будівництва.

Основним документом у проектуванні автомобільних доріг, що регулює правові та фінансові відносини, взаємні зобов'язання і відповідальність сторін, є договір (контракт), який укладається між замовником і виконавцем із залученням для розроблення проектної документації вишукувальних, проектних, будівельних та інших організацій. Замовник може делегувати на договірній основі відповідні права юридичним або фізичним особам, поклавши на них відповідальність за розробку та реалізацію проекту. Невід'ємною частиною договору (контракту) на розроблення проектної документації є завдання на проектування.

Порядок розроблення, погодження, затвердження і склад проектної документації на будівництво автомобільних доріг викладені в нормативах ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» [3] та ДСТУ Б А.2.4-4:2009 «Система проектної документації для будівництва. Основні вимоги до проектної та робочої документації» [4].

Проекти на будівництво автомобільних доріг, незалежно від джерел фінансування, форм власності та приналежності, підлягають державній експертизі згідно вимог ДСТУ 8907:2019 «Настанова з організації проведення експертизи проектної документації на будівництво» [16].

Основними принципами сучасного проектування автомобільних доріг є:

- виконання вишукувальних і проектних робіт з використанням сучасних геодезичних приладів та систем автоматизованого проектування;
- застосування математичних методів оптимізації та моделювання процесів при проектуванні;

- використання багатоваріантного проектування.

Проектування автомобільних доріг виконують у декілька стадій:

- розроблення допроектної документації;
- розроблення проектної документації (інженерного проекту);
- розроблення робочої документації.

Основною метою та завданнями розроблення *допроектної документації на проектування автомобільної дороги* є вибір на основі аналізу багатьох варіантів найбільш раціональний варіант траси дороги (або мережі доріг) з урахуванням природно-кліматичних та інженерно-геологічних факторів, економічних розрахунків і технологічних можливостей.

Розроблення допроектної документації на будівництво автомобільних доріг здійснюють в три етапи:

- визначення мети інвестування;
- розроблення клопотання про наміри;
- розробка обґрунтування інвестицій в будівництво об'єкта.

Основною метою та завданнями розроблення *проектної документації на проектування автомобільної дороги* є:

- обґрунтування раціональних технічних рішень для намічених в обґрунтуванні інвестицій ділянок дороги (доріг), що підлягають будівництву, реконструкції або капітального ремонту;
- визначення технічних рішень і обсягів дорожньо-будівельних робіт;
- підготовка тендерної документації для проведення конкурсу підряду;
- розроблення матеріалів і підготовка документів для відведення земель та компенсації за знесення існуючих будівель, споруд і насаджень.

Основною метою та завданнями розроблення *робочої документації на проектування автомобільної дороги* є:

- обґрунтування найкращих технічних рішень для найбільш складних ділянок траси;
- розроблення додаткової документації на індивідуальні інженерні рішення;

- підготовка тендерної документації на проведення конкурсу підряду.

Таким чином, основним проектним документом на будівництво об'єктів транспортної мережі є техніко-економічне обґрунтування (проект) будівництва (подвійне позначення стадії, єдиної за складом і змістом, прийнято з метою наступності нормативної бази), на підставі чого розробляється проектна документація.

Для технічно складних об'єктів та в разі складних природних умов проектування за рішенням замовника (або висновку державної експертизи) одночасно з розробкою документації та здійсненням будівництва можуть виконуватися додаткові опрацювання проектних рішень з окремих питань.

1.3.2. Розроблення допроектної документації автомобільної дороги

Допроєктне проектування виконують при складанні схем розвитку автомобільних доріг, при розробленні обґрунтування інвестицій (в тому числі і для конкретного дорожнього об'єкта).

На цьому етапі використовують наявні фондові матеріали інженерних вишукувань та наявні аерофотоматеріалів, а за необхідності роблять рекогносцирувальна обстеження. При будівництві на слабких ґрунтах питання про їх збереження в районі будівництва вирішують на основі інженерно-геологічних вишукувань, які виконуються в скороченому обсязі та з мінімумом досліджень ґрунтів.

Вихідними даними для розроблення обґрунтування інвестицій, що передаються Замовнику, можуть бути оформлені обґрунтування інвестицій рішення місцевих органів державної адміністрації про попереднє погодження земельних ділянок для будівництва дороги та акти вибору земельних ділянок до них (при їх наявності).

1.3.3. Розроблення проектної документації автомобільної дороги

Розроблення проектної документації (інженерного проекту) на будівництво об'єктів дорожньої мережі здійснюють на основі затвердженого (схваленого) обґрунтування інвестицій. Проектною документацією деталізують прийняті в обґрунтуванні рішення і уточнюють основні техніко-економічні показники.

Проектну документацію розробляють переважно на конкурсній основі, в тому числі через торги підряду (тендер).

Інженерний проект складається з трьох частин:

- матеріали обґрунтування, які призначені для Замовника й експертизи інженерного проекту;
- матеріали контракту, що мають бути включені до тендерної документації для конкурсу підряду і виконання інженерного проекту;
- матеріали для оформлення відведення земель.

Матеріали обґрунтування складаються з таких розділів:

- пояснювальна записка;
- матеріалах і документи обґрунтування;
- розрахунок вартості робіт.

Матеріали контракту складаються з таких розділів:

- технічні специфікації (прив'язка до державних норм і стандартів тощо);
- основні креслення;
- відомості запроектованих споруд та видів робіт;
- відомості обсягів робіт і матеріалів.

Для розробки інженерного проекту автомобільної дороги виконують наступні види вишукувань: інженерно-геодезичні, інженерно-геологічні, інженерно-гідрологічні, інженерно-екологічні та інших дорожньо-будівельних матеріалів.

1.3.4. Розроблення робочих креслень автомобільної дороги

Розроблення робочих креслень за погодженням із Замовником здійснюють при остаточному виборі технічних рішень для складних ділянок траси, в тому числі для розробки індивідуальних інженерних рішень з підготовкою тендерної документації на проведення конкурсу по залученню підрядних організацій. При проектуванні особливо складних і унікальних інженерних споруд Замовник спільно з науково-дослідними та спеціалізованими організаціями має розробляти спеціальні технічні умови, що відображають специфіку їх проектування, будівництва і експлуатації. На цій стадії проектування можуть бути призначені додаткові інженерно-геологічні вишукування, проведення лабораторних випробувань ґрунтів для індивідуального проектування конструкції насипу (на основі спеціально розробленого технічного завдання). Особливості проектування в складних інженерно-геологічних умовах викладені у відповідних розділах нормативної документації.

1.3.5. Склад проектної документації автомобільної дороги

Склад проектної документації на будівництво автомобільних доріг включає такі розділи і зміст:

Розділ 1. Загальна пояснювальна записка.

1. Загальні відомості.
2. Характеристика території, відомості про паспорт дороги, відомості про діагностику транспортно-експлуатаційного стану, відомості про рівень зручності та безпеки руху, швидкісний режим, пропускну здатність на окремих ділянках, відомості про ДТП.
3. Природно-кліматичні чинники, що впливають на вибір проектних рішень.
4. Перспективна інтенсивність і склад руху відповідно до затвердженого обґрунтуванням інвестицій, зведена відомість вантажообігу, інтенсивності руху за звітний рік і на перспективу, в разі розробки проекту більше ніж через п'ять

років після затвердження обґрунтування інвестицій або в разі істотних змін в інтенсивності руху - порівняння даних затверджених в обґрунтуванні інвестицій з даними економічних досліджень.

5. Обґрунтування проектних рішень:

5.1. Категорія дороги, основні технічні нормативи, пропозиції щодо стабільності розвитку по обґрунтуванню інвестицій.

5.2. Схема варіантів траси в М 1:100 000-1:50 000:

- прийняті відповідно до затвердженого обґрунтуванням інвестицій;
- додатково розроблені варіанти траси, що враховують зміну умов після затвердження обґрунтування інвестицій або деталізують його;
- поздовжній профіль, керівна робоча відмітка, варіанти проектної лінії на окремих ділянках у вигляді креслень;
- геодезична основа у напрямку прийнятого варіанта, інженерно-геологічні та гідрологічні умови прокладання траси, облік природоохоронних та інших місцевих особливостей.

5.3. Підготовка території будівництва. Необхідність розбирання існуючих штучних споруд, знесення або перенесення будівель, споруд і насаджень. Заходи щодо перебудови або захисту комунікацій.

5.4. Земляне полотно. Просторове положення траси і його оцінка з урахуванням особливостей рельєфу місцевості на прилеглий смузі, ландшафту, забезпечення видимості і зорової ясності і плавності дороги. Типи земляного полотна. Ґрунти земляного полотна. Зміцнення земляного полотна (укосів, кюветів тощо).

5.5. Дорожній одяг. Варіанти конструкції дорожнього одягу. Зміцнення узбіч. Обґрунтування вибору конструкцій для різних умов з урахуванням наявності місцевих дорожньо-будівельних матеріалів. Креслення варіантів конструкцій дорожнього одягу з таблицею порівняння варіантів.

