**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ**

**ФИЛИАЛ ФГАОУ ВПО**

**«КАЗАНСКИЙ (ПРИВОЛЖСКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**В Г.НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ**

**СТРОИТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ**

**КАФЕДРА: «ТЕХНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И УПРАВЛЕНИЕ НЕДВИЖИМОСТЬЮ»**

**СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

**Учебное пособие по выполнению курсового проекта**

**«Технология и организация работ по строительству автомобильной дороги»**

**для студентов направления «Строительство» профиля «Автомобильные дороги»**

**Набережные Челны**

**2014**

Строительство автомобильных дорог. Учебное пособие для студентов специальности направления «Строительство» профиля «Автомобильные дороги », для курсового и дипломного проектирования / Составил Тимиров Э.В.,

г. Набережные Челны, К(П)ФУ, 2014 - 80 с.

Учебное пособие предназначено для студентов специальности 270205 «Автомобильные дороги» очной форм обучения для курсового и дипломного проектирования. В первую часть включены технологические расчеты по подготовке дорожной полосы, устройству искусственных сооружений и возведению земляного полотна автомобильной дороги, во вторую часть дорожная одежда, обустройство дорог

Методические указания рекомендованы для студентов и преподавателей, а также для инженерно-технических работников дорожно-строительной отрасли.

Методические указания составлены в соответствии с Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования по направлению 270600 «Строительство» для специальности 270205 «Автомобильные дороги и аэродромы» и учебного плана Камской государственной инженерно-экономической академии.

Рецензент – к.т.н. – доцент кафедры ТСП Р.Г. Галиакберов.

Печатается по решению научно-методического совета Камской государственной инженерно-экономической академии.

Казанский (Приволжский) Федеральный Университет, 2014

### ВЕДЕНИЕ

## Целью учебного пособия является оказание помощи студентам очной и заочной форм обучения специальности 291000 «Автомобильные дороги и аэродромы» в выполнении курсового проекта по дисциплине «Строительство автомобильных дорог» и подготовке дипломного проекта строительства автомобильной дороги.

В настоящих методических указаниях приводятся последовательность и методика выполнения курсового проекта.

## ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

Курсовой и дипломный проекты должны быть максимально приближены к уровню выполнения *проекта производства работ (ППР)*согласно СНиП 3.01.01-85 [1] применительно к конкретным условиям деятельности дорожно-строительных организаций. В целом проект на строительство автомобильной дороги охватывает два основных раздела: *возведение земляного полотна с подготовкой дорожной полосы и устройством искусственных сооружений*, *устройство дорожной одежды с обустройством дороги.*

Исходными данными для выполнения ППР, а, следовательно, и курсового проекта являются:

- общие сведения о природно-климатических и грунтово-геологических условиях строительства;

- рабочие чертежи (продольный профиль автомобильной дороги, план трассы в горизонталях, ведомость объемов земляных работ);

- сведения о размещении резервов и карьеров, а также качестве местных строительных материалов (паспорта карьеров, сертификаты материалов);

-сведения об источниках получения привозных строительных материалов (битумов, железобетонных изделий и т.д.);

-сведения о количестве и типах дорожно-строительных машин, имеющихся на балансе в дорожно-строительных организациях.

Для выполнения реального проекта целесообразно в период производственной практики собрать сведения по применяемым или разрабатываемым новым технологиям выполнения дорожно-строительных работ, современным материалам и машинам, в первую очередь, иностранных производителей. В качестве исходных данных могут быть использованы также материалы ранее выполненного курсового проекта по дисциплине «Изыскания и проектирование автомобильных дорог».

Расчетно-пояснительная записка состоит из введения и семи разделов. Во *введении* следует отразить значение строительства автомобильных дорог, а также основные направления технического прогресса в организации и механизации дорожно-строительных работ. Содержание других разделов проекта приведено в настоящих методических указаниях.

По мере выполнения расчетов и графических работ пояснительную записку рекомендуется оформлять начисто, предъявляя выполненные разделы преподавателю для проверки на очередном контроле или консультации. Оформление курсового проекта выполняется на основании ГОСТ 2.105-79 [2].

**2. ОРГАНИЗАЦИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОМОБИЛЬНОЙ**

**ДОРОГИ**

**2.1. Технико-экономическая характеристика района строительства**

**автомобильной дороги**

В разделе даются краткие сведения об экономическом развитии района строительства дороги и расположении основных транспортных путей с указанием вида транспорта и категорий дорог. На основе экономико-транспортных связей приводятся данные о грузо - и пассажироперевозках, обосновывается категория автомобильной дороги и ее назначение. Кроме того, приводится характеристика организации, строящей дорогу.

Исходя из требований СНиП 2.05.02-85 [3], производится анализ плана и профиля, приводятся технические показатели дороги (табл. 1).

***Таблица 1***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Технические показатели  автомобильной дороги | Ед. измерения | Значения показателей |
|  |  |  |

Описываются рельеф и грунты на трассе, определяются тип местности по увлажнению, карьеры местных строительных материалов. Указывается пригодность материалов для строительства дороги.

**2.2. Климатическая характеристика района строительства дороги**

На основе СНиП 23-01-99 [4] приводятся климатические показатели района строительства автомобильной дороги и составляется дорожно-климатический график (рис. 1). График необходим для назначения сроков производства дорожно-строительных работ в интервалах между весенней и осенней распутицами.

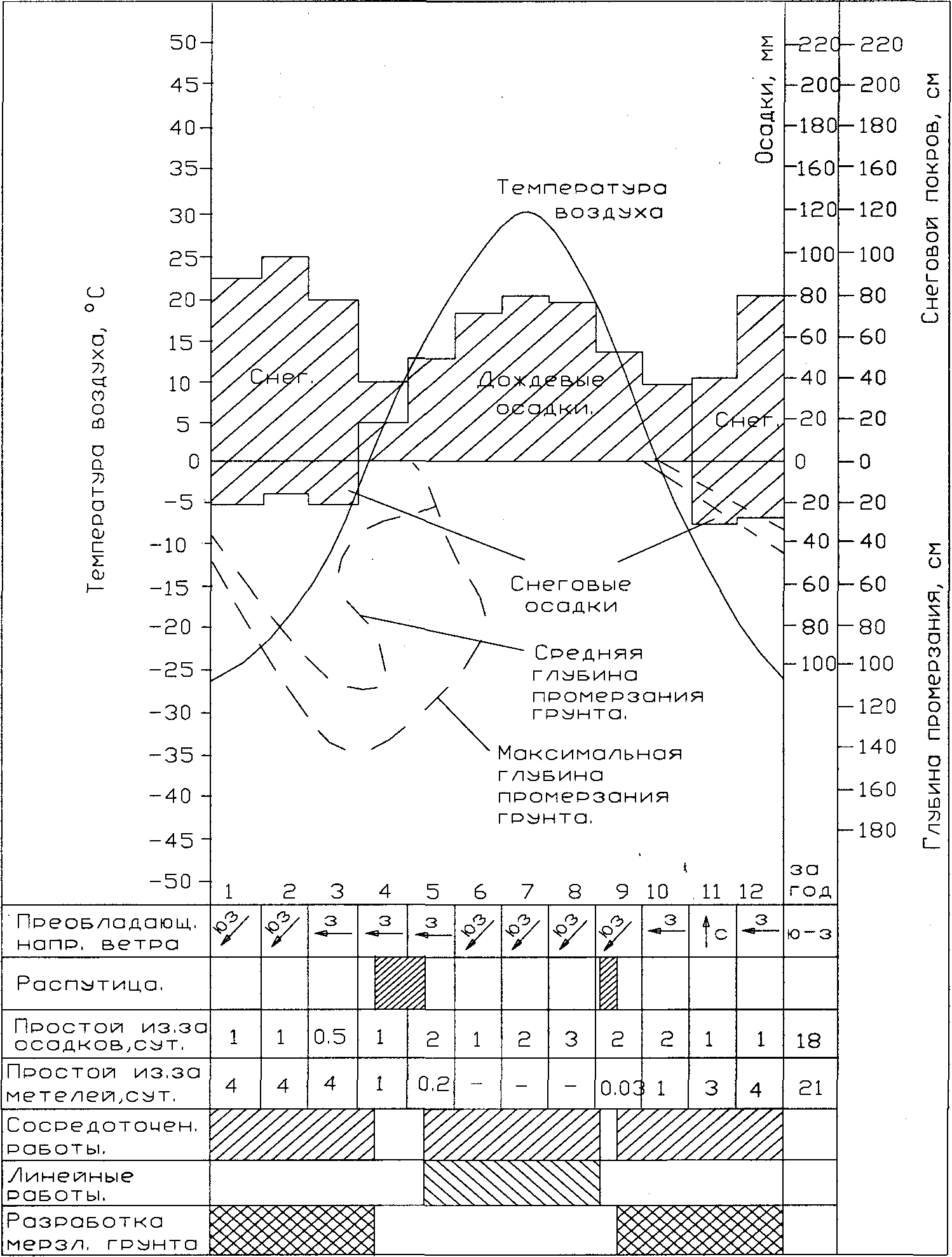


Рис. 1. Дорожно-климатический график

## 2.3. Выбор метода организации работ и расчет основных его параметров

### 2.3.1. Обоснование принятого метода организации работ

Весь комплекс дорожно-строительных работ подразделяется на линейные и сосредоточенные. Линейные работы относительно равномерно распределены по всей трассе. Сосредоточенные работы характеризуются большими объемами и неравномерным расположением их по длине трассы. К ним относят земляные работы с объемом на 1 км, превышающим средний объем земляных работ на дороге в 3 раза и более, а также устройство средних и больших мостов, тоннелей, производственных предприятий, пересечений в разных уровнях, комплексов дорожной и автотранспортной служб.

Главный метод организации работ по строительству автомобильной дороги - поточный, основой которого является комплексный поток, где выполнение линейных и сосредоточенных работ по трассе должно быть увязано во времени и в пространстве с таким расчетом, чтобы линейные работ перерывов, т.е. выполнение сосредоточенных работ должно опережать выполнение линейных работ.

При этом методе все виды работ выполняются специализированными механизированными подразделениями, перемещающимися по трассе в строгой технологической последовательности, как правило, с одинаковой скоростью перемещения. В равные промежутки времени (*смена, день*) заканчивается строительство равных по длине участков автомобильной дороги.

Специализированные потоки включают в себя несколько частных потоков, например, при устройстве дорожной одежды частные потоки будут предназначены для устройства конструктивных слоев дорожной одежды.

Каждый частный поток состоит из отдельных участков, на которых специализированные звенья выполняют определенные рабочие операции. Такие участки называются захватками. Длину захватки, как правило, принимают равной сменной производительности потока; иногда захватки бывают двух-, трех- или четырехсменными.

Между частными и специализированными потоками, а иногда и между отдельными захватками устраивают разрывы (технологические, организационные), измеряемые количеством смен.

В зависимости от характера и объемов строительных работ рекомендуется работы по строительству дороги назначать в следующей последователь­ности: в зимний период прорубку просеки вы­полняет специализированная комплексная бригада, основные работы производятся комплекс­ным потоком, в составе которого отдельные его звенья выполняют линей­ные и сосредоточенные работы:

- линейные работы по подготовке дорожной полосы (восстановление трассы, очистка трассы от камней, кустарника, спиливание и корчевка пней, снятие растительного слоя);

- сосредоточенные работы по устройству искусственных сооружений;

- сосредоточенные земляные работы в местах устройства искусственных сооружений, высоких насыпей и глубоких выемок;

- линейные земляные работы по возведению земляного полотна из привозно­го грунта, рекультивация нарушенных земель;

- линейное устройство дорожной одежды отдельными звеньями по укладке конструктивных слоев;

- обустройство дороги в составе комплексного потока.