5.6. Водовідведення з проїзної частини, полотна дороги та прилеглої території. Зведена відомість штучних споруд.

5.7. Штучні споруди. Зведена відомість штучних споруд.

5.7.1. Інженерно-геологічні та гідрогеологічні умови.

5.7.2. Технічні умови проектування. Габарити та розрахункові навантаження на споруди. Габарити мостів і шляхопроводів.

5.7.3. Варіантні опрацювання та обґрунтуванням конструктивних рішень. Техніко-економічне порівняння варіантів (з використанням аналогів або укрупнених розцінок).

5.7.4. Посилання на типові і повторно застосовуються проекти. Заходи щодо захисту конструкції від агресивних вод, забезпечення довговічності споруди.

5.7.5. Забезпечення оглядовими пристроями. Освітлення.

5.7.6. Водовідвідні споруди, сходи, укріплення. Вибір і обґрунтування типу бар'єрного огородження.

5.8. Прийняті методи будівництва (реконструкції). Складні допоміжні споруди і пристрої.

5.9. Спеціальні інженерні споруди, обґрунтування їх необхідності.

5.10. Перетину і примикання. Схема розміщення перетинів і примикань.

5.11. Обстановка, облаштування, безпека руху.

5.12. Природоохоронні заходи. Проектні рішення, спрямовані на скорочення площі займаних земель, на охорону рибних запасів, на запобігання негативному впливу дороги на рослинний і тваринний світ. Водоочисні споруди. Рекультивация земель.

5.13. Нові технології, конструкції, матеріали.

5.14. Організація будівництва. Організація руху на час проведення робіт. Рішення з охорони праці та безпеки.

5.15. Вартість будівництва об'єкта в цілому і по пускових комплексах.

5.16. Організація робіт по утриманню та експлуатації автомобільної дороги.

5.17. Економічна і соціальна ефективність інвестицій.

5.18. Основні техніко-економічні показники.

Розділ 2. Документи погоджень.

1. Перелік технічних умов та документів погоджень.
2. Копії технічних умов та документів погоджень.

Розділ 3. Відведення земель.

1. Пояснювальна записка. Обґрунтування ширини смуги відведення, придорожньої смуги.

2. Акти вибору земельних ділянок з додатком проекту їх кордонів, каталогу координат поворотних точок смуг відведення і висот нівелірних пунктів, а також рішення про попереднє погодження місця розташування об'єкта. 3. Відомість площ земель, що підлягають відведенню в безстрокове і термінове користування з розподілом по землекористувачам і угіддям.

4. Відомість споруджуваних і перевлаштовуються об'єктів, що не відносяться до майна автодоріг загального користування підлягають передачі на баланс сторонніх балансоутримувачів.

5. Відомість майна споруджуваних і перевлаштовуються об'єктів, що відносяться до майна федеральних доріг.

6. Розрахунок збитків, отриманих за рахунок убутку земель з фонду, облік їх; підрахунок обсягів витрат по перенесенню споруд та інженерних комунікацій.

7. Звіт про оцінку ринкової вартості земельних ділянок і об'єктів нерухомого майна, що підлягає викупу для цілей будівництва (реконструкції) автомобільної дороги.

8. Угоди з власниками земельних ділянок і нерухомого майна, що вилучаються для державних потреб з встановленням викупної ціни, строків та інших умов викупу.

Розділ 4. Поділ власності і вартості будівництва (реконструкції) по балансоутримувачах.

Розділ 5. Охорона навколишнього середовища.

1. Пояснювальна записка (при необхідності).
2. Обґрунтування природоохоронних заходів.
3. Відомість будівництва запроектованих споруд.
4. Рекультивація земель.
5. Обсяги робіт, розподіл по пускових комплексах.
6. Перелік креслень. Креслення природоохоронних споруд.
7. Інженерно-технічні заходи цивільного захисту та запобігання надзвичайним ситуаціям (при наявності спеціальних вимог).

Розділ 6. Будівельні рішення по автомобільній дорозі.

6.1. Підготовчі роботи:

- пояснювальна записка (за необхідності);
- зведений план перебудови комунікацій (за необхідності);
- відомості перетинів і зближень з інженерними комунікаціями, знесення, перенесення будівель і споруд, перевлаштування комунікацій, рубки лісу, корчування і т.д .;
- обсяги робіт і розподіл по пускових комплексах;
- креслення (за необхідності).

6.2. План дороги, земляне полотно і дорожній одяг:

- пояснювальна записка (за необхідності);
- генеральний план дороги в М 1: 1000 (за необхідності) - 1: 2000;
- водовідвідні споруди;
- поздовжній профіль;
- земляне полотно і водовідведення,

- поперечні профілі типових конструкцій земляного полотна з урахуванням місцевих умов, попікетні поперечні профілі (при наявності в завданні), покілометрові відомості обсягів земляних і укріплювальних робіт з розподілом по пускових комплексах;

- дорожній одяг, відомість проектного дорожнього одягу, поперечні профілі конструкцій дорожнього одягу з укріпленнями узбіч і роздільної смуги, відомість водовідвідних споруд з поверхні дороги;

- малі штучні споруди, відомості та обсяги робіт з розподілом по пускових комплексах, конструкції штучних споруд, креслення.

6.3. Транспортні розв'язки:

- пояснювальна записка (за необхідності);

- схема інтенсивності і складу руху, типи перетинів, варіанти транспортних розв'язок;

- прийнятий варіант, черговість будівництва, відомість перетинів і примикань;

- відомості обсягів робіт з розподілом по об'єктах і пускових комплексах;

- перелік креслень, креслення плану з таблицею обсягів робіт, поперечні і поздовжні профілі, конструкції земляного полотна, дорожнього одягу.

6.4. Обстановка дороги, організація і безпека руху:

- пояснювальна записка (за необхідності);

- схема розміщення дорожніх знаків, огорожень і розмітки;

- відомості автобусних зупинок і майданчиків відпочинку;

- відомість пристрої технологічного зв'язку;

- відомість пристрої освітлення дороги;

- графіки оцінки дороги по швидкості руху, пропускної спроможності;

- відомості робіт по пускових комплексах;

- креслення.

6.5. Під'їзди:

- пояснювальна записка (за необхідності);

- плани, поперечні і поздовжні профілі траси під'їзду, конструкції земляного полотна та дорожнього одягу, інші креслення (за необхідності);
- відомість штучних споруд; відомості робіт по пускових комплексах; перелік креслень.

6.6. Будинки й споруди дорожньої служби:

- пояснювальна записка (за необхідності); схема розміщення комплексів існуючої дорожньо-експлуатаційної служби (ДЕС), пропозиції з розвитку;
- генплани проєктованих комплексів ДЕС з планами зовнішніх мереж;
- схема розміщення пунктів вагового контролю, обліку руху, метеорологічних спостережень і інші креслення;
- відомості робіт;
- креслення.

Розділ 7. Будівельні рішення по штучним спорудам:

- пояснювальна записка (за необхідності);
- відомості робіт;
- креслення і результати розрахунків, в т.ч. план мостового переходу в М 1:500;
- загальний вид моста, загальні та місцеві розмиви, регуляційні споруди, зміцнення;
- загальні види опор з розмірами, зазначенням навантажень на ґрунт або на палі підставу, несучої здатності ґрунтів, армування, дані про матеріали, тип опорних частин;
- загальний вигляд прогонових будов з розмірами, поперечним перерізом, з даними про матеріали, армування, в разі індивідуального проєкту - результати розрахунків;
- водовідведення з штучної споруди, водовідведення з укосів насипу.

Розділ 8. Організація будівництва:

- пускові комплекси, послідовність і терміни введення пускових комплексів;
- будівельний генеральний план дороги;
- календарні графіки будівництва автомобільної дороги, мостів і шляхопроводів;
- відомість потреби в основних ресурсах, будівельних конструкціях, виробках, матеріалах, устаткуванні;
- відомість джерела отримання основних будівельних матеріалів;
- технічні умови на тимчасове підключення до джерел водо- та енергопостачання, графік виконання робіт і черговість будівництва;
- генеральні плани майданчиків для будівельних матеріалів, місця утилізації відходів;
- інженерні комунікації, енергопостачання будівництва;
- креслення;
- схема організації руху на час будівництва;
- зведення обсягів робіт.

Розділ 9. Зведений кошторисний розрахунок:

- пояснювальна записка;
- договірна ціна;
- зведений кошторисний розрахунок;
- локальні та об'єктні кошторисні розрахунки.

Розділ 11. Організація робіт з утримання автомобільної дороги.

Розділ 12. Впровадження нових технологій, техніки, конструкцій і матеріалів.

Розділ 13. Тендерна документація:

- пояснювальна записка;
- документи конкурсних торгів;
- проектна документація, креслення;
- технічні специфікації;
- відомість обсягів робіт по об'єктах.