При устройстве насыпи на болотах и других слабых грунтах земляные работы могут быть назначены в зимний период.

С целью максимального использования светового дня целесообразно принять следующую сменность работ: прорубку просеки и устройство искусственных сооружений – в *1 смену*, остальные работы – в *2 смены*.

### 2.3.2. Календарная продолжительность строительного сезона

Календарные сроки продолжительности строительного сезона устанавливаются на основе средних многолетних данных СНиП 1.04.03-85 [5] (Приложение 1). Следует отметить одну закономерность, связанную с началом строительного сезона. Вне зависимости от вида работ дата начала сезона в одной какой-либо области одна и та же, что объясняется фактором проезжаемости колесных машин и отсутствием прилипания грунта к рабочим органам дорожно-строительных машин. Даты окончания строительного сезона для отдельных видов дорожно-строительных работ различны из-за неодинаковых технологических свойств применяемых дорожно-строительных материалов.

Начало основных работ назначается на конец весенней распутицы, а их оконча­ние - на начало осенней распутицы.

При отсутствии данных даты начала весенней распутицы *Zн*и ее окончания *Zк* определяются по формулам [6]:

*Zн = То + 5 /* α ; (1)

*Zк = Zн + (0,7 hпр /* α)*,* (2)

где *То –* дата перехода температуры воздуха через 0 оС;

α*-* климатический коэффициент, характеризующий скорость оттаивания грунта, *м / сутки (*для Курганской областиα *= 6,* для Пермской областиα *= 4,5,* для Свердловской областиα *= 4,* для Челябинской областиα *= 3,5);*

*hпр –* максимальная глубина промерзания грунта в районе строительства*, см (*для Курганской области *hпр = 200 см,* для Пермской области *hпр = 180 см,* для Свердловской области *hпр = 190 см,* для Челябинской области *hпр = 180 см).*

Количество рабочих смен в строительном сезоне

*Тсм = Ксм (Тк – Твых – Тат  - Ттех* *),* (3)

*где Ксм –* коэффициент сменности (во II дорожно-климатической зоне для Европейской части *Ксм = 1,85,* для Сибири *Ксм = 2,0);*

*Тк –* календарная продолжительность строительного сезона, дни;

*Твых -* число выходных и праздничных дней, приходящихся на период календарной продолжительности сезона (определяется по календарю);

*Тат –* число нерабочих дней по метеорологическим условиям, приходящихся на период календарной продолжительности сезона *(см. Приложение 1);*

*Ттех –* простои по техническим причинам (ремонт, профилактика машин, организационные и технологические причины), дни;во II дорожно-климатической зоне для Европейской части  *Ттех = 17 дней,* для Сибири *Ттех = 12 дней* с уменьшением пропорционально соотношению проектной и нормативной протяженности дороги *11 км.*

Для определения календарной продолжительности производства дорожно-строительных работ вводится коэффициент перевода рабочих дней в календарные:

*К = Тк / Тр,* (4)

где *Тр –* количество рабочих дней производства дорожных работ.

**2.3.3. Определение темпа потока**

Длина участка готовой дороги, построенной за одну смену, называется темпом потока, или скоростью комплексного потока (м / смену):

*V = L / (Тсм – Nр*), (5)

где  *L –* длина участка строящейся дороги*, м;*

*Nр –* период развертывания комплексного потока, смены*.*

Значение длины захватки после округления в большую сторону должно быть кратным 25.

Период развертывания комплексного потока *Nр* определяют в зависимости от видов и объемов работ, которые будут выполняться при строительстве автомобильной дороги. При этом необходимо обеспечить организационные и технологические разрывы (одна - две смены) между работой отдельных отрядов (звеньев). Иногда эти разрывы достигают *двух - трех недель,* необходимых для формирования конструктивных слоев дорожной одежды (для цементобетонного покрытия *21 - 28 календарных д*ней).

Для определения времени работы звеньев по устройству конструктивных слоев дорожной одежды и размера разрывов между их работой рекомендуется использовать ориентировочные данные (*табл. 2*).

***Таблица 2***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид работы звеньев по устройству конструктивных слоев дорожной одежды | Количество смен работы звена | Разрывы в звеньях, смены |
| 1.Устройство однослойного песчаного или гравийного основания | 2 | 1 |
| 2.Устройство оснований из укрепленного грунта или укрепленной песчано-гравийной (грунто-щебеночной) смеси | 3 | 6 |
| 3.Устройство основания из фракционированного щебня | 3 | 1 |
| 4.Устройство покрытия из фракционированного щебня | 4 | 1 |
| 5.Устройство однослойного основания из фракционированного щебня методом пропитки битумом | 2 | 1 |
| 6.Устройство однослойного покрытия из фракционированного щебня методом пропитки битумом | 3 | 1 |
| 7.Устройство основания из черного щебня | 2 | 1 |
| 8.Устройство покрытия из черного щебня | 1 | 1 |
| 9.Устройство покрытия из асфальтобетонной смеси | 1 | 1 |
| 10.Устройство одиночной поверхностной обработки | 2 | 0 |
| 11.Устройство двойной поверхностной обработки | 1 | 0 |
| 12.Устройство однослойного цементобетонного основания | 1 | 20 |
| 13.Устройство цементобетонного покрытия | 3 | 30 |
| 14.Устройство присыпных обочин и выполнение укрепительных работ на обочинах | 4 | 1 |
| 15.То же на дорогах I категории с выполнением работ по устройству разделительной полосы | 2 | 1 |
| 16.Планировка откосов и горизонтальных площадей земляного полотна и резервов, а также распределение растительного грунта по этим площадям. Ликвидация временных съездов | 2 | 0 |
| 17.Обстановка пути | 2 | 0 |

Необходимое количество смен (захваток) работы отряда по возведению насыпи в комплексном потоке зависит от количества слоев возводимой насыпи. Каждый слой насыпи будет возводиться на двух захватках: на первой производится разработка грунта из боковых резервов с перемещением в насыпь (подвозка из сосредоточенного резерва) и разравнивание, на второй – послойное уплотнение грунта.

С учетом срезки растительного грунта в пределах полосы отвода с уплотнением поверхности земли в пределах насыпи (одна захватка), а также выполнения отделочных работ (одна захватка) общее количество захваток (*смен*) для возведения насыпи будет при двухслойной насыпи *– 6*, при трехслойной насыпи *– 8*, при четырехслойной – *10* и т.д.

Учитывая неравномерность объемов земляных работ на трассе, разрыв в работе отряда по выполнению линейных земляных работ и следующего звена может быть принят в две - четыре смены.

Вследствие того, что искусственные сооружения фактически являются сосредоточенными объектами, их тип и размеры колеблются в больших пределах. Разрыв между их устройством и началом работ по возведению земляного полотна может составлять две - четыре смены.

Целесообразно устройство малых искусственных сооружений или их части проводить заблаговременно в осенне-зимний период. При этом создается задел, позволяющий в начале строительного сезона сразу приступать к выполнению земляных работ. В данном случае при расчете периода развертывания комплексного потока время на устройство искусственных сооружений не должно учитываться.

Пользуясь рекомендациями о количестве смен (захваток) работы звеньев по устройству конструктивных слоев дорожной одежды и приведенными выше данными по строительству малых искусственных сооружений и возведению земляного полотна, определяем период развертывания потока:

*Nр = Σ t +Σ n,* (6)

где *Σ n –* организационно-технологические разрывы между работой звеньев (*отрядов*), смены *(захватки);*

*Σ t –* устройство малых искусственных сооружений, выполнение линейных земляных работ, устройство конструктивных слоев дорожной одежды, смены *(захватки),*

*Σ t = t1 +t2 + t3 + t4 + t5 + t6.* (7)

Здесь *t1 -* устройство первого в потоке малого искусственного сооружения, *смены*;

*t2 –* возведение насыпи, *смены;*

*t3 –* устройство подстилающего слоя*, смены*;

*t4 –* устройство основания*, смены*;

t5 – устройство *нижнего слоя покрытия, смены;*

*t6 –* устройство верхнего слоя покрытия (с поверхностной обработкой, если устраивается*), смены.*

При применении специализированных машин необходимо увязывать длину захватки с производительностью этих машин. Так, при применении автогудронаторов, поливомоечных машин и распределителей дорожно-строительных материалов длина захватки увеличивается по сравнению с расчетной, при укладке железобетонных плит скорость потока, наоборот, уменьшается.

## 3. ПОДГОТОВКА ДОРОЖНОЙ ПОЛОСЫ

Сооружению земляного полотна предшествуют подготовительные работы, в состав которых входят восстановление и закрепление трассы, прорубка просеки, очистка дорожной полосы от пней, кустарника и крупных камней, снятие и складирование растительного слоя в пределах полос временного отвода, разбивка земляного полотна, устройство временных дорог, устройство осушительных и водоотводных канав, снос, переустройство и перенос сооружений в зоне работ.

### 3.1. Восстановление и закрепление трассы

В подразделе указывается состав работ на восстановление и закрепление трассы и приводятся схемы закрепления трассы. При прокладке дороги назначается полоса отвода земли при обязательном разделе на постоянный отвод под земляное полот­но с земляными сооружениями и временный отвод для размещения притрассовых и сосредоточенных резервов, полос для складирования плодородного слоя (табл.3 «Ведомость отвода земель»).

### 

### *Таблица 3*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование земель | Местоположение участка | | | | Протяженность, м | Ширина отвода земель, м | | Площадь  зе­мель, га | |
| Начало | | Конец | | Постоянный отвод | Временный отвод | Постоянный отвод | Временный отвод |
| ПК | + | ПК | + |
| Сосредоточенный резерв | Справа 150 м ПК 3+00 строящейся дороги | | | | 300 | - | 200 | - | 6,0 |
| Автодорога | 0 | 00 | 50 | 00 | 5000 | 30 | 20 | 15,0 | 10,0 |
| Итого отвод земель | | | | | | | | 15,0 | 16,0 |

Нормы постоянного отвода земель для автомобильных дорог устанавливаются по требованиям СН 467-74 [7] (табл. 4).

### 

### *Примечание*. В числителе приведена ширина постоянной полосы отвода земель при высоте насыпей до 2 м и отсутствии боковых резервов, в знаменателе – с учетом устройства боковых резервов, если они являются постоянным конструктивным элементом земляного полотна (при низкой стоимости земли и отсутствии рекультивационных работ).