1.3.6. Оформлення проектної документації автомобільної дороги

Оформлення проектної документації на проектування регламентується ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво» [3] та ДСТУ Б А.2.4-4:2009 «Система проектної документації для будівництва. Основні вимоги до проектної та робочої документації» [4], що включає:

- вимоги до складу документації;
- вимоги до комплектації документації;
- правила виконання документації;
- правила виконання специфікацій на креслення;
- правила внесення змін до робочої документації;
- правила прив'язки робочої документації;
- правила оформлення зброшурованої документації;
- додатки (обов'язкові): марки основних комплектів робочих креслень; відомості загальних даних по робочих кресленнях; перелік стандартів та допустимих скорочень слів; основні написи і графи.

До складу робочих креслень автомобільних доріг (основний комплект робочих креслень марки АД) входять:

- загальні дані по робочих кресленнях;
- план автомобільних доріг;
- поздовжній профіль;
- поперечні профілі земляного полотна;
- поперечні профілі конструкції земляного полотна, поздовжні профілі водовідвідних і нагірних каналів.

На плані автомобільних шляхів, наносять та вказують (рис. 1):

- ситуацію місцевості, рельєф місцевості (при необхідності), «червоні» лінії;
- вершини кутів повороту автомобільних доріг або станції геодезичного ходу, пікети, знаки і лінії тангенсів, покажчики кілометрів;
- числові значення елементів кривих, кутів повороту, радіусів, тангенсів, сумарних довжин кругових і перехідних кривих;
- укоси насипів та виїмок (при необхідності);
- будівлі і споруди (без координаційних осей), інженерні мережі;
- переїзди через залізничні колії, транспортні розв'язки; прив'язки до покажчиків кілометрів або пікетів існуючих автомобільних доріг, залізничних колій та інженерних мереж у місцях їх перетинів з проектованою автомобільною дорогою;
- покажчик напрямку на північ стрілкою з літерою «Пн» у вістря (у лівому верхньому куті листа).

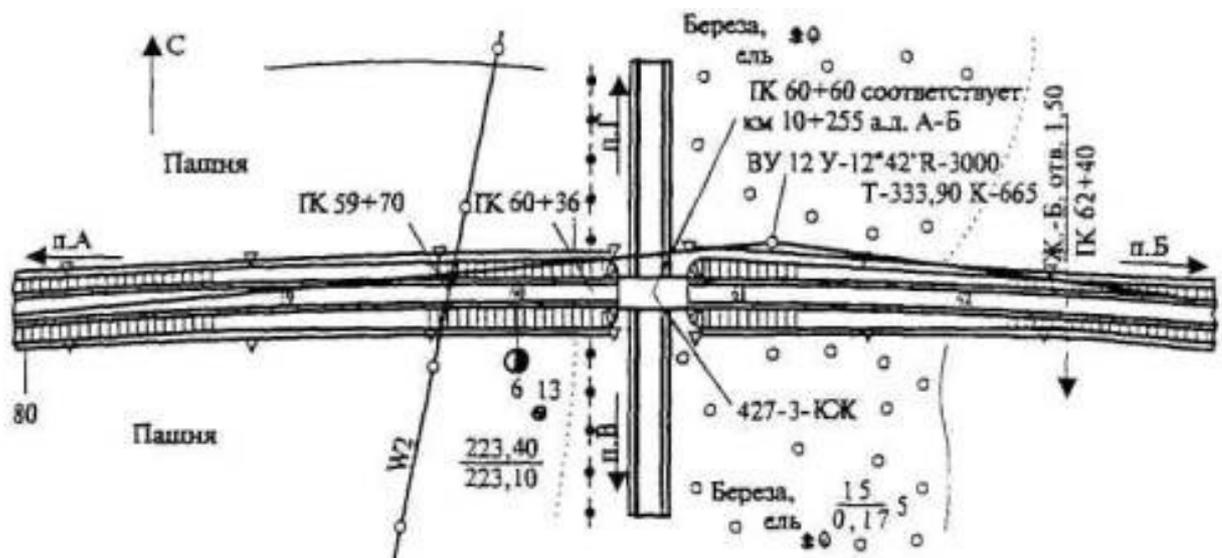


Рис. 1. Приклад оформлення плану автомобільної дороги

На поздовжньому профілі автомобільних шляхів, наносять та вказують:

- лінію фактичної поверхні землі по осі автомобільної дороги, лінії ординат від точок її переломів і лінію проекрованої брівки земляного полотна (на поздовжніх профілях міських і реконструйованих автомобільних доріг замість лінії проекрованої брівки земляного полотна наносять лінію проекрованої поверхні дорожнього покриття по осі проїжджої частини);

- розвідувальні геологічні виробки, вологість і консистенцію шарів ґрунту (умовним позначенням), позначки рівня ґрунтових вод з датою виміру;

- найменування шарів ґрунту і номери їх груп (наприклад, суглинок 33а, пісок 27б) відповідно до класифікації ґрунту за трудністю розробки.

Вище проектною лінією наносять і вказують:

- репери;
- надземні та наземні інженерні мережі;
- найменування проектованих штучних споруд;
- транспортні розв'язки;
- з'їзди;
- переїзди через залізничні колії;
- нагірні і водовідвідні канали, скиди води;
- вододільні дамби; робочі позначки насипу.

Нижче проектною лінією наносять і вказують:

- лінії ординат від точок переломів проектною лінією;
- робочі позначки виїмок;
- позначення штучних споруд та найменування існуючих штучних споруд;
- підземні інженерні мережі.

Під поздовжнім профілем поміщають таблицю (сітку) запроєктованої автомобільної дороги (рис. 2). При великій кількості плюсових точок на окремих пікетах на аркуші, де поміщений поздовжній профіль, поміщають таблицю винесення відміток і відстаней.

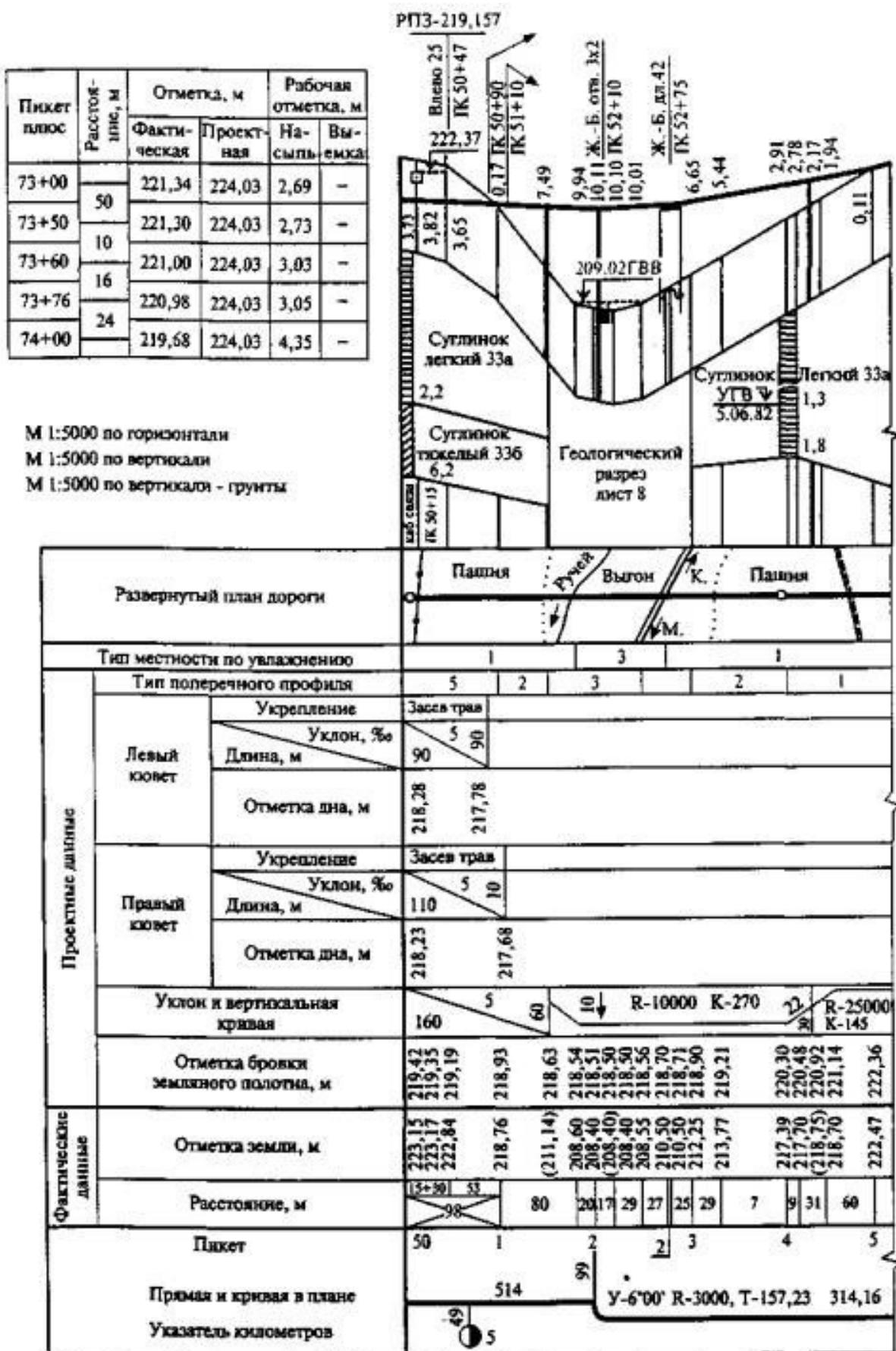


Рис. 2. Приклад позовжнього профілю проектування автомобільної дороги

На поперечному профілі земляного полотна автомобільних доріг (рис. 3) наносять і вказують:

- лінію фактичної поверхні землі, лінії ординат від точок перелому лінії фактичної поверхні землі (при реконструкції, крім того, - контур існуючого земляного полотна);
- вісь проектованої автомобільної дороги (при реконструкції, крім того, - існуючої, дороги за необхідності);
- інженерні мережі та їх найменування;
- підшви шарів ґрунту, розвідувальні геологічні виробки, вологість і консистенцію шарів ґрунту, позначки рівня ґрунтових вод з датою виміру (при необхідності);
- найменування шарів ґрунту і номери їх груп (наприклад, суглинок 33а, пісок 27б) відповідно до класифікації ґрунту за трудністю розробки;
- контур проектованого земляного полотна, лінії ординат від точки перелому вказаного контуру, крутизну укосів;
- контур зрізання родючого шару ґрунту, видалення торфу і заміни непридатного ґрунту;
- прив'язку поперечного профілю до пікетів.



Рис. 3. Приклад поперечного профіля земляного полотна автодороги

Над кожним поперечним профілем земляного полотна, зображеним на аркуші, зліва поміщають числові значення площ поперечних перерізів, наприклад насипів (Ан); виїмок (Ав); кюветів (Ак); банкетів (Аб) із зазначенням номера груп шарів ґрунту відповідно до класифікації ґрунту за трудністю розробки.

На типовому поперечному профілі конструкції земляного полотна (рис. 4) автомобільних шляхів, наносять та вказують:

- вісь проектованої автомобільної дороги;
- лінію фактичної поверхні землі (умовно);
- контур проектованого земляного полотна із зазначенням крутості укосів (при реконструкції, крім того, - контур існуючого земляного полотна);
- укріплення узбіч і укосів (схематично);
- ширину земляного полотна та його елементів;
- напрямок і значення ухилів верху земляного полотна;
- контур і розмір зрізання родючого шару, видалення торфу і заміни непридатного ґрунту;
- межі відведення землі;
- конструкцію дорожнього одягу, напрямок і значення ухилу по її поверхні, ширину проїжджої частини і крайових смуг.

Конструкцію дорожнього одягу на зображенні поперечного профілю конструкції земляного полотна вказують схематично.



Рис. 4. Приклад типового поперечного профілю конструкції земляного полотна

На детальному зображенні конструкції дорожнього одягу наносять і вказують:

- матеріал і товщину шарів, що входять до її складу, а також дренажні пристрої (матеріал шарів, що входять до складу дорожнього одягу, вказують умовним графічним позначенням);

- позначення дорожніх одягів, що розрізняються матеріалами шарів або іншими характеристиками (до позначень включають слово «Тип» і порядковий номер арабськими цифрами, наприклад «Тип 1», «Тип 2» і т.д.);

- межі ділянок автомобільної дороги, на яких застосовується конструкція дорожнього одягу (тип дорожнього одягу).

На поздовжньому профілі водовідвідних і нагірних каналів автомобільних шляхів, наносять та вказують:

- лінію фактичної поверхні землі по осі каналів, лінії ординат від точок перелому цієї лінії;

- проектну лінію дна каналу, лінії ординат від точок перелому цієї лінії; водопропускні споруди з відмітками вхідних лотків;

- дамби;

- інженерні мережі, місця випусків каналів, робочі позначки каналів.

1.4. Будівельні рішення

1.4.1. Вибір варіанту прокладання траси

Поздовжню вісь автомобільної дороги, прокладеної на поверхні землі, називають трасою. Проекція траси на горизонтальну площину є планом траси. Трасу при проектуванні задають початком і кінцем, а також і проміжними пунктами (основні опорні точки), через які повинна пройти дорога. Найменшою відстанню між двома заданими точками є пряма — повітряна лінія.

Природні та штучні перепони (контурні — озера, болота тощо; лінійні — залізниці, канали, ріки, трубопроводи тощо; висотні — гори, горби, яри), які виникають під час прокладання траси на місцевості, змушують відхиляти трасу від повітряної лінії, збільшувати довжину дороги.

Взагалі план траси складається з відрізків прямих ліній, з'єднаних між собою кривими, які проектують для забезпечення плавного та безпечного переходу автомобіля з однієї прямої на іншу, суміжну з нею, а також для кращого поєднання дороги з місцевим ландшафтом.

Криві ділянки траси. Для автомобільних доріг III категорії при кривих в плані категорій радіусом 2000 м і більше приймають колові криві для з'єднання між собою різних напрямків прямих ділянок траси.

Намічаємо два варіанти прокладання траси.

Варіант № 1

Траса виходить із пункту «10» і обходить болото по лівому краю. Прокладена траса має два кути повороту. Перший кут повороту праворуч знаходиться на ПК 16+03 і має величину $37^{\circ}00'$, радіус повороту прийнято $R_1=2000$ м. Друга вершина кута повороту знаходиться на ПК 27+54 і має величину $11^{\circ}00'$ і радіус повороту прийнято $R_2=2000$ м. Траса на цей вершині повертає праворуч. Довжина траси по першому варіанту становить 3459 м.

Перший варіант траси перетинає такі перешкоди, ґрунтову та автодорогу з твердим покриттям. При проектуванні першого варіанту враховувалося, що

траса обійде болото зі сходу та по рельєфу місцевості йде по нульовим практично відміткам.

Перший варіант траси перетинає такі перешкоди, ґрунтову та автодорогу з твердим покриттям.

Варіант № 2

Траса варіанта № 2 виходить із пункту «10» і обходить болото зі сходу. Відрізок траси має два кути повороту. Перший поворот ліворуч на ПК 9+29 при куті повороту $\alpha_1=25^\circ 00'$ та радіусі $R_1=2000$ м, щоб обійти болото. На ПК 24+13 зроблено поворот також ліворуч, кут повороту $\alpha_2=42^\circ 00'$ і радіус $R_2=2000$ м.

Довжина траси по другому варіанту становить 3567 м.

На всій довжині другий варіант траси також має перешкоди. Ґрунтову дорогу та автодорогу з твердим покриттям.

У плановому відношенні вісь обох варіантів траси закріплені до постійних предметів на місцевості.

У висотному відношенні траса закріплена реперами, які знаходяться на початку і в кінці траси.

Довжина повітряної лінії 3283 метра.

Вибір конкурентноспроможного варіанту траси

При проектуванні автомобільної дороги запропоновані варіанти дороги порівнюють по експлуатаційно-технічним показникам. Кращим є варіант, який забезпечує кращі погодні умови для роботи транспортних засобів і буде більш економічним.

Для вибору оптимального варіанта траси порівнюють не менше двох варіантів. Виділяють три групи показників, які враховують при порівнянні конкуруючих варіантів дороги: техніко-експлуатаційні; економічні; показники, що характеризують умови будівництва.

Порівняння конкуруючих варіантів траси виконуємо за техніко-експлуатаційними показниками:

– коефіцієнт подовження траси:

$$k_{п} = L_{п} / L_{пов},$$

де L – фактична довжина траси, км; $L_{пов}$ – довжина повітряної лінії, км;

– плавність траси, яка характеризується кількістю кутів повороту і середнім значенням кута повороту

$$\alpha_{ср} = \Sigma \alpha / n,$$

а також середнім радіусом повороту

$$R_{ср} = \Sigma R / n,$$

– пологість траси визначають значенням прийнятих під час проектування максимальних поздовжніх похилів i_{max} та загальної довжини ділянки, на яких ці похили прийняті;

– безпека руху характеризується забезпеченням видимості дороги у плані та поздовжньому профілі, кількістю перетину інших автомобільних доріг, а також залізниць в одному рівні;

– безперешкоди руху, яка залежить від наявності або відсутності перетинів доріг в одному рівні, кількості переправ через ріки, обходів населених пунктів або проїздів через них;

– стійкість траси характеризується протяжністю ділянок траси по болотах, нестійких ділянках з осипами, зсувами, схильних до випинання ґрунту тощо;

– кількість ліній водостоків, які перетинає траса дороги, лощин і рік.

Згідно проведених розрахунків для подальшого розроблення приймаємо варіант №1, який має більше переваг.