***Таблица 4***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Высота насыпи, м | Ширина полос отвода земель для автомобильных дорог на равнинной местности с поперечными уклонами от 0 до 90 ‰ с постоянным заложением откосов земляного полотна, м | | | | | | | | | | | | |
| I категории с четырехполосным движением | | | II категории с двухполосным движением | | | III категории с двухполосным движением | | | IV категории с двухполосным движением | | V категории с однополосным движением | |
| 1:4 | 1:3 | 1:2 | 1:4 | 1:3 | 1:2 | 1:4 | 1:3 | 1:2 | 1:3 | 1:2 | 1:3 | 1:2 |
| 1 | 46  58 | 43  55 | 39  51 | 34  43 | 30  57 | 27  33 | 31  40 | 27  35 | 24  31 | 25  33 | 22  29 | 23  32 | 21  28 |
| 1,5 | 50  86 | 46  80 | 41  73 | 38  61 | 33  54 | 29  47 | 35  57 | 31  50 | 26  43 | 28  48 | 24  41 | 26  46 | 22  39 |
| 2 | 46  116 | 42  106 | 38  95 | 33  75 | 29  67 | 25  59 | 30  70 | 26  64 | 22  58 | 24  60 | 20  54 | 22  57 | 18  51 |
| 3 | - | - | 42 | - | - | 29 | - | - | 26 | - | 24 | - | 22 |
| 4 | - | - | 46 | - | - | 33 | - | - | 30 | - | 28 | - | 26 |
| 5 | - | - | 50 | - | - | 37 | - | - | 34 | - | 32 | - | 30 |
| 6 | - | - | 54 | - | - | 41 | - | - | 38 | - | 36 | - | 34 |
| 7 | - | - | 58 | - | - | 45 | - | - | 42 | - | 40 | - | 38 |
| 8 | - | - | 62 | - | - | 49 | - | - | 46 | - | 44 | - | 42 |
| 9 | - | - | 66 | - | - | 53 | - | - | 50 | - | 48 | - | 46 |
| 10 | - | - | 70 | - | - | 57 | - | - | 54 | - | 52 | - | 50 |
| 11 | - | - | 74 | - | - | 61 | - | - | 58 | - | 56 | - | 54 |
| 12 | - | - | 78 | - | - | 65 | - | - | 62 | - | - | - | 58 |

### 3.2. Прорубка просеки

Комплекс работ по прорубке просеки предусматривает подготовку лесосеки (просеки), валку ле­са, обрубку, сбор и сжигание сучьев, трелевку хлыстов к временным складам. Удаление леса или кустарника вместе с плодородным слоем почвы не допускается.

Объем работ по прорубке просеки рассчитывается на основании характеристики лесонасаждений (табл. 5 «Ведомость объемов работ по площади вырубки», табл. 6 «Ведомость объемов работ по прорубке просеки»).

***Таблица 5***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Местоположение участка | | | | Длина участка, м | Ширина просеки, м | Площадь рубки леса, га | | | | | | | | |
| Начало | | Конец | | Мелкий | | | Средний | | | Крупный | | |
| ПК | + | ПК | + | Густой | Средней густоты | Редкий | Густой | Средней густоты | Редкий | Густой | Средней густоты | Редкий |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Прорубку просеки назначают в зимний период по нескольким при­чинам: лучшее качество заготовленной древесины, облегчен проезд по дорогам, освобождение рабочего времени для основного комплекса строительных ра­бот, обеспечение просушки очищенной от леса трассы.

### *Таблица 6*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Характеристика леса | Площадь, га | Объем ликвидной древесины, м3 | |
| на 1 га | всего |
|  |  |  |  |

Объем ликвидной древесины и среднее количество деревьев *на 1 га* приведены в *табл.7* [8].

Все работы по прорубке просеки выполняются малыми комплексными бригадами, количество которых в сводной бригаде зависит от характеристики лесонасаждений и объемов работ:

*N = ТЗ / Тр n,* (8)

где *ТЗ –* трудозатраты на прорубке просеки*, чел./дн.;*

*Тр –* количество рабочих дней на прорубке просеки*;*

*n – к*оличество человек в бригаде (при работе с трактором *ТДТ-55 – 5 человек,* при работе с трактором *ТТ-4 – 6 человек).*

Потребность в рабочей силе и в машино-сменах на прорубке просеки определя­ется по формуле:

*Ni = Vi Нвр ,*  (9)

где *Vi –* объем древесины данной характеристики*, м3;*

*Нвр –* нормы времени использования машин*, машино-смены / ед. изм.* Для определения норм времени целесообразно использовать сборники [9], [10]. Для ориентировочных расчетов можно использовать данные *табл. 8 «Нормативные показатели на 1000 м3  древесины» [8].*

*Примечания. 1.* В числителе приведены показатели для бригад, работающих с трактором *ТДТ-55, в знаменателе – для бригад, использующих трактор ТТ-4. 2.* К приведенным нормам применяют поправочные коэффициенты: при работе в елово-пихтовых насаждениях *1 / 0,95, в* сосновых и мягколиственных *1 / 1,1.*

###### **Таблица 7**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Крупность леса | | | | | | | | |
| Крупный | | | Средней крупности | | | Мелкий | | |
| Густой | Средней густоты | Редкий | Густой | Средней густоты | Редкий | Густой | Средней густоты | Редкий |
| Количество деревьев на 1 га, шт. | 320 | 200 | 80 | 520 | 340 | 160 | 850 | 500 | 300 |
| Объем ликвидной древесины на 1 га, м3 | 200 | 150 | 100 | 175 | 125 | 75 | 150 | 100 | 50 |

***Таблица 8***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Ед. измерения | Категория леса | | |
| Крупный | Средний | Мелкий |
| Трудозатраты | Чел.-дн. | - / 82 | 110 / 93 | 127 / - |
| Машино-смены:  1. трелевочный трактор  2. бензомоторная пила  3. бензосучкорезка | Машино-смены | - / 10  - / 12  - / 36 | 16 / 12  19 / 15  38 / 45 | 18 / -  24 / -  48 / - |

Потребность машино-смен и человеко-дней на прорубке просеки определяется в форме табл. 9.

**Таблица 9**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Кате  гория леса | Объем древе сины, м3 | Чел.-дн. с уче­том подсоб­ных | | Количество машино-смен | | | | | |
| Норма на 1000 м3 | Всего | Бензопила | | Трелевочный трактор | | Бензосучкорезка | |
| Норма | Всего | Норма | Всего | Норма | Всего |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Для машин и механизмов, работающих на прорубке просеки, устанавливаются нормы на резерв (табл.10).

###### **Таблица 10**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Оснащение бригады на прорубкепросеки | Единица измерения | Рабочее количество | Запас на резерв | Списочное количество |
| Трелевочный трактор Бензомоторная пила  Бензосучкорезка | шт. шт.  шт. | 1 1  3 | 1 1  2 | 2 2  5 |

##### 

##### Пример определения потребности машин приведен в табл.11.

##### 

##### 

##### ***Таблица 11***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование работ,  профессий рабочих,  машин и механизмов | Потребное  коли­чество | | Расчетное  количе­ство | | Фактическое  ко­личество | |
| машино-смен | чел.-дн. | машин | человек | машин | человек |
| Валка  Бензопила  Вальщик | 104  - | -  104 | 1,93  - | -  1,93 | 2,0  - | -  2,0 |
| Трелевка  Трелевочный трактор  Тракторист  Чокеровщик | 83  -  - | -  83  83 | 1,54  -  - | -  1,54  1,54 | 2  -  - | -  2  2 |
| Обрубка сучьев  Бензосучкорезка  Рабочий | 313  - | -  313 | 5,8  - | -  5,8 | 6  - | -  6 |
| Всего | 500 | 583 | - | - | 10 | 12 |

Календарную продолжительность работ по прорубке просеки определяют по формуле:

*Тк = Тр К* ***.*** (10)

### 3.3. Очистка дорожной полосы от пней, кустарника и снятие растительного слоя

Работы по подготовке дорожной полосы включают в се­бя корчевку пней или спиливание их вровень с землей, срезку кустарника и мелколесья с уборкой валежника, снятие растительного слоя, разбивочные работы.

Корчевку пней назначают преимущественно в летний период, поскольку при мерзлых грунтах процесс корчевки менее эффективен. Корчевку пней выполняют на участках устройства канав и выемок. Пни допускается оставлять в основании земляного полотна при облегченных, переходных и низших типах покрытий на дорогах III - V технических категорий при насыпях более 1,5 м, а также в случаях, когда проектом не предусмотрена полная расчистка дорожной полосы (на болотах, неустойчивых склонах и т.д.). При насыпях от 1,5 до 2,0 м пни должны быть срезаны вровень с землей, а при насыпи более 2 м – на высоте 10 см от земли.

**3.3.1.Составление ведомости объемов работ для подготовки**

**дорожной полосы**

Объемы работ определяют по типовым поперечным профилям характерных участков дороги по упрощенным формулам:

а) ширина канавы *bк*

*bк = b + 2 m hк  ,* (11)

б) площадь канавы *Fк*

*Fк* = *b hк + m hк 2*, (12)

в) ширина подошвы насыпи *Впод*

*Впод = В + 2 m Нн ,* (13)

г) ширина резерва поверху *bр* для одностороннего резерва

*bр =   + 2 m hр ,*  (14)

д) ширина резерва поверху *bр* для двухстороннего резерва

*bр =   + 2 m hр ,*  (15)

е) ширина резерва *bр* для одностороннего резерва и канавы

*bр =  ( - Fк) + 2 m hр ,*  (16)

ж) ширина выемки поверху *bв*

*bв = В + 2 b+ 2m hк + 2n ( Нв + hк ) ,*  (17)

где *b –* ширина канавы *(кювета)* понизу*, м;*

*hк –* глубина канавы *(кювета), м;*

*В -* шириназемляного полотнаповерху*, м;*

*Нн -* средняя рабочая отметка насыпи*, м;*

*hр -* средняя глубина резерва*, м;*

*L –* длина участка *(пикета), м;*

*Vн  -* объем земляных работ на данном участке *(пикете), м3;*

*Нв – средняя глубина выемки на данном участке (пикете), м;*

*m –* заложение откосов насыпи, резерва или канавы*;*

*n –* внешнее заложение откоса вые*мки.*

Так как средняя плотность грунта в естественном состоянии менее плотности грунта в насыпи, то требуемые объемы грунта для возведения насыпей из боковых резервов находят путем умножения профильных объемов *Vн* на коэффициент относительного уплотнения (коэффициент переуплотнения) *K:*

*K = Δн / Δе ,* (18)

где *Δн –* плотность грунта в построенной насыпи*;*

*Δе –* плотность грунта в естественном залегании *(*для песка *Δе = 1,71 г / cм3;* для супесей легких и тяжелых*,* суглинка легкого *Δе = 1,64 г / cм3;* для тяжелого суглинка *Δе = 1,60 г / cм3 ).*

Плотность грунта в построенной насыпи теоретически вычисляют по формуле:

*Δн = Копт   ,* (19)

где *Копт –* коэффициент оптимального уплотнения *(*во II дорожно-климатической зоне для дорог I и II технических категорий  *Копт = 1,00 - 0,98,* для дорог III-V технических категорий  *Копт = 0,98 - 0,95);*

*γ –* плотность скелета грунта *(табл.12);*

*V –* массовая доля воздуха*, % (табл. 12);*

*W –* массовая доля оптимальной влажности*, % (табл. 12).*

***Таблица 12***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование грунтов | Массовая доля, % | | Плотность скелета грунта γ, г / cм3 |
| оптимальной влажности *W* | воздуха *V* |
| Песок Супесь Суглинок легкий  Суглинок тяжелый | 8 - 13  9 - 15  12 - 18  14 - 20 | 8 - 13  8 - 10  4 - 5  3 - 4 | 2,68  2,68  2,70  2,71 |

Объемы работ по корчевке пней *Fк*, спиливанию пней *Fс* и снятию раститель­ного слоя *Vp* определяют по формулам:

*Fк = Вуч.к  Lуч.к ,* (20)

*Fс = Вуч.с Lуч.с ,* (21)

*Vр = Вуч.р Lуч.р Δ* , (22)

где *Вуч.к, Вуч.с, Вуч.р –* соответственно ширина участка корчевки, спиливания пней и снятия растительного слоя*, м;*

*Lуч.к, Lуч.с, Lуч.р –* соответственно длина участков корчевки, спиливания пней и снятия растительного слоя*, м;*

*Δ –* толщина растительного слоя*, м.*

### Объемы работ по подготовке дорожной полосы определяются в форме табл. 13.

### 

### *Таблица 13*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Расположение участка | | Протяженность участка, м | Ширина, м | | | Средняя толщина расти­тельного слоя, м | Объем работ | | |
|  |  | сня­тия растительного слоя, м3 |
| канавы | Подошвы на­сыпи | общая |
| Начало ПК+ | Конец ПК+ | корчевки пней, га | спиливания пней, га |
| 0+00 | 3+37 | 337 | 4,4 | 24,0 | 28,4 | 0,4 | 0,15 | 0,47 | 2480 |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 95+00 | 100+00 | 500 | 4,4 | 23,4 | 27,8 | 0,4 | 0,22 | 0,67 | 3560 |
| Итого | | 10000 | - | - | - | - | 4,38 | 14,09 | 70932 |

3.3.2. Определение трудозатрат, количества машино-смен и выбор комплекта машин для подготовки дорожной полосы

Обычно корчевку пней производят корчевателями. Для снятия растительного грунта используют бульдозеры и реже скреперы и автогрейдеры. Во всех случаях машина выбирается так, чтобы она была максимально загружена. Если это невозможно, следует предусматривать ее использование на других работах.