Техніко–експлуатаційні показники варіантів траси

№	Показники	Варіанти		Переваги «+» Недоліки «-»	
		I	II	I	II
1	2	3	4	5	6
1	Довжина траси L, м	3460	3568	+	-
2	Коефіцієнт подовження траси k_n	1,05	1,08	+	-
3	Кількість кутів повороту n, шт.	2	2	=	=
4	Загальна сума кутів повороту $\sum\alpha$	48	67	+	-
5	Середнє значення кута повороту $\sum\alpha/n$	24	33,5	+	-
6	Середнє значення радіуса горизонтальних кривих, м	2000	2000	=	=
7	Мінімальний радіус кривої у плані, м	2000	2000	=	=
8	Кількість водоперепускних споруд, шт.:				
	мостів великих	-	-	=	=
	мостів малих	-	-	=	=
	труб	5	4	-	+
9	Довжина ділянок траси, прокладених через, м:				
	ліс	-	-	=	=
	болото	-	-	=	=
	луки	-	-	=	=
	чагарник	100	100	=	=
	сільськогосподарські угіддя	-	-	=	=
	населені пункти	-	-	=	=
10	Кількість перетинань з дорогами, шт.:				
	автомобільною з твердим покриттям	1	1	=	=
	автомобільною з ґрунтовим покриттям	1	1	=	=
	залізницею	-	-	=	=
11	Максимальний поздовжній ухил, ‰	38	33	-	+
	Разом плюсів			4	2

Згідно проведених розрахунків для подальшого розроблення приймаємо варіант №1, який має більше переваг.

1.4.2 Поздовжній профіль

Поздовжнім профілем дороги називають розріз земляного полотна вертикальною площиною, проведеною через вісь дороги.

Поздовжній профіль містить лінію поверхні землі (чорний профіль), рельєф місцевості по осі дороги, ґрунтовий і гідро-ґрунтовий розріз і проектну лінію (червоний профіль). В цілому поздовжній профіль характеризує геологічні умови і висотне положення брівки земляного полотна.

Висотне положення брівки щодо лінії поверхні землі, оцінюване робочими відмітками, у вирішальній мірі визначає експлуатаційні, міцнісні і економічні показники дороги, а також її довговічність.

Для отримання оптимальних результатів при проектуванні подовжнього профілю повинні бути забезпечені:

- необхідні умови для руху автомобілів і економічно ефективної роботи автотранспорту;
- плавність і безпека руху автомобілів, що досягають розрахункової швидкості;
- стійкість, надійність і довговічність дороги;
- безперебійне функціонування дороги;
- економічність будівництва дороги.

Необхідні експлуатаційні умови забезпечуються шляхом прокладення проектної лінії з пологими поздовжніми ухилами.

ДБН В.2.3-4:2015 рекомендує застосовувати ухили до 30%. При економічній недоцільності виконання цієї рекомендації через рельєф місцевості, допускається застосовувати поздовжні ухили, що не перевищують наступних максимальних значень: при категорії дороги III - 50 %.

Плавність руху автомобілів досягається вписуванням в переломи проектної лінії кругових вертикальних кривих, а безпека - призначенням таких радіусів вертикальних кривих, які забезпечують розрахункові відстані видимості

(на опуклих переломах) і обмежують відцентрову силу в межах 5% від ваги автомобіля (на увігнутих переломах).

Вертикальні криві необхідно вписувати в переломи, де різниця суміжних ухилів Δi рівна або перевищує на дорогах II категорії 10 ‰. Підйоми вважаються позитивними ухилами, спуски негативними. Величина Δi на переломах попутних ухилів (два підйоми або спуск) визначається як різниця ухилів, що сполучаються, а на переломах зустрічних ухилів (спуск і підйом, підйом і спуск) - як їх сума.

Найменші значення параметрів поздовжнього профілю, при яких ще забезпечуються плавність і безпека руху автомобілів, приведені в таблиці 10 ДБН. У проекті використано якомога більші значень параметрів - що підвищує зручність і безпеку руху.

Величина рекомендованої робочої відмітки залежить від характеру місцевості по типу зволоження, дорожньо кліматичної зони, виду ґрунту земляного полотна, розрахункового рівня снігового покриву.

Для першого типу місцевості

$$h_p = h_{до} - c * i_o$$

де h_p - рекомендована робоча відмітка - ширина обочини

i_o - похил обочини

$h_{до}$ - товщина дорожнього одягу

$$h_p = 0,36 - 2,5 * 0,04 = 0,26 \text{ м}$$

По умовах рівня снігового покриву.

$$h_p = H_{сн} - H_{бр}$$

де $H_{сн}$ - товщина снігового покриву

$H_{бр}$ - мінімальне підвищення бровки насипу над рівнем снігового покриву

$$h_p = 0,40 + 0,6 = 1,00 \text{ м}$$

Порівнюємо рекомендовані робочі відмітки і приймаємо для I типу місцевості

$$h_p = 1,00 \text{ м}$$

Поздовжній профіль доріг оформляють за ГОСТ 21.511-83 у різних масштабах: в даному проекті – по горизонталі М 1 /5000; по вертикалі 1 / 500; ґрунтів по вертикалі М 1/ 50.

Червону лінію будуємо графоаналітичним методом.

На вертикальних кривих кювети повторюють реальний круговий контур брівки земляного полотна. Проектування кюветів виконується в такій послідовності:

1. по величинах робочих відміток встановлюються місця, де необхідне влаштування кюветів.

2. задається ухил дна кювету і тип укріплення;

3. аналітично визначається відстань від найближчого пікету до точок з нульовими робочими відмітками і до точок перетину дна кювету з чорним профілем ;

4. указуються проектні відмітки дна кювету на всіх його переломах, на пікетах і в місцях виходу на поверхню;

5. записуються проектні ухили кюветів;

6. указуються відстані між переломами і виконується прив'язка до пікетажу точок початку і кінця кювету, а також точок з нульовими відмітками;

7. виконується перевірка обчислень (відмітки дна кюветів в місцях виходу на поверхню повинні відповідати відміткам землі; різниця між проектними відмітками брівки земляного полотна і проектними відмітками дна кювету повинна бути рівна прийнятій глибині кювету; крім того, у відповідності повинні знаходитися вказані відстані, ухили і відмітки);

виконується остаточне оформлення креслення і відповідних граф. Проектні дані, що відносяться до кюветів, проставляються синьою тушшю.

1.4.3. Земляне полотно та поперечний профіль

Ширина земляного полотна поверху складає 15 м.

Проїжджа частина – головний конструктивний елемент, призначений для руху транспорту відповідної вантажопідйомності, габаритних розмірів з певною швидкістю. Вона покрита дорожнім одягом, який повинен бути міцним,

а поверхня його – рівною, шорсткою і без пилу. Проїжджа частина складається з двох смуг руху по 3,75 м і дорівнює 7,5 м.

Узбіччя – бокові смуги, що примикають до проїзної частини; вони є упором для дорожнього одягу, дають змогу підвищувати безпеку руху, а також придатні для короткої вимушеної зупинки автомобіля та тимчасового складання будівельних матеріалів під час ремонту дороги. Ширина узбічч 3,75 м з укріпленням по 0,75 м.

Поперечні похили проїзної частини для – асфальтобетонних покриттів – 25 %, гравійних та щебених 25– 30 %; на узбіччях, укріплених матеріалами, зміцненими в'язучими, – 30 – 40 %, щебенем, гравієм і шлаком – 40–60%, засіванням травою – 50–60%.

Земляне полотно споруджують без розривів. Розриви у земляному полотні дозволяються лише на ділянках з особливими ґрунтовими умовами, де роботи виконують за індивідуальними проектами, які передбачають технологічні або сезонні перерви (глибокі болота, зсувні ділянки, глибокі скельні виїмки тощо).

Земляне полотно, крім випадків будівництва на спланованих територіях, слід споруджувати з випередженням подальших робіт. Величина його повинна визначатися проектом організації будівництва, забезпечувати безперервне та рівномірне улаштування дорожніх основ і покриттів.

На ділянках заділу земляне полотно має бути влаштовано до проектної позначки, поверхня його спланована, укоси укріплені, забезпечена надійна робота водовідвідних споруд.

Під час проведення робіт забезпечують тимчасове водовідведення, запобігаючи збиранню води та перезволоженню земляного полотна. Насип улаштовують шарами (товщиною 0,2–0,4м залежно від ущільнюваних засобів – котків) з рівномірним ущільненням кожного з них по всій ширині земляного полотна, не змішуючи неоднорідних ґрунтів в окремих шарах. Виїмки та бокові резерви починають розробляти з пониженого рельєфу. Споруджуючи земляне

полотно в місцевості з можливою акумуляцією дощової води, слід своєчасно виконувати укріплювальні роботи, щоб уберегти насип від розмивання.

Шар родючого ґрунту на товщину, що встановлена проектом (0,25–0,4м), необхідно забрати з поверхні, що буде зайнята земляним полотном, резервами, іншими елементами та спорудами, і укласти у вали вздовж межі смуги відведення або штабелі у спеціально відведених для цього місцях.

Типові поперечні профілі передбачають крутизну укосів

– насипу:

при $H_{нас} < 3м$ – 1:4;

при $H_{нас} < 6м$ – 1:1.5;

при $H_{нас} < 12м$ – верхня частина 1:1.5, нижня частина 1:1.75.

– виїмки: внутрішній укіс приймають 1:4, зовнішній – 1:1.5.

Приймаємо 4 типів поперечного профілю земляного полотна:

Тип 1. Насип висотою до 1 метра.

Тип 2. Насип висотою до 3 метрів.

Тип 3. Виїмка глибиною до 6 метра.

Тип 4. Виїмка глибиною більше 6 метра.

Тип 5. Виїмка глибиною до 1 метра.

Тип 6. Виїмка глибиною більше 1 метра.

Найбільш широко використовуються поперечні профілі типу 2 і 3.

1.4.4 Дорожній одяг

1. Розрахункова перспективна інтенсивність руху 2400 втомобілів:

2. Середній склад транспортного потоку:

	ГАЗ-53А	ЗІЛ - 130	МАЗ - 500 А	КамАЗ - 5320	МАЗ - 503 А	КрАЗ - 256Б 1	Ікарус - 260	ЛАЗ-699 Н	Легко ві
відсоток	9	14	7	15	8	10	5	4	28
авт/доб	216	336	168	360	192	240	120	96	672
S_i	0,08	0,20	1,04	0,27	1,06	3,48	0,79	0,40	0,00
$n_i * S_i$	0,007	0,028	0,073	0,041	0,085	0,348	0,040	0,016	0,000

3. Щорічний ріст інтенсивності руху - 7 %

4. Глибина залягання ґрунтових вод – 3,8 м

5. Вид ґрунту земляного полотна – супісок важкий.

6. Тип місцевості за умовами зволоження – I

7. Категорія дороги – III

8. Потрібний рівень надійності: капітальний $K_H = 0,95$; $K_M = 0,9$

9. Тип покриття: капітальний

Розрахунок інтенсивності руху та необхідний модуль пружності

$$S_m = \sum n_i * S_i = 0,64$$

$$N_{розр} = 0,55 * 2400 * 0,64 = 841 \text{ авт/добу.}$$

За номограмою знаходимо потрібний модуль пружності $E_{потр}$ при

інтенсивності руху $N_{розр} = 841$ авт/добу

$$\rightarrow E_{потр} = 264 \text{ МПа.}$$

Приймаємо потрібний модуль пружності $E_p = E_{потр} * K_{міц} = 261 * 0,9 = 240$

МПа. Мінімальний повинен бути для III категорії капітального типу: 220 МПа

Приймаємо розрахований модуль пружності.

Розрахунок дорожнього одягу по пружному прогину

асфальтобетон $E_1 = 3200$ МПа

асфальтобетон $E_2 = 2400$ МПа

чорний щебінь методом

заклининювання $E_3 = 800$ МПа

пісок $E_4 = 100$ МПа

Супісок важкий $E_5 = 70$ МПа

асфальтобетон $E_1 = 3200$ МПа

асфальтобетон $E_2 = 2400$ МПа

щебенева основа способом просочення

$E_3 = 500$ МПа

основа з фракційного щебеню

$E_4 = 300$ МПа

пісок $E_4 = 100$ МПа

Супісок важкий $E_5 = 70$ МПа

Варіант 1

1) перший шар

$$\frac{E_{заг}}{E_g} = \frac{240}{3200} = 0,075 \quad \frac{H}{D} = \frac{4}{37} = 0,108$$

$$\frac{E_n}{E_g} = 0,056; E_n = 3200 * 0,056 = 179,2 \text{ МПа}$$

2) Другий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_g} = \frac{179,2}{2400} = 0,0746 \quad \frac{H}{D} = \frac{6}{37} = 0,162$$

$$\frac{E_n}{E_g} = 0,049 = 2400 * 0,049 = 117,6 \text{ МПа}$$

3) Третій шар

$$\frac{E_{заг}}{E_g} = \frac{117,6}{800} = 0,147 \quad \frac{H}{D} = \frac{12}{37} = 0,324$$

$$\frac{E_n}{E_g} = 0,08; E_n = 0,08 * 800 = 72 \text{ МПа}$$

4) Четвертий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_g} = \frac{72}{100} = 0,72 \quad \frac{E_n}{E_g} = \frac{70}{100} = 0,70$$

$$\frac{H}{D} = 0,18 \quad H = 0,32 * 18 = 7 \text{ см}$$

Мінімальна товщина шару піску згідно нормативів становить 15 см

Конструкція дорожнього одягу:

- 1 Асфальтобетон дрібнозернистий тип А, марка 1 – 4 см
- 2 Асфальтобетон грубозернистий тип А, марка 1 – 6 см
- 3 Чорний щебінь методом заклинювання – 12 см
- 4 Пісок – 15 см

Загальна товщина – 37 см

Варіант 2

1) перший шар

$$\frac{E_{заг}}{E_г} = \frac{240}{3200} = 0,075 \quad \frac{H}{D} = \frac{5}{37} = 0,135$$

$$\frac{E_H}{E_г} = 0,055; E_H = 3200 * 0,055 = 176 \text{ МПа}$$

2) Другий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_г} = \frac{176}{2400} = 0,073 \quad \frac{H}{D} = \frac{6}{37} = 0,162$$

$$\frac{E_H}{E_г} = 0,05 = 2400 * 0,05 = 120 \text{ МПа}$$

3) Третій шар

$$\frac{E_{заг}}{E_г} = \frac{120}{500} = 0,24 \quad \frac{H}{D} = \frac{10}{37} = 0,27$$

$$\frac{E_H}{E_г} = 0,18; E_H = 0,18 * 500 = 90 \text{ МПа}$$

4) Четвертий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_г} = \frac{90}{300} = 0,3 \quad \frac{H}{D} = \frac{12}{37} = 0,405$$

$$\frac{E_H}{E_г} = 0,198; E_H = 0,198 * 300 = 59,1 \text{ МПа}$$

Так як модуль пружності четвертого шару менше ніж модуль пружності основи, то п'ятий шар не потрібен ($59,1 \text{ МПа} < 70 \text{ МПа}$)

Конструкція дорожнього одягу:

- 1 Асфальтобетон дрібнозернистий тип А, марка 1 – 5 см
- 2 Асфальтобетон грубозернистий тип А, марка 1 – 6 см
- 3 Щебінь методом просочування – 10 см
- 4 Фракційний щебінь – 12 см

Загальна товщина – 33 см

Виходячи товщини одягу та вартості матеріалів вибираємо 2 варіант.

РОЗДІЛ 2. СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА

2.1. Загальні положення

У даному розділі роботи розробляються технічні рішення на проектування штучної споруди для автодороги III категорії в Донецькій області.

Штучні споруди на автомобільних дорогах складають до 30% вартості будівництва дороги в цілому [9]. Через це проблема підвищення ефективності капітальних укладень у дорожнє будівництво багато в чому залежить від зменшення вартості будівництва штучних споруд.

Основними водопропускними штучними спорудами на автомобільних дорогах є труби (майже 85 %). Труби мають значну перевагу порівняно з малими мостами: влаштовувати їх простіше, ніж споруджувати мости; вартість при пропусканні однієї і тієї ж розрахункової витрати води менша; спорудження труби в насипі не порушує безперервності земляного полотна, поліпшує експлуатаційні якості дороги та безпеку руху по ній; експлуатаційні витрати на утримання труби значно менші, ніж на утримання мосту; труби можна влаштовувати при різних комбінаціях плану і профілю дороги [9]. У деяких випадках прямокутні труби служать для прокладання під основною дорогою польових доріг, скотопрогонів, пішохідних проходів.

Проектування труби виконуємо у такій послідовності: встановлюємо вихідні дані для визначення витрат води; визначаємо витрати від зливи і сніготанення, розрахункову витрату; підбираємо найбільш економічний отвір типової труби, визначаємо мінімальну висоту насипу біля труби, довжину труби при фактичній висоті насипу.

Гідравлічний розрахунок труби включає визначення: діаметра і типу зміцнення русла; висоти підпора води і висоти насипу над трубою; довжини труби.

2.2. Розрахунок максимальної витрати води

2.2.1. Максимальна витрата води від зливогого стоку, м³/с:

$$Q_3 = 16,7 \times a_{зод} \times K_t \times F \times \alpha \times \varphi$$

де $a_{зод}$ – середня інтенсивність зливи тривалістю 1 год, мм/хв (табл. 3.1 [5]), яка залежить від району (рис. 3.1 [9]) та ймовірності перевищення повені $ЙП$, %.

Для III Категорії дороги та малих мостів і труб $ЙП = 2\%$ (табл. 3.2 [9]); K_t – коефіцієнт переходу від інтенсивності зливи тривалістю 1 година до розрахункової інтенсивності (табл. 3.3 [9]);

F – площа водозбору, км², (визначається за топографічною картою);

α – коефіцієнт витрати стоку, яка залежить від виду ґрунту на поверхні водозбору (табл. 3.4 [9]);

φ – коефіцієнт редукції, що враховує неповноту стоку (табл 3.5 [9]).