Корчевку пней и снятие растительного слоя целесообразно включать в специализированный поток возведения земляного полотна, а бульдозер, кроме этих работ, можно использовать для рыхления грунта (при наличии рыхлительного агрегата), разработки грунта в боковых резервах и перемещения его в насыпь, разравнивания грунта.

Для определения трудозатрат и потребности машино-смен на подготовке дорожной полосы составляется ведомость при использовании сборников [8] - [11] по форме табл.14.

### 

### *Таблица 14*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование ра­бот, типа и марки машин и механизмов | Объем  ра­бот | Источник норм | Норма  времени | Потребность | |
| машино-смен | чел.-дней |
|  |  |  |  |  |  |

Количество машино-смен на длину захватки

*Nм = N V / L,*  (23)

где *Nм –* потребность *в машино-сменах* на всю длину дороги*;*

*V –* длина захватки*, м;*

*L –* длина строящегося участка дороги*, м.*

На основании расчетов назначается состав бригады на подготовке дорожной полосы, определяются количество рабочих и календарная продолжительность работ.

## 4. СТРОИТЕЛЬСТВО ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ

Крупные и средние мосты, а также крупные многоочковые трубы являются сосредоточенными объектами. Их возводят в течение всего строительного периода, но при условии окончания работ к моменту подхода к ним частного потока по выполнению линейных работ.

Малые мосты из сборных железобетонных конструкций, а также круглые, овоидальные и прямоугольные железобетонные трубы, являющиеся фактически тоже сосредоточенными объектами, но требующие сравнительно небольшого количества времени для их устройства, строят в потоке, опережая выполнение линейных земляных работ.

### 4.1. Составление ведомости искусственных сооружений

Исходя из данных продольного профиля автомобильной дороги, составляется ведомость искусственных сооружений (табл.15). Для труб указываются размеры отверстия и длина трубы, для мостов – строительная длина и ширина моста.

***Таблица 15***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Местонахождение сооружения | Наименование искусственного  со­оружения | Основные размеры, м | Высота  на­сыпи, м | Примечание |
|  |  |  |  |  |

Длину трубы определяют по упрощенной формуле:

*Lтр = Вз.п + 2 m (Ннас – d - δ) ,* (24)

где *Вз.п -* ширина *земляного полотна поверху, м;*

*Ннас - высота насыпи, м;*

*d -* диаметр трубы*, м;*

*m -* коэффициент заложения откосов земляного полотна*;*

*δ -* толщина стенки трубы, *м (можно принять равной 0,15 м).*

Расчетную длину трубы округляют до целого числа, кратного длине звена.

### 4.2. Определение состава бригады для строительства искусственных сооружений

В подразделе приводится краткое описание технологии строительства малых мостов и труб с учетом требований СНиП 3.06.04-91 [12]. Составляется ведомость определения трудозатрат на строительство искусственных сооружений (*табл.16*). При устройстве сборных круглых и прямоугольных, монолитных прямоугольных труб, мостов используется сборник [13], при устройстве металлических гофрированных труб - сборник [14].

Для ориентировочных расчетов можно использовать данные по количеству отрядо-смен на устройство круглых труб (табл. 17) [6].

##### ***Таблица 16***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Местоположение трубы  ПК+ | Наименование работ | Ед. измерения | Объем ра­бот | Трудоем­кость,  чел.-дн. | | Количе­ство дней | |
| на  ед. изм. | всего | на  ед. изм. | всего |
| ПК  14+35 | Устройство тела трубы  1.Устройство фундаментов из лекальных блоков  2.Укладка звеньев трубы  Устройство оголовков  Итого по трубе | 10 п.м  10 п.м  2 шт.  - | 33,1  33,1  2  - | 2,9  22,3  15,9  - | 6,70  51,5  15,9  74,1 | 0,67  5,15  1,59  7,41 | 0,95  7,31  2,26  10,52 |

***Таблица 17***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Отверстие трубы, м | Бесфундаментные трубы | | Фундаментные трубы | | | | Укрепление русел и откосов (на одну трубу) | | |
| Тип I | | Тип III | |
| На  1 м трубы | На 2 оголовка | На  1 м трубы | На 2 оголовка | На  1 м трубы | На 2 оголовка | Укрепление монолитным бетоном | Укрепление блоками П-1 | Укрепление блоками П-2 |
| 1,0  2×1,0  3×1,0  1,25  2×1,25  3×1,25  1,5  2×1,5  3×1,5  2,0  2×2,0  3×2,0 | 0,06  0,14  0,2  0,08  0,14  0,22  0,09  0,19  0,28  -  -  - | 4,2  5,8  7,3  4,9  6,4  7,9  5,7  7,9  12,5  -  -  - | 0,17  0,35  0,5  0,25  0,45  0,75  0,27  0,44  0,9  0,35  0,67  1,2 | 4,1  5,8  7,2  4,8  6,3  7,8  5,5  7,7  12,4  6,9  11,0  12,5 | 0,2  0,4  0,6  0,25  0,55  0,85  0,3  0,6  1,0  0,35  0,7  1,3 | 4,11  5,85  7,17  4,8  6,3  7,8  5,5  7,72  12,3  6,92  10,8  12,15 | 6,7  8,1  9,4  7,3  9,4  11,6  8,2  12,8  13,3  10,0  13,0  14,3 | 5,1  6,5  7,1  5,8  7,5  9,9  6,3  8,7  10,7  8,6  11,2  14,0 | 2,8  3,9  4,5  3,2  4,2  5,7  3,8  5,2  6,9  4,6  6,5  8,4 |

#### Количество рабочих дней определяется делением общей трудоемкости работ на численный состав бригады.

Для строительства круглых и овоидальных железобетонных труб принимается следующий состав специализированного отряда: автомобильный кран *КС-2561 - 1 шт*., бульдозер *ДЗ-109 - 1 шт.*, самоходный пневмоколесный каток *ДУ-31А - 1 шт*., электростанция *ПЭС-12М - 1 шт*., электровибраторы *ИВ-101, ИВ-47Б, ИВ-113 - по 1 шт.,* битумный котел вместимостью *400 л - 1 шт*.

Рабочая сила на одну смену: машинисты и мотористы - *4 чел*., дорожные рабочие - *6 чел.*

При строительстве труб с отверстием *2 м* автомобильный кран *КС-2561* должен быть заменен более мощным *КС-3562А*.

Расчетные пролеты или полную длину пролетных строений автодорожных мостов по СНиП 2.05.03-84 [15] требуется назначать равными 3, 6, 9, 12, 15, 18, 21, 24, 33 и 42 м. Он же классифицирует автодорожные мосты: при полной длине *до 25 м* - малые, *от 25 до 100 м* – средние, более *100 м* – большие.

При строительстве сборных железобетонных малых и средних мостов на свайных опорах при длине пролетов 12, 15, 18, 21 и 24 м рекомендуется принимать следующий состав отряда: стреловой самоходный кран *КС-4362 - 1* шт., автомобильный кран *КС-4561 - 1 шт*., копровая установка с дизель-молотом *СП-6А - 1шт.,* лебедки приводные грузоподъемностью *2,5 т - 2 шт*., тележки грузоподъемностью *25 т - 2шт.,* электросварочный аппарат - *1шт.,* электровибраторы *ИВ-113 - 2 ш*т., передвижная электростанция *ЭСД-50-Т - 1 шт*., компрессор *ЗИФ-5ВКС - 1 шт.*

Рабочая сила на одну смену: машинисты и мотористы *- 12 чел*., монтажники - *8 чел.*

Производительность этого отряда по строительству железобетонных автодорожных мостов зависит от категории автомобильной дороги*:* для I категории *– 0,34 м / смена;* II *– 0,62;* III *– 0,70*; IV *- 0*,*80 м / смена*.

По окончании раздела определяется календарная продолжительность выполнения работ по устройству искусственных сооружений.

## 5. ВОЗВЕДЕНИЕ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

Сооружение земляного полотна автомобильной дороги осуществляется комплексно-механизированным способом с применением средств механизации в зависимости от принятой технологии и установленных сроков выполнения работ.

**5.1. Разбивка на местности земляного полотна и водоотводных сооружений**

В разделе описывается состав работ на разбивке земляного полотна и водоотводных сооружений, приводятся схемы разбивки для характерных поперечных профилей земляного полотна.

**5.2. Выбор грунтов для отсыпки земляного полотна**

Грунты, используемые для возведения насыпей, разделяют на четыре основные группы: скальные, добываемые путем разрушения естественных сплошных или трещиноватых скальных массивов, крупнообломочные, залегающие в естественных условиях, песчаные и глинистые.

Для насыпей применяют грунты, состояние которых под действием природных факторов не изменяется или изменяется незначительно, что не влияет на их прочность и устойчивость в земляном полотне. К таким грунтам относят скальные и крупнообломочные грунты, песчаные (кроме мелких и пылеватых), супеси легкие и крупные.

Непригодны для возведения насыпи следующие грунты: глинистые избыточно засоленные, глинистые, влажность которых выше допустимой, торф, ил, мелкий песок и глинистые грунты с примесью ила и органических веществ (например, *голубая глина),* верхний почвенный слой, грунты на участках, где возможен длительный застой воды.

Некоторые виды грунтов, чаще всего пылеватые и пески мелкие, применяют для возведения насыпей только с укреплением.

Кроме грунтов природного происхождения, для насыпей применяют отходы промышленности: золошлаковые материалы, отвалы горнодобывающей промышленности.

Насыпи, как правило, возводят из однородных грунтов, но при необходимости их можно отсыпать и из разных, однако располагать эти грунты необходимо слоями. Предпочтительно в верхней части насыпи (*1,0 - 1,5 м*) применять более прочные грунты, так как эта часть насыпи обычно подвергается большему воздействию природных факторов и транспортных средств. Недопустима беспорядочная отсыпка грунтов в насыпи, поскольку она приводит к неравномерному перераспределению влаги и изменению физических свойств под влиянием климатических факторов. Вследствие этого нарушается ровность при морозном пучении грунта, а при оттаивании образуется неравнопрочное основание дорожной одежды, что ведет также к нарушению ровности или разрушению дорожной одежды.