Вихідні дані:

1. Зливовий район для Донецької області – 5.
2. Ймовірність перевищення паводку на дорозі III категорії – $ВП=1\%$.
3. Інтенсивність зливи годинної тривалості – $a_{год} = 0,87$ мм/хв
4. Площа водозбірного басейну, км²

$$F_1 = 0,18$$

$$F_2 = 0,14$$

$$F_3 = 0,12$$

$$F_4 = 0,17$$

$$F_5 = 0,15$$

5. Довжина улоговини, км:

$$L_{л1} = 0,55$$

$$L_{л2} = 0,36$$

$$L_{л3} = 0,25$$

$$L_{л4} = 0,43$$

$$L_{л5} = 0,45$$

6. Середній ухил улоговини

$$i_y = \frac{H_v - H_n}{l_n},$$

де H_v – позначка верхньої частини улоговини,

H_n – позначка нижньої частини улоговини біля траси,

i_y – довжина головної улоговини до траси

$$i_{y1} = \frac{200 - 177,5}{550} = 0,041 = 41 \text{ ‰}$$

$$i_{y2} = \frac{185 - 176,5}{360} = 0,024 = 24 \text{ ‰}$$

$$i_{y3} = \frac{182 - 176,0}{250} = 0,024 = 24 \text{ ‰}$$

$$i_{y4} = \frac{185 - 174,0}{430} = 0,026 = 26 \text{ ‰}$$

$$i_{y5} = \frac{200 - 191}{450} = 0,020 = 20 \text{ ‰}$$

7. Ухил улоговини у споруди визнається як ухил між точками, розташованими вище та нижче на 50 м осьової точки труби

$$i_c = \frac{H_v - H_n}{100},$$

де H_v ; H_n – відмітки точок, розташовані відповідно вище і нижче на 50 м від осьової точки труби

$$i_{c1} = \frac{189 - 186,5}{100} = 0,025 = 25 \text{ ‰}$$

$$i_{c2} = \frac{177,5 - 174,0}{100} = 0,025 = 25 \text{ ‰}$$

$$i_{c3} = \frac{176,5 - 175,0}{100} = 0,010 = 10 \text{ ‰}$$

$$i_{c4} = \frac{174,5 - 173,5}{100} = 0,010 = 10 \text{ ‰}$$

$$i_{c5} = \frac{190,0 - 188,0}{100} = 0,020 = 20 \text{ ‰}$$

8. Коефіцієнт переходу від інтенсивності зливи тривалістю 1 години до розрахункової інтенсивності

$$K_{t1} = 4,33$$

$$K_{t2} = 4,47$$

$$K_{t3} = 4,68$$

$$K_{t4} = 4,38$$

$$K_{t5} = 4,35$$

9. Коефіцієнт витрати стоку при супіщаних ґрунтах на поверхні водозбірному басейну – $\alpha_{1=5} = 0,8$

10. Коефіцієнт редукції (враховує неповноту стоку)

$$\varphi_1 = 0,49$$

$$\varphi_2 = 0,54$$

$$\varphi_3 = 0,55$$

$$\varphi_4 = 0,50$$

$$\varphi_5 = 0,52$$

Таблиця розрахункових даних

ПК Площа, км. кв	Довжина лога, км	Ухил улоговини, %	Ухил лога біля спор., %	Коефіцієнт переходу, K_t	Коефіцієнт витрат стоку, α	Коефіцієнт редукції, φ	
5+80	0,18	0,55	41	25	4,33	0,8	0,49
9+40	0,14	0,36	24	25	4,47	0,8	0,54
14+20	0,12	0,25	24	10	4,68	0,8	0,55
19+50	0,17	0,43	26	10	4,38	0,8	0,50
33+00	0,15	0,45	20	10	4,35	0,8	0,52

11. Максимальна витрата води від зливогого стоку, m^3/c :

$$Q_3 = 16,7 * a_{год} * F * K_t * \alpha * \varphi, \quad \text{де}$$

$a_{год}$ - інтенсивність зливи годинної тривалості,

F – площа водозбірного басейну,

K_t - коефіцієнт переходу від інтенсивності зливи тривалістю 1 години до розрахункової інтенсивності,

α - коефіцієнт витрати стоку,

φ , - коефіцієнт редуції,

ПК5+80

$$Q_{31} = 16,7 * 0,89 * 0,18 * 4,33 * 0,8 * 0,49 = 4,6 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК9+40

$$Q_{32} = 16,7 * 0,89 * 0,14 * 4,47 * 0,8 * 0,54 = 4,1 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК14+20

$$Q_{33} = 16,7 * 0,89 * 0,12 * 4,68 * 0,8 * 0,55 = 3,8 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК19+50

$$Q_{34} = 16,7 * 0,89 * 0,14 * 4,38 * 0,8 * 0,50 = 4,4 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК33+00

$$Q_{35} = 16,7 * 0,89 * 0,15 * 4,35 * 0,8 * 0,52 = 4,1 \text{ м}^3/\text{с}$$

2.2.2. Максимальна витрата води від сніготанення, м³/с:

$$Q_m = \frac{K_o \times h_{розр} \times F}{(F + 1)^n} \delta_1 \delta_2$$

де K_o – коефіцієнт дружності повені; n – показник ступеня для дорожньо-кліматичної зони (рис. 3.3. [9]);

F – площа водозбору, км²;

$h_{розр} = \bar{H} \times K_p$ – розрахунковий шар сумарного стоку, мм;

h – середній багаторічний шар стоку води від сніготанення, мм (рис. 3.4 [9]);

K_p – модульний коефіцієнт при гамма-параметричному законі розподілу (рис. 3.5. [9]), який залежить від ЙП, C_{vh} , C_{sh} ;

C_{vh} – коефіцієнт варіації шару стоку повені (рис. 3.6 [9]);

C_{sh} – коефіцієнт асиметрії;

δ_1 – коефіцієнт, що враховує зменшення витрат, при наявності на поверхні басейну озер більш ніж 2%, $\delta_1 = 1,0$; δ_2 – коефіцієнт, що враховує зменшення витрат, при наявності на поверхні басейну лісів та боліт, $\delta_2 = 1,0$.

Вихідні дані:

1. Коефіцієнт дружності повені $K_o=0,02$, показник ступеня $n=0,25$.

2. Площа водозбірного басейну, км²

$$F_1 = 0,18$$

$$F_2 = 0,14$$

$$F_3 = 0,12$$

$$F_4 = 0,17$$

$$F_5 = 0,15$$

3. Середній багаторічний шар стоку води від сніготанення $h=5*0,9=5$ мм.

4. Коефіцієнт варіації шару стоку повені при площі водозбору до 50 км²

коефіцієнт C_{vh} збільшується 1,25 раза, тобто

$$C_{vh} = 0,7 * 1,25 = 0,88$$

$$C_{sh} = 2 * C_{vh} = 2 * 0,88 = 1,96$$

5. Модульний коефіцієнт – $K_p = 3,7$

6. Розрахунковий шар сумарного стоку

$$(h_{\text{розр}} = h * K_p) = 55 * 3,7 = 204 \text{ мм.}$$

7. Коефіцієнт, що враховує зменшення витрат, при наявності на поверхні басейну озер більше 2% $\delta_1 = 1$.

8. Коефіцієнт, що враховує зменшення витрат при наявності на поверхні басейну лісів та боліт $\delta_2 = 1$

Максимальна витрата води від сніготанення, $\text{м}^3/\text{с}$:

$$Q_{\text{T}} = \frac{K_0 * h_{\text{роз}} * F}{(F + 1)^n} * \delta_1 * \delta_2 ; \text{де}$$

K_0 - коефіцієнт дружності повені;

$h_{\text{роз}}$ - розрахунковий шар сумарного стоку;

F - площа водозбірного басейну;

n - показник ступеня ;

δ_1 - коефіцієнт озерності;

δ_2 - коефіцієнт заболоченості;

ПК5+80

$$Q_{\text{T1}} = \frac{0,02 * 204 * 0,18}{(0,18 + 1)^{0,25}} = 0,7 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК9+40

$$Q_{\text{T2}} = \frac{0,02 * 204 * 0,14}{(0,14 + 1)^{0,25}} = 0,6 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК14+20

$$Q_{\text{T3}} = \frac{0,02 * 204 * 0,12}{(0,12 + 1)^{0,25}} = 0,5 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК19+50

$$Q_{\text{T4}} = \frac{0,02 * 204 * 0,17}{(0,17 + 1)^{0,25}} = 0,7 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК33+00

$$Q_{т5} = \frac{0,02 * 204 * 0,15}{(0,15 + 1)^{0,25}} = 0,6 \text{ м}^3/\text{с}$$

Оскільки максимальні витрати від зливи більші, ніж витрати від сніготанення, то за розрахункові беруть витрати від зливи.

ПК5+80

$$Q_{роз} = Q_3 = 4,6 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК9+40

$$Q_{роз} = Q_3 = 4,1 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК14+20

$$Q_{роз} = Q_3 = 3,8 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК19+50

$$Q_{роз} = Q_3 = 4,4 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК33+00

$$Q_{роз} = Q_3 = 4,1 \text{ м}^3/\text{с}$$

2.3. Підбір отвору водоперепускної труби

Отвір проектною труби підбирають в залежності від $Q_{роз}$

Режим протікання води у трубах може бути: безнапірний, коли $H < 1,2/h_{тр}$ і по всій довжині труби є вільна поверхня; напівнапірний, якщо $1,2/h_{тр} < H < 1,4/h_{тр}$ і тільки на вхідній ділянці є цілий переріз, заповнений водою, а на більшій частині труби є вільна поверхня; напірний, коли $H > > 1,4/h_{тр}$ і тільки на невеличкій ділянці при виході є вільна поверхня, а на більшій частині цілий переріз, заповнений водою.

Труби, як правило, влаштовують у безнапірному режимі, при якому не затоплюються сільськогосподарські угіддя та зменшуються обсяги земляних робіт на рівнинній місцевості. Для безнапірного режиму беремо

ПК5+80 – трьохочкову круглу трубу діаметром 1,25 м, з оголовком розтрубного типу та конічним вихідним кінцем

1. Витрата води – 4,5 м³/с

2. Глибина води перед трубою – 0,95 м
3. Швидкість води на виході із труби – 2,5 м/с

ПК9+40 – трьохочкову круглу трубу діаметром 1,0 м, з оголовком розтрубного типу та конічним вихідним кінцем

1. Витрата води – 4,2 м³/с
2. Глибина води перед трубою – 1,03 м
3. Швидкість води на виході із труби – 2,7 м/с

ПК14+20 – двохочкову круглу трубу діаметром 1,25 м, з оголовком розтрубного типу та конічним вихідним кінцем;

1. Витрата води – 4,0 м³/с
2. Глибина води перед трубою – 1,13 м
3. Швидкість води на виході із труби – 2,7 м/с

ПК19+50 – трьохочкову круглу трубу діаметром 1,00 м, з оголовком розтрубного типу та конічним вихідним кінцем;

1. Витрата води – 4,2 м³/с
2. Глибина води перед трубою – 1,03 м
3. Швидкість води на виході із труби – 2,7 м/с

ПК33+00 – трьохочкову круглу трубу діаметром 1,00 м, з оголовком розтрубного типу та конічним вихідним кінцем.

1. Витрата води – 4,2 м³/с
2. Глибина води перед трубою – 1,03 м
3. Швидкість води на виході із труби – 2,7 м/с

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Кваліфікаційна робота бакалавра на тему «Проект будівництва автомобільної дороги III категорії в Краматорському районі Донецької області.» розроблено на підставі завдання, виданого кафедрою автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель, у відповідності з вимогами діючої нормативно-технічної документації.

Кваліфікаційна робота бакалавра містить 2 розділи розрахунково-пояснювальної записки обсягом 52 стор. та 5 аркушів креслень.

У розділі «Проектно-будівельна частина» розглянуто умови прокладання траси, обґрунтовано та запроектовано елементи дороги (план, поздовжній та поперечні профілі), розраховано конструкцію дорожнього одягу.

У розділі «Спеціальна частина» розраховано та підібрано штучну водоперепускну споруду – трохочкова труба на ПК 9+40 діаметром 1.00 м.

Основні техніко-економічні показники

Протяжність траси автомобільної дороги,	3.460 км
Протяжність повітряної лінії	3.283 км
Коефіцієнт подовження траси	1.05
Кількість поворотів	2
Середній радіус повороту,	2000 м
Середній радіус кутів повороту	24
Кількість смуг руху	2
Ширина смуги руху	3,5 м
Ширина проїзної частини	7,0 м
Ширина узбіччя,	2,5 м
Ширина укріпленої смуги узбіччя,	0.5 м
Ширина земляного полотна,	12 м
Кількість штучних споруд:	
– водоперепускних труб	5
– мостів	-
– шляхопроводів	-

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Законі України «Про автомобільні дороги» [Електронний ресурс]
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>
2. ДБН В.2.3-4:2015. Споруди транспорту. Автомобільні дороги. – К.: Мінрегіонбуд України, 2016
3. ДБН В.2.3-5:2018. Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів. – К.: Мінрегіонбуд України, 2018
4. ДБН В.2.3-22:2009. Мости та труби. Основні вимоги проектування. – К.: Мінрегіонбуд України, 2009
5. ДБН А.2.2-3:2014. Склад та зміст проектної документації на будівництво. – К.: Мінрегіонбуд України, 2014
6. ДСТУ Б А.2.4-4:2009. Система проектної документації для будівництва. Основні вимоги до проектної та робочої документації. – К.: Мінрегіонбуд України, 2009
7. ДСТУ Б А.2.4-29:2008. Автомобільні дороги. Земляне полотно і дорожній одяг. Робочі креслення. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2008
8. ДСТУ-Н Б В.2.3-32:2016 Настанова з улаштування земляного полотна автомобільних доріг. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2016
9. ГБН В.2.3-37641918-559:2019 Автомобільні дороги. Дорожній одяг нежорсткий. Проектування. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2016
10. ДБН В.1.2-14:2018 Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Загальні принципи забезпечення надійності та конструктивної безпеки будівель і споруд. – К.: УкрНДІПСК, 2018
11. ДСТУ 8855:2019 Будівлі та споруди. Визначення класу наслідків (відповідальності). – К.: ТК 319, 2019
12. ГБН В.2.3-37641918-552:2015 Автомобільні дороги. Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів дорожнього будівництва. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2015

13. ДБН А.3.1-5:2016 Організація будівельного виробництва. – К.: НДІБВ, 2016
14. ДБН А.3.2-2-2009 Охорона праці і промислова безпека у будівництві. Основні положення. – К.: Мінрегіонбуд України, 2012
15. ДБН В.1.1-7:2016 Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги. – К.: Мінрегіонбуд України, 2016
16. ДСТУ 8907:2019 Настанова щодо організації проведення експертизи проектної документації на будівництво. – К.: ТК 319, 2019
17. ДСТУ 8749:2017 Безпека дорожнього руху. Огородження та організація дорожнього руху в місцях проведення дорожніх робіт. – К.: ТК 307, 2017
18. ДСТУ 8752:2017 Безпека дорожнього руху. Проект організації дорожнього руху. Правила розроблення, побудови, оформлення. Вимоги до змісту. – К.: ДП «ДерждорНДІ», 2016
19. Бабков В.Ф. Проектирование автомобильных дорог / В.Ф. Бабков, О.В. Андреев. – М.: Транспорт, 1987. – 415 с.
20. Білятинський О.А. Заворицький В.Й., Старовойда В.П., Хом'як Я.В. Проектування автодоріг. Ч. I. – К.: В.ш., 1997. – 518 с.
21. Білятинський О.А. Заворицький В.Й., Старовойда В.П., Хом'як Я.В. Проектування автодоріг. Ч. II. – К.: В.ш., 1998. – 415 с.
22. Білятинський О.А., Старовойда В.П. Проектування капітального ремонту і реконструкції доріг. – К.: Вища освіта, 2003. – 343 с.
23. Бойчук В.С. Довідник дорожника. – К., Урожай, 2002. – 560 с.
24. Бойчук В.С., Кірічек Ю.О., Сергеев О.С. Штучні споруди на дорогах. – Дн-к, ПДАБА, 2004. – 364 с.
25. Ксенодохов В.И. Таблицы для клотоидного проектирования и разбивки плана и профиля автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1981. – 431 с.
26. Кубасов А.У., Чумаков Ю.Л., Широков С.Д. Строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1985. – 336 с.

27. Новые технологии и машины при строительстве, содержании и ремонте автомобильных дорог / Под ред. А.Н. Максименко – Мн.: Дизайн, 2002. – 240 с.
28. Орнатский Н.П. Автомобильные дороги и охрана природы. – М.: Транспорт, 1982. – 264 с.
29. Операционный контроль качества земляного полотна и дорожных одежд / Под ред. А.Я. Тулаева. – М.: Транспорт, 1985. – 224 с.
30. Проектирование автомобильных дорог: Справочник инженера-дорожника / Под ред. Г.А.Федорова. – М.: Транспорт, 1989. – 437 с.
31. Савенко В.Я., Славінська О.С., Лисенко О.П. Основи технології будівництва доріг. – К.: НТУ, 2006. – 247 с.
32. Справочник инженера-дорожника. Изыскания и проектирование автомобильных дорог / Под ред. О.В. Андреева. – М., Транспорт, 1977. – 242 с.
33. Строительство автомобильных дорог. Справочник инженера дорожника / Под ред. В.А. Бочина. – М.: Транспорт, 1980. – 512 с.
34. Строительство автомобильных дорог: В 2-х ч. / Под ред. В.К. Некрасова. – М.: Транспорт, 1980. – 354 с.
35. Технологія будівництва автомобільних доріг в прикладах (для курсового та дипломного проектування) / В.Я. Савенко, О.С. Славінська, Г.М. Фещенко, В.І. Каськів. – К.: НТУ, 2003. – 377 с.
36. Укрупненные показатели сметной стоимости. Автомобильные дороги / Министерство транспортного стр-ства. – М.: Стройиздат, 1983. – 56 с.
37. Хомяк Я.В. Проектирование сетей автомобильных дорог / Я.В. Хомяк. – К.: Транспорт, 1983. – 206 с.
38. Шкуренко А.Т. Основы строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог / А.Т. Шкуренко. – М.: Транспорт, 1987. – 320 с.