При отсыпке нижней части насыпи из дренирующих грунтов толщина этого слоя должна быть больше высоты капиллярного поднятия в этом грунте, для того чтобы предотвратить приток воды в верхнюю часть насыпи.

**5.3. Выбор способа производства работ и ведущей машины**

Выбор рациональных типов машин для возведения земляного полотна автомобильных дорог зависит от следующих факторов:

- техническая возможность применения тех или иных машин в данных условиях рельефа;

- конструкция земляного полотна, расположение резервов грунта, его качество и трудность разработки;

- организационные условия производства работ, главными из которых являются объемы работ и сроки их выполнения;

- условия полной загрузки выбранных машин в течение всего срока работ;

- экономические показатели и качество работ.

Подбирая состав машин для возведения земляного полотна, следует в первую очередь определить основные (ведущие) машины, с помощью которых можно с наименьшими затратами выполнить основные объемы земляных работ в соответствующих условиях, а затем вспомогательные (комплектующие) машины для выполнения прочих вспомогательных работ, входящих в технологический процесс сооружения земляного полотна. В составе подразделения работа всех машин должна быть увязана по производительности.

Исходя из продольного профиля автомобильной дороги, с учетом грунтовых условий строящаяся дорога разбивается на отдельные участки с неодинаковыми условиями производства земляных работ: насыпь из боковых резервов, из привозного грунта, разработка насыпи продольным перемещением грунта в насыпь или в отвал и т.д. Следовательно, необходимо выбрать способ производства работ и тип ведущей машины для каждого характерного участка дороги. Все данные заносятся в ведомость «Способы производства работ и тип ведущей машины» (*табл. 18).*

Для назначения ведущей машины необходимо учесть требования [16], [17]. Ниже приводятся рекомендации по назначению ведущей машины в зависимости от местных условий производства земляных работ.

***Таблица 18***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Местоположение  участка | | Краткий анализ ус­ловий: высота насыпи (глубина выемки)  грунт основания | Способ  производ­ства работ | Тип  ведущей  ма­шины |
| Начало ПК+ | Конец ПК+ |
|  |  |  |  |  |

*Бульдозеры* целесообразно применять в легких и малосвязных грунтах при высоте насыпи *до 1 м*, в глинистых и тяжелых грунтах при высоте насыпи *до 1,5* м при наличии притрассовых резервов. В этом случае стоимость земляных работ может быть ниже стоимости скреперных работ. Эффективно применение бульдозера при возведении земляного полотна из выемок с дальностью перемещения грунта *до 50 м*, под уклон – *до 100 м*.

*Скреперы* наиболее эффективно применять при разработке глинистых грунтов с влажностью, близкой к оптимальной, в боковых резервах, когда разность отметок высоты насыпи и дна резерва составляет *до 1,2 - 2,0 м*, а также при разработке сосредоточенных резервов или выемок с перемещением грунта в насыпь прицепными скреперами на расстояние *до 500 м* и полуприцепными – *до 3000 м.*

Стоимость работы большегрузных самоходных скреперов на пневматических шинах ниже стоимости работы скрепера малой вместимости, а также скреперов, прицепных к трактору на гусеничном ходу. В ряде случаев *отсыпка грунта в насыпь скреперами при расстоянии перемещения грунта до* 1,5 км более экономична, чем транспортирование грунта в автосамосвалах, загружаемых экскаватором с ковшом объемом *0,5 - 1 м3*.

*Одноковшовые экскаваторы* применяют при разработке глубоких выемок, сосредоточенных резервов грунта, имеющих глубину более *2 - 2,5 м*, а также при возведении земляного полотна в условиях заболоченной местности. Транспортирование грунта осуществляется автомобилями самосвалами.

При глубоких выемках с близко залегающими грунтовыми водами можно использовать *экскаватор-драглайн* в комплексе с транспортными средствами.

При возведении земляного полотна может быть организована совместная работа землеройных машин, используемых в качестве ведущих:

а) при возведении насыпей высотой *от 1,5 до 3,5 м* из боковых уширенных резервов наряду со *скреперами* можно комбинировать работу *бульдозера* и *экскаватора-драглайна.* В этом случае бульдозер, работающий на уширении резерва в полевую сторону, подает грунт в зону действия экскаватора, находящегося на насыпи;

б) при тех же параметрах насыпи, но при односкатных резервах целесообразно использовать пары *бульдозер - автосамосвал* и *бульдозер - скрепер.* По данной технологии производства земляных работ бульдозер устраивает насыпь *до 1,0 - 1,5 м* из бокового резерва, верхняя часть насыпи устраивается из привозного грунта автосамосвалом или скрепером;

в) в глубоких выемках целесообразно применять способ, при котором растительный и верхний слои грунта разрабатывают *бульдозерами* и *скреперами*, а оставшуюся часть – *экскаваторами*;

г) при значительном колебании рабочих отметок земляного полотна можно применять *скреперы* для продольного перемещения грунта в пониженные места и комбинирование их работы с *бульдозерами*.

Выбор ведущей машины для производства земляных работ обусловлен группой грунта по трудности разработки (*Приложение 2*). Следует иметь в виду, что один и тот же грунт может быть отнесен к разным группам по трудности разработки в зависимости от типа применяемой машины.

### 5.4. Построение графика распределения земляных масс

На основании заданного продольного профиля, ведомости объемов земляных работ (насыпь, выемка, канава) и выбранных средств механизации составляется *попикетный график распределения земляных масс* (*рис.2*). Переуплотнение грунта в насыпи по сравнению с объемом грунта в резервах или выемках учитывается коэффициентом переуплотнения (*1,05 - 1,1*).

На графике показывают места, откуда берут грунт для возведения насыпей и где его используют при разработке выемок. В соответствующей графе стрелками и цифрами обозначают дальность и направление перемещения грунта для каждой ведущей землеройной машины.

Разработку графика распределения земляных масс рекомендуется начинать с распределения земляных масс выемок. Грунт выемок наиболее целесообразно использовать для возведения смежных насыпей, особенно на тех участках, где нельзя заложить резервы или грунта резервов недостаточно. Следует иметь в виду, что производительность скреперов и бульдозеров повышается при зарезании и перемещении грунта под уклон.

При возведении насыпей из боковых резервов необходимо определить их размеры. В таком случае объем грунта, полученный в резервах в пределах одного пикета, должен быть равен объему грунта для насыпи с учетом коэффициента переуплотнения. Наибольшее количество грунта, которое можно получить из резервов, зависит от ширины и глубины резервов. Глубина боковых резервов должна быть не более 1,5 м. Ширина резервов определяется расчетом исходя из условия, что они должны быть размещены в пределах полосы отвода. При этих требованиях максимальная ширина двух резервов определяется по формуле:

*2 b1 = П – Вп – 2С,* (25)

где *П –* ширина полосы отвода*, м;*

*Вп –* ширина подошвы земляного полотна в пределах наружных кромок резерва, *м;*

*С –* расстояние от наружной кромки откоса резерва до границы полосы отвода, которое определяется условиями производства работ, но *не менее 1 м.*

По согласованию с землепользователями допускается временное использование земель в период строительства, которые после рекультивации им возвращаются. Если окажется, что грунта из боковых резервов недостаточно для взведения насыпи, то недостающее количество может быть получено путем продольного перемещения грунта из соседних или сосредоточенных резервов в стороне от трассы. При назначении размеров боковых резервов рекомендуется сохранять постоянную их ширину на участках трассы с малоизменяющимися рабочими отметками земляного полотна. В этом случае возникает необходимость, помимо поперечного перемещения грунта бульдозерами, в продольной возке грунта скреперами из соседних резервов.

При известной глубине резерва *hр*и коэффициентах заложения внутреннего *m* и внешнего *n* откосов ширина резерва поверху *b1* и ширина понизу *b2:*

*b1 =  + () hр,* (26)

*b2 =  - () hр* . (27)

Установив размеры резервов и количество грунта, которое можно получить из них для отсыпки насыпи, на графике распределения земляных масс показывают распределение земляных работ по типам машин и дальности перемещения грунта.

Показывают оплачиваемые земляные работы, т.е. объемы насыпей, которые возводятся за счет грунта из резервов и выемок, а также объемы грунта из выемок, которые перемещаются в насыпь или кавальер. Устройство кавальеров грунта нежелательно, так как вызывает излишние затраты.

**5.5. Определение дальности перемещения грунта**

Практически дальность перемещения грунта при возведении насыпи бульдозерами определяется как расстояние между точкой врезания отвала в грунт и точкой освобождения его от грунта, т.е. средними точками массивов разработки и отвала грунта.

При перемещении грунта бульдозером из одностороннего бокового резерва при работе одного бульдозера (для двухсторонних резервов) с послойным возведением насыпи из каждого резерва и при работе двух и более бульдозеров на разных захватках средняя дальность перемещения грунта

*lср =  + m Hср  + .* (28)

Для двухсторонних резервов при работе двух бульдозеров на одной захватке средняя дальность перемещения грунта

*lср =0,25 [В +3m Hср – ] + .*  (29)

Данные формулы применяются при перемещении грунта бульдозерами на участках с подъемом до 1:10. При подъемах до 1:20 длину пути следует увеличивать на 20 %, а при подъемах более 1:20 – на 40 %. При продольном перемещении грунта из смежной выемки в насыпь *lср* определяется как расстояние между центрами тяжести массивов выемки и насыпи.

При возведении насыпи скреперами дальность перемещения грунта определяется как полусумма рабочего и холостого пробегов скрепера, измеренных по действительной длине перемещения. Для этого необходимо вначале выбрать схему движения скрепера и определить ее параметры (длину пути при наборе грунта, радиус поворота, длину пути при разгрузке грунта).

При возведении насыпи из привозного грунта (сосредоточенного грунтового резерва или карьера) при равномерных объемах по длине дороги средняя дальность перевозки

*Lср = lk + 0,5 L,* (30)

где *lk -* расстояние от карьера (грунтового резерва) до точки примыкания к строящемуся участку дороги*, км;*

*L* – длина участка строящейся дороги*, км.*

При неравномерных объемах земляных работ устанавли­вают среднюю дальность транспортировки грунта как средневзвешенную:

*Lср = Σ(Vi  li) / ΣVi ,* (31)

где *Vi –* объём земляных работ*, м3;*

*li –* расстояние перевозки*, км.*

**5.6. Комплектование специализированных отрядов машин**

**для выполнения земляных работ**

*Выравнивание и уплотнение основания насыпей* выполняется после снятия растительного слоя непосредственно перед устройством вышележащих слоев.

*Рыхление грунта* выполняют для повышения производительности землеройных машин. Для повышения производительности бульдозеров предварительное рыхление следует производить при разработке тяжелых и сухих грунтов *III* и *IV* категорий трудности разработки. В этом случае траншейный способ разработки грунта не применяется.

*Разравнивание грунта* выполняют после его отсыпки в насыпь. Толщина отсыпаемых слоев назначается в зависимости от применяемых средств уплотнения. Наиболее целесообразно для разравнивания грунта использовать бульдозеры, реже используются автогрейдеры.

*Уплотнение грунтов* в насыпи целесообразнее выполнять пневмоколесными катками, которые обеспечивают высокое качество и требуемый коэффициент плотности. При отсыпке верхней части земляного полотна для дорог с капитальным покрытием в пределах *1,5 м* от поверхности покрытия во *II* дорожно-климатической зоне коэффициент требуемой плотности грунта должен быть *0,98 - 1,0*, в пределах *от 1,5 до 6 м* при условии неподтопляемости – *0,95, а более 6 м – 0,98.*

*Планировка земляного полотна* включает следующие работы: планировку поверхности земляного полотна и дна резервов, планировку откосов насыпей, резервов и выемок. Ее можно производить автогрейдерами или прицепными грейдерами с откосниками и уширителями отвала, скребками на стреле экскаватора или экскаваторами-планировщиками с телескопической стрелой, а также специальными откосоотделочными машинами.

*Покрытие откосов и дна резервов растительным грунтом* – завершающая операция.

**5.7. Определение количества слоев возводимой насыпи**

Количество необходимых конструктивных слоев насыпи

*nc = Нср / Hi ,*  (32)

где *Нср –* средняя рабочая отметка насыпи*, м;*

*Нi –* толщина конструктивного слоя*, м.*

Толщина слоя выбирается в зависимости от требуемого коэффициента уплотнения и типа уплотняющей машины (*табл. 19*) или рассчитывается по формулам.

**5.8. Определение толщины уплотняемого слоя насыпи для различных типов уплотняющих и трамбующих машин**

Толщина уплотняемого слоя грунта катками на пневматических шинах определяется по формуле [18]:

*hпн = 0,18  ,* (33)

где *W -* фактическая влажность уплотняемого грунта*, доли ед.;*

*Wо  -* оптимальная влажность уплотняемого грунта*, доли ед.;*

*mк  -* масса катка, приходящаяся на одно колесо*, кг;*

*Pм  -* давление в шинах*, кг / cм2;*

*ξ –* коэффициент жесткости шины, зависящий от давления в ней*:*

*Pм* , кг/cм2 1 2 3 4 5 6

*ξ* 0,6 0,5 0,4 0,3 0,2 0,1

Толщина слоя грунта при уплотнении кулачковыми катками

hкул = 0,65 (Lk +2,5 d – hp), (34)

где Lk – длинакулачка*, см;*

*d –* наименьший поперечный размер опорной поверхности *кулачка, см;*

*hp –* глубина разрыхляемой верхней части слоя грунта, образующегося в период выхода кулачка из слоя, см; зависит от длины кулачка и принимается равной *3 - 4 см.*

Вибрационные катки оцениваются критериями отношения возбуждающей силы к их весу: *P / Q = K.* При определенном соотношении *P* и *Q* наступает критическое состояние *Ко*, когда качественно меняется колебание вибрирующей массы или круглого металлического вальца. При *K < Ко* поверхность вибрирующей массы не отрывается от уплотняемого слоя, грунт испытывает знакопеременное воздействие и происходит виброуплотнение. В случае *K > Ко* поверхность вибрирующей массы отрывается от поверхности грунта и уплотнение происходит вибротрамбованием.

Вибрирование способствует поднятию воды из нижней части уплотняемого слоя вверх. Лучшие результаты виброуплотнением и вибротрамбованием достигаются, когда влажность грунта превышает оптимальную, определенную стандартным уплотнением, *на 10 – 20 %.*

Масса вибротрамбующей машины выбирается по удельному статическому давлению:

*P = 0,1 Q / F,*  (35)

где *P –* удельное статическое давление*, МПа;*

*Q –* масса уплотняющей машины или масса, приходящаяся на вибровалец*, кг;*

*F –* площадь контакта вальца с грунтом*, см2 .*

Наибольшие глубины уплотнения достигаются для грунтов при удельных статических давлениях, *МПа*: переувлажненные пески – *0,003 - 0,004*, пески оптимальной влажности *– 0,006 - 0,01*, супеси оптимальной влажности – *0,01 - 0 ,02.*

Толщина уплотняемого слоя зависит от коэффициента уплотнения и массы вибрационного агрегата (*табл.20*).

***Таблица 19***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип  уплотняющей машины | Оптимальная толщина уплотняемого слоя в плотном теле, см (в числителе) и количество проходов по одному следу (в знаменателе) при коэффициенте уплотнения | | | |
| Связные грунты | | Несвязные грунты | |
| 0,95 | 0,98 | 0,95 | 0,98 |
| Катки прицепные и полуприцепные на пневматических шинах массой, т:  10 - 16  25 - 35  40 - 60  100 | 15 – 20 / 6 - 8  30 – 35 / 6 - 8  40 – 45 / 6 - 8  70 - 80 | 10 – 15 / 8 - 12  25 – 30 / 8 - 10  30 – 35 / 8 - 10  45 - 60 | 20 – 25 / 4 - 6  30 – 40 / 4 - 6  45 – 50 / 4 - 6  90 - 100 | 15 – 20 / 6 - 8  25 – 30 / 6 - 8  35 – 40 / 6 - 8  70 - 80 |
| Катки кулачковые прицепные массой 9 и 18 т | 20 – 25 / 6 - 8 | 15 – 20 / 8 - 10 | - | - |
| Катки решетчатые массой 25 т | 35 – 40 / 20 | 25 – 30 / 20 | 40 – 50 / 20 | 35 – 40 / 20 |
| Вибрационные катки массой, т:  3 - 5  6 - 8  10 - 12 | -  -  - | -  -  - | 40 – 50 / 12  60 – 70 / 20  80 – 100 / 16 | 25 – 30 / 12  35 – 40 / 20  40 – 50 / 16 |
| Виброуплотня-ющая плита  массой, кг:  125 - 250  750 | -  - | -  - | 20 - 30  35 - 40 | 10 - 15  20 - 25 |
| Плиты экскаваторные массой 2 - 3 т при падении с высоты 2 - 3 м | 80 - 90 | 50 - 60 | 100 - 110 | 70 - 80 |

Таблица 20

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Масса катка, т | Толщина уплотняемого слоя при коэффициентах уплотнения для несвязных грунтов | |
| 1,0 | 1,1 |
| 3  6 - 8  10 - 12 | 40 - 50  60 - 70  80 - 100 | 25 - 30  35 - 40  40 - 50 |

При уплотнении связных грунтов виброкатками эффективность их работы снижается. В зависимости от физико-механических свойств и влажности связных грунтов толщина уплотняемого слоя составляет *5 - 60 см* для катков массой *6 - 12 т.*

Толщина уплотняемого слоя трамбованием определяется по следующей формуле: *hтр = 1,1 Внаим*  *(1 – е –3,7 i / i  ),* (36)

где *hтр* – толщина уплотняемого трамбованием слоя*, см;*

*Внаим -* наименьший размер трамбовки в плане*, см;*

*W, Wо  –* фактическая и оптимальная влажность грунта*, доли ед.;*

*i и in  –* удельный и предельный импульс трамбовки*, кг  с / см2 :*

*i = .*  (37)

Здесь *М –* масса трамбовки*, кг;*

*g –* ускорение силы тяжести*, см / c2;*

*hп* – высота падения трамбовки*, см;*

*К –* коэффициент, учитывающий опережающее развитие напряженияотносительно развития деформации и нелинейности изменения напряжения *(1,7 - 2,0);*

*F –* площадь основания трамбовки, т.е. контакта с грунтом*, см2;*

*τ –* время удара, *с;* зависит от массы трамбовки и разновидности грунта *(табл. 21).*

***Таблица 21***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Состояние грунта | Время удара трамбовки (с) при массе трамбовки (кг) | | | | |
| для несвязных грунтов | для связных грунтов | | | |
| 500 | 500 | 950 | 1200 | 1500 |
| Рыхлое | 0,024 | 0,035 | 0,065 | 0,076 | 0,11 |
| Плотное | 0,012 | 0,017 | --- | --- | --- |

Экспериментально определенные значения предельных импульсов трамбовки *in* для разных грунтов составляют: для песков *0,005 – 0,007*, для суглинков легких *0,007 – 0,012*, для суглинков тяжелых *0,012 - 0,02*, для глин *0,02 - 0,027*.

Число ударов трамбовок по одному месту для достижения необходимой плотности при толщине уплотняемого слоя

*n* = *hтр  in К / hо* *i ,*  (38)

где *hо –* оптимальная толщина слоя*, см (60 - 80);*

*К –* коэффициент, учитывающий степень уплотнения грунта и его разновидности *(табл. 22).*

***Таблица 22***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Требуемая плотность грунта | Связный грунт | Несвязный грунт |
| 0,95  0,98  1,0 | 4  7  14 | 2  4  10 |

**5.9 Определение объемов работ на послойную разработку грунта для насыпи, его разравнивание и уплотнение**

Ширина каждого слоя насыпи

*Вi = В + 2 m (Hcp - hi) ,* (39)

где *B –* ширина земляного полотна поверху*, м;*

*m –* заложение откоса насыпи;

*hi* – толщина отсыпаемого слоя*, м.*

Объем грунта в каждом слое насыпи

*Vi = (Вi hi + m hi2) L К,*  (40)

где *Вi –* ширина каждого отдельного слоя насыпи*, м;*

*hi –* толщина слоя*, м;*

*L –* длина строящегося участка дороги*, м;*

*К –* коэффициент переуплотнения*.*

### *5.10. Определение объемов работ на планировке земляного полотна*

### *и резервов*

Объемы работ на планировке вычисляются отдельно для верха земляного полотна, дна резервов и откосов:

*Sпл1 = (В + bр) L,*(41)

*Sпл2 = (В + 2 bр) L,*(42)

*Sпл3 = 2 L (Hcp + hр)* (43)

*Sпл4 = 2 L (Hcp +2 hр) ,*(44)

где *Sпл1, Sпл2 –* соответственно площади планировки верха земляного полотна и дна резерва для одностороннего и двухстороннего резерва*, м2;*

*Sпл3, Sпл4 –* соответственно площади планировки откосов земляного полотна и резерва для одностороннего и двухстороннего резерва*, м2;*

*bр –* ширина резерва по дну*, м;*

*hр –* глубина резерва*, м;*

*L –* длина участка*, м.*

5.11. Расчет основных землеройно-транспортных и землеройных

машин для выполнения земляных работ

Потребное количество ведущих машин для выполнения земляных работ определяется на основании рассчитанных объемов работ и принятой скорости потока:

*Nмаш = Q / Нвыр Nсм* (45)

или  *Nмаш = Q Нвр  /Nсм* , (46)

где *Q –* объем работ *рассматриваемого вида;*

*Нвыр –* норма выработки в смену *(сменная производительность);*

*Нвр –* норма времени*, машино-смен / ед.работ;*

*Nсм  –* число смен работы по всей длине дороги*:*

*Nсм = L / V ,* (47)

где *L –* длина дороги*, м; V –* длина захватки*, м.*

Для удобства расчет следует вести в форме ведомости (Приложение 3).

Норма выработки (сменная производительность) для конкретной машины рассчитывается по формулам, приведенным в курсе «Эксплуатация дорожных машин» [19], или определяется по формуле:

*Нвыр = Т N / Нвр ,* (48)

где *Т –* продолжительность смены *(8,2 ч);*

*N –* единица объема работ, для которой исчислена норма времени *(например,100 м3 грунта в плотном теле);*

*Нвр –* норма времени по сборникам *ЕНиР, ТНиР, СНиР-91 [10], [20], [21], машино-часов на единицу объема работ.*

Поскольку нормы времени в сборниках приведены в машино-часах, для расчета по формулам (45), (46) их требуется разделить *на 8,2 часа* для получения результата в машино-сменах.

Определив потребное количество машино-смен на захватку, получим коэффициент использования данной машины на этой захватке *Ки*. Коэффициент использования определяется с точностью *до 0,01* и представляет собой отношение потребного количества механизмов к принятому. Необходимо принять захватку такой длины, чтобы коэффициенты использования машин были приближены к единице. Решая вопрос о том, сколько машин следует принять, надо помнить о допустимой перегрузке *до 10 – 15 %,* т.е. нельзя допускать величину *Ки*более, чем *1,1 - 1,15*. При использовании высокопроизводительных машин (с малыми значениями норм времени) целесообразно суммировать коэффициенты использования, т.е. применять такие машины на нескольких захватках.

Для условий автовозки грунта из сосредоточенного резерва выбирают автотранспорт по грузоподъемности из условия оптимального соотношения емкостей ковша экскаватора и кузова автосамосвала:

*qа = (5 – 7) qэ γ,*  (49)

где *qа –* грузоподъемность автосамосвала*, т;*

*qэ –* объем ковша экскаватора*, м3;*

*γ –* насыпная плотность грунта земляного полотна*, т / м3.*

5.12. Укрепительные работы при возведении земляного полотна

Для предотвращения подмывов откосов и нижней части земляного полотна, а также размывов водоотводных канав, конусов искусственных сооружений откосы и выходные русла подлежат укреплению сборными бетонными элементами, мощением, дернованием. В настоящее время широко используются геотекстильные материалы (георешетки типа «Прудон» и синтетические полотна типа «Дорнит», «Бидим»).

Укрепление травосеянием применяют при грунтах с показателем *5 < pH < 7* (*слабокислые грунты*), руководствуясь нормами высева семян (*табл. 23*) и внесения удобрений (*табл. 24).*

##### ***Таблица 23***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид травы | Наименование | Норма высева семян,  кг / 100 м3 грунта |
| Низовые  корневищные | Мятлик луговой  Овсяница красная  Полевица белая | 0,45 - 0,50  1,00 - 1,20  0,25 - 0,30 |
| Корневищно-  рыхлокустовые | Мятлик луговой  Овсяница красная  Полевица обыкновенная | 0,45 - 0,50  1,00 - 1,20  0,20 - 0,25 |
| Рыхлокустовые | Овсяница луговая  Райграс пастбищный  Гребенник обыкновенный  Пырей бескорневищный | 1,20 - 1,40  1,20 - 1,40  0,70 - 0,90  1,20 - 1,40 |

##### 

##### ***Таблица 24***

|  |  |
| --- | --- |
| Удобрения | Норма внесения удобрений,  кг / 100 м3 грунта |
| 1. Минеральные:   азотные  фосфорные  калийные  2. Органические - торфокомпост | 3,0  3,0  1,5  100 - 200 |

Для расчета потребности машин и дорожных рабочих на укрепительных работах руководствуются нормами [10], [20].

5.13. Составление технологической карты на возведение

земляного полотна

В проекте производства работ необходимо составление технологической карты на каждый из характерных участков земляного полотна, например на возведение насыпи высотой до 1,5 - 2 м из боковых резервов, на устройство насыпи из привозного грунта, на продольную разработку выемки, на устройство насыпи на основании из геотекстильных материалов и т.д. Выбор той или иной технологии обусловлен местными условиями (рельефом, уровнем грунтовых вод, пригодностью грунтов), наличием механизированной базы предприятия. Кроме того, технологическая карта составляется с учетом построенного попикетного графика распределения земляных масс и технологических расчетов с учетом требований ВСН 13-73 [22].

В курсовом проекте необходимо составить одну технологическую карту на возведение земляного полотна для наиболее протяженного по длине характерного участка. Кроме того, необходимо привести технологические расчеты для работ, не учтенных технологической картой. Например, составляется технологическая карта на возведение насыпи высотой до 1,5 м из боковых резервов. Согласно попикетному графику распределения земляных масс присутствует автовозка из сосредоточенного резерва. В этом случае после расчета технологической карты приводится надпись «Работы, не входящие в технологическую карту, но присутствующие при возведении насыпи» и по вышеприведенной схеме рассчитывается потребное количество экскаваторов и автосамосвалов для устройства насыпи из привозного грунта. Объем работ для расчета принимается согласно попикетному графику распределения земляных масс.

*Технологическая карта включает следующие разделы:* область применения карты, описание технологии работ и расчет потребных ресурсов, схема организации работ (*схема потока*), указания по выполнению технологических процессов, требования контроля качества работ и указания по технике безопасности.

*Область применения карты.* В разделе указываются условия применения технологической карты, в частности, законченные виды работ, для которых составлена карта.

*Описание технологии работ и расчет потребных ресурсов*. В этом разделе дается краткое описание рабочих процессов в той последовательности, которая соблюдается при производстве работ, указываются объемы работ и необходимые машины, производится расчет технологической карты (*Приложение 3*), рассчитывается потребность рабочих и машин (*табл. 25*).

##### ***Таблица 25***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Тип и марка машин и механизмов  (наименование профессий  рабочих) | Расчетное  количество машин (рабочих) | Принятое  количество машин (рабочих) | Коэффициент  использования (только для машин) |
|  |  |  |  |

При определении потребности рабочих необходимо разделять их на рабочих-строителей (*дорожных рабочих*) и машинистов. Количество машинистов, обслуживающих одну машину, принимается равным количеству машин при односменном режиме работы (*1 чел.-ч равен 1 машино-ч)*. При наличии помощника машиниста, а также при двухсменном режиме работы количество рабочих при машине удваивается (*2 чел.-ч равны 1 машино-ч).*

Потребность дорожных рабочих определяется по сборникам СНиП 4.02-91; 4.05-91 (СНиР-91) [10], [20] по трудоемкости на единицу работ (*чел.-ч / ед. работ)*. Квалификационный состав исполнителей принимается согласно [23].

*Схема организации работ.* Раздел оформляется графически (рис. 3).

*Указания по выполнению технологических процессов.* В разделе приводятся наиболее производительные и рациональные методы выполнения технологических процессов карты. Рекомендации обязательно поясняются схемами работы машин, чертежами забоев, схемами разработки и укладки грунта.

*Требования к качеству работ.* Указываются минимальные допустимые отклонения от проектных размеров объекта, для которого составлена технологическая карта. Делается ссылка на нормативный источник норм качества производства земляных работ.

*Указания по технике безопасности*. Приводятся правила по технике безопасности для каждого вида работ и каждой машины. В отдельных случаях может быть дана ссылка на конкретные разделы правил по технике безопасности [16].

В заключении определяется количество рабочих и календарных дней и назначаются сроки производства земляных работ.

## 6. УСТРОЙСТВО ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ

**6.1. Назначение конструкции дорожной одежды**

В соответствии с исходными данными задания студенты, пользуясь [1], [2], назначают конструкцию дорожной одежды, вид укрепления обочин и откосов земляного полотна. В качестве исходных данных могут быть приняты как результаты ранее выполненного курсового проекта по курсу «Изыскания и проектирование автомобильных дорог», так и материалы, собранные в период производственной практики. Наиболее ценным будет проект, в котором студент обосновал конструкцию дорожной одежды после анализа схем снабжения материалов, удаленности от места работ асфальтобетонных заводов.

Студентам необходимо выполнить чертеж конструкции дорожной одежды в тексте расчетно-пояснительной записки с указанием основных размеров и материалов конструктивных слоев, а также включить ссылки на нормативные источники для каждого материала или конструктивного слоя.

**6.2.Обоснование вида шероховатой поверхности**

**автомобильной дороги**

Согласно ВСН 38-90 [3] для устройства шероховатой поверхности при новом строительстве применяют следующие методы (табл. 26).

Тип шероховатой поверхности назначается в зависимости от категории автомобильной дороги: для I категории – средне- или крупношероховатый ; для II категории - средне-, крупно- или мелкошероховатый; для III категории - средне-, крупно-, мелкошероховатый или средне- или крупношипованный; для IV и V категорий – все виды .

***Таблица 26***

|  |  |
| --- | --- |
| Типы шероховатости | Методы устройства шероховатых поверхностей на асфальтобетонных и других черных покрытиях |
| 1 | 2 |
| Мелкошипованные | 1. Устройство верхнего слоя покрытий из асфальтобетонов Б, Бх, Г и Дх с использованием в смесях щебня и дробленого песка из труднополирующихся горных пород или разнопрочного щебня.  2. Поверхностная обработка битумным щебеночным шламом с содержанием до 40% щебня размером менее 15 мм.  3. Втапливание черного щебня размером до 15 мм в количестве 7 – 10 кг/м2 в поверхность слоя асфальтобетона типов В, Вх или Дх.  4. Устройство слоя износа из песчано-резино-битумных смесей |

***Окончание табл.26***

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | 2 |
| Мелкошероховатые | 1. Устройство верхнего слоя покрытия из горячего асфальтобетона типа А с содержанием в смеси 50 – 65% щебня из труднополирующихся горных пород размером до 15 мм.  2. Устройство верхнего слоя покрытия из открытых битумоминеральных смесей с содержанием в смеси 55 – 65% щебня размером до 15 мм.  3. Поверхностная обработка с применением битума, эмульсий и мелкого щебня размером до 15 мм |
| Среднешипованные | 1. Втапливание черного щебня размером 15 – 20 или 20 – 25 мм в количестве 9 – 12 кг / м2 в поверхность слоя асфальтобетона типов В, Вх или Дх.  2. Устройство верхнего слоя покрытия из открытых битумоминеральных смесей с содержанием в смеси 55 – 65% щебня размером до 20 мм.  3. Поверхностная обработка щебеночным битумным шламом с использованием щебня размером 15 – 20 мм в количестве до 40% |
| Среднешероховатые | 1. Поверхностная обработка с применением битума (в том числе улучшенного различными добавками) или эмульсии и щебня размером 15 – 20 мм (в том числе разнопрочного).  2. Поверхностная обработка битумным шламом с использованием щебня размером до 20 мм в количестве не менее 55%.  3. Устройство верхнего слоя покрытия из открытых битумоминеральных смесей с содержанием в смеси 65 – 85% щебня размером до 20 мм.  4. Втапливание черного щебня размером 20-25 мм в количестве 9 – 12 кг/м2 в поверхность слоя асфальтобетона типов В, Вх или Дх. |
| Крупношипованные | Устройство верхнего слоя покрытия из открытых битумоминеральных смесей с содержанием в смеси 65 – 85% щебня размером до 25 мм. |
| Крупношероховатые | Поверхностная обработка с применением битума (в том числе улучшенного различными добавками) и щебня размером 20 – 25 мм (в том числе и разнопрочного) |

Классификация дорожных покрытий в зависимости от значений параметров шероховатости приведена в табл. 27.

***Таблица 27***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Тип шероховатых покрытий | Параметры шероховатости, мм | |
| Средняя высота выступов | Средняя глубина впадин |
| Гладкие | более 0,1 до 0,5  включительно | более 0,02 до 0,25 включительно |
| Мелкошероховатые | более 0,5 до 3,0  включительно | более 0,25 до 1,5 включительно |
| Мелкошипованные | более 1,5 до 2,5 включительно |
| Среднешероховатые | более 3,0 до 6,0  включительно | более 1,0 до 3,0 включительно |
| Среднешипованные | более 3,0 до 5,0 включительно |
| Крупношероховатые | более 6,0 до 9,0  включительно | более 2,0 до 4,5 включительно |
| Крупношипованные | более 4,5 до 7,0 включительно |

Приведем рекомендации по применению того или иного типа шероховатой поверхности:

во избежание высокого уровня шума вблизи населенных пунктов нецелесообразно устраивать крупношероховатые и крупношипованные поверхности;

в районах с зимними расчетными условиями движения следует применять щебень, обработанный органическими вяжущими преимущественно фракций 15 – 20 и 20 – 25 мм;

одиночную поверхностную обработку необходимо устраивать на асфальтобетонных покрытиях и покрытиях из черного щебня, двойную – на переходных покрытиях;

для асфальтобетонных покрытий типа А (многощебенистые) шероховатая поверхность не устраивается, поскольку требуемая шероховатость уже обеспечена за счет собственной макрошероховатости;

устройство шероховатой поверхности с применением горячих асфальтобетонных смесей с повышенным содержанием щебня и метод втапливания щебня в укладываемый верхний слой дорожной одежды следует предусматривать на автомобильных дорогах I – III категорий; возможность использования этого способа определяется наличием в районе строительства прочных каменных материалов с высоким сопротивлением шлифующему воздействию автомобильных шин;

устройство поверхностной обработки с применением битумных шламов целесообразна для дорог III и IV категорий;

**6.3.Определение потребности дорожно-строительных материалов для устройства дорожной одежды**

Необходимое количество дорожно-строительных материалов определяют по сборнику СНиП 4.02-91; 4.05-91[4] или другим ресурсным сборникам по формуле:

*М = Нп Vр Кт Еи ,* (1)

*где М – потребность материала для устройства конструктивного слоя дорожной одежды, ед. изм.;*

Нп – норма потребности материала для устройства конструктивного слоя дорожной одежды, ед. изм.;

Еи – единица измерения, для которой дается потребность материала, например, 1000 м2 покрытия;

Vр – объем выполняемых работ;

Кт – коэффициет потерь материала при транспортировке.

При отсутствии в сборниках норм расхода материалов или ссылке на необходимость расчета количество следует определять по геометрическим размерам конструкции с учетом коэффициентов запаса на уплотнение материала Ку, потерь материалов при производстве работ Кп, потерь материалов при транспортировке Кт:

V = L B h Ку Кп Кт , (2)

где L – длина строящейся дороги, м;

B – ширина укладки слоя материала, м; принимается по средней линии призмы отсыпки слоя;

h – толщина слоя отсыпки материала, м.

Приведем значения коэффициентов Ку, Кп и Кт в табл.28.

***Таблица 28***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Дорожно-строительные  материалы |  | Коэффициенты | | |
| Плотность, т/м3 | запаса на уплотнение *Ку* | потерь при производстве работ *Кп* | потерь материалов при транспортировке *Кт* |
| Песок | 1,5 | 1,1 | 1,03 | 1,01 |
| Песчано-гравийные смеси | 1,6 | 1,25 - 1,3 | 1,02 |
| Щебень фракционированный | 1,6 - 1,7 |
| Цементогрунт | 2,2 | 1,02 | 1,03 |
| Шлак | Без данных | 1,3 - 1,5 | 1,02 |
| Цемент | - | 1,03 | 1,03 |
| Порошок минеральный | - | 1,02 |
| Асфальтобетонная смесь  крупнозернистая | 2,4 | 1,22 | 1,01 |
| Асфальтобетонная смесь  мелкозернистая | 2,36 |
| Битум БНД 90/130 | 1,02 | - | - |

Потребность материала следует определять на всю дорогу, на захватку и на 1 км дороги (табл. 29).

***Таблица 29***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование конструктивного слоя дорожной одежды | Наименование материалов | Справочные данные из ресурсных  сборников | | | Объем работ  *Vр* | Потребность материала *М* | | |
| Обоснование норм расхода материалов | Единица измерения количества материала *Еи* | Норма расхода (потребности) материала на единицу измерения *Нп* | на дорогу | на захватку | на 1 км  дороги |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

##### **6.4.Транспортные работы**

В курсовом проекте студенты решают только вопросы, связанные с вывозкой песка, щебня или гравийного материала из карьеров и продукции АБЗ на трассу в принятом темпе потока.

###### **6.4.1.Определение производительности автосамосвалов**

Производительность автосамосвалов определяется по формулам [5]:

при одинаковых дорожных условиях

*Нвыр = 8,2 Q Kв / ( + t) ,*  (3)

при смешанных дорожных условиях

*Нвыр = 8,2 Q Kв / (+ + t) ,*  (4)

*где 8,2 – продолжительность рабочей смены, ч;*

*Q – грузоподъемность автомобиля-самосвала, т;*

*Кв – коэффициент использования рабочего времени (0,8 – 0,85);*

*L и V – дальность возки (км) и средняя скорость движения автосамосвала (км/ч) при одинаковых дорожных условиях;*

*L1 и L2 – дальности возки при различных дорожных условиях, км;*

*V1 и V2 – средние скорости движения при различных дорожных условиях, км/ч;*

*t – среднее время простоев автомобиля-самосвала под погрузкой, разгрузкой и маневрированием, ч; для грузоподъемности 5 т – 0,2 ч, для 8 т – 0,25 ч, для 10 т – 0,32 ч.*

Расчетные средние рабочие скорости движения грузовых автомобилей при усовершенствованных покрытиях 35 км/ч, переходных - 27 км/ч, грунтовых дорогах - 22 км/ч.

При исчислении материалов в объеме (м3) следует разделить производительность автомобиля-самосвала, выраженную в т/смену, на насыпную плотность перевозимого материала.

**6.4.2.Определение среднего расстояния вывозки**

**дорожно-строительных материалов**

*Вывозка песка и других материалов из карьеров на трассу.* При вывозке материала из одного карьера средняя дальность возки определяется расстоянием от карьера до половины трассы.

При двух и более карьерах возникает необходимость определения зон, обслуживаемых этими карьерами.

При условии, что оба карьера имеют одинаковые условия разработки и транспортирования материалов на трассу, за исключением длины подъездных путей от карьера до трассы, граница обслуживаемых зон определится из равенства расстояний от карьеров до искомой точки на трассе. При этом подразумевается примерно равный расход материала по длине дороги.

Уравнение зон действия карьеров (рис.1) имеет вид [6]:

*L1 + LT = L2 + LЗ = L2 + L – LT ,* (5)

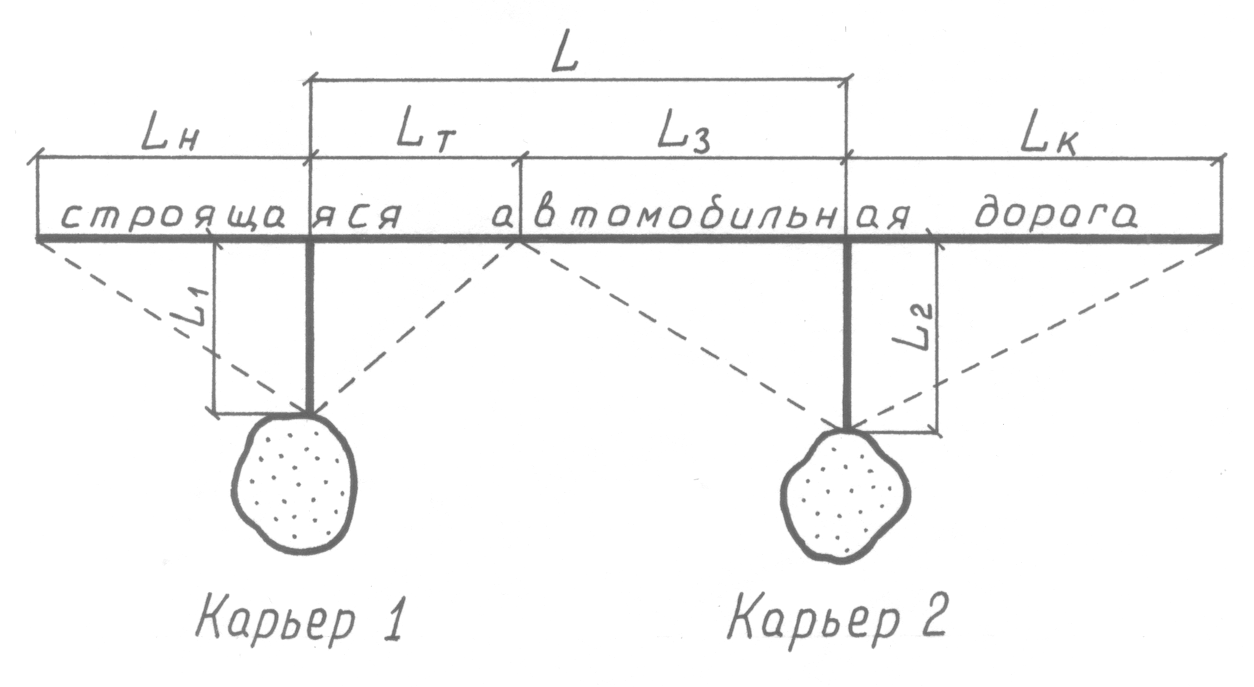
*где L1 и L2 – расстояния от карьеров до строящейся дороги, км;*

*L – расстояние между карьерами, км;*

*LЗ - расстояние от второго карьера до границы зон карьеров, км (LЗ = L – LT) ;*

*LT – расстояние от первого карьера до границы зон карьеров, км:*

*LT = 0,5 (L2 + L – L1)* (6)



#### Рис. 1. Расчетная схема для определения зон действия карьеров

# Средняя дальность транспортирования карьерного материала из первого карьера

*L1ср = 0,25(4 L1 + LН + LT),* (7)

*где LН – расстояние от начала трассы до первого карьера, км.*

# Средняя дальность транспортирования карьерного материала из второго карьера

# *L2ср = 0,25(4 L2 + LК + LЗ),* (8)

*где LК – расстояние от конца трассы до второго карьера, км.*

Средняя дальность транспортирования карьерного материала на трассу из обоих карьеров

*Lср = (L1ср (LН + LT) + L2ср (LК + LЗ)) / (LН + L+ LЗ).* (9)

**6.5.Составление технологических карт на устройство**

**дорожной одежды**

Все конструктивные слои дорожной одежды и укрепительные работы (за исключением высевания смеси семян трав на откосах земляного полотна) выполняют в строгой технологической последовательности в соответствии со СНиП 3.06.03-85 [7].

Составляемая технологическая карта, кроме описания последовательности выполнения операций по устройству каждого конструктивного слоя дорожной одежды, а также расчета необходимого количества машин и рабочей силы в смену, дает возможность получить составы звеньев.

Основным источником получения норм времени работы машин и дорожных рабочих являются сборники ЕНиР [8] и СНиП [4] (Приложение 1). При отсутствии норм времени эксплуатации машин необходимо рассчитать их сменную производительность (норму выработки) по формулам [9].

В процессе расчетов по составлению технологической карты следует стремиться к наименьшему количеству захваток и минимальным технологическим разрывам в потоке. Во всех случаях следует стремиться к максимальной загрузке всех машин в отряде, в первую очередь, ведущих и дорогостоящих машин. Коэффициент их использования в течение смены должен быть близок к единице, но можно допускать повышенную загрузку отдельных машин до 1,1.

При составлении технологической карты не учитываются работы, связанные с обустройством дороги, поскольку данные работы выполняются отдельным звеном с достаточно большой скоростью потока.

**6.5.1. Пример составления технологической карты на устройство дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием**

Ниже приводится технологическая последовательность процессов комплексной механизации устройства дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием и выполнения укрепительных работ с расчетом потребности средств механизации и рабочей силы при скорости потока 150 м/смену (Приложение 2), на основании которой вычерчивается технологическая схема комплексной механизации устройства дорожной одежды с распределением средств механизации и рабочей силы по захваткам (рис. 2).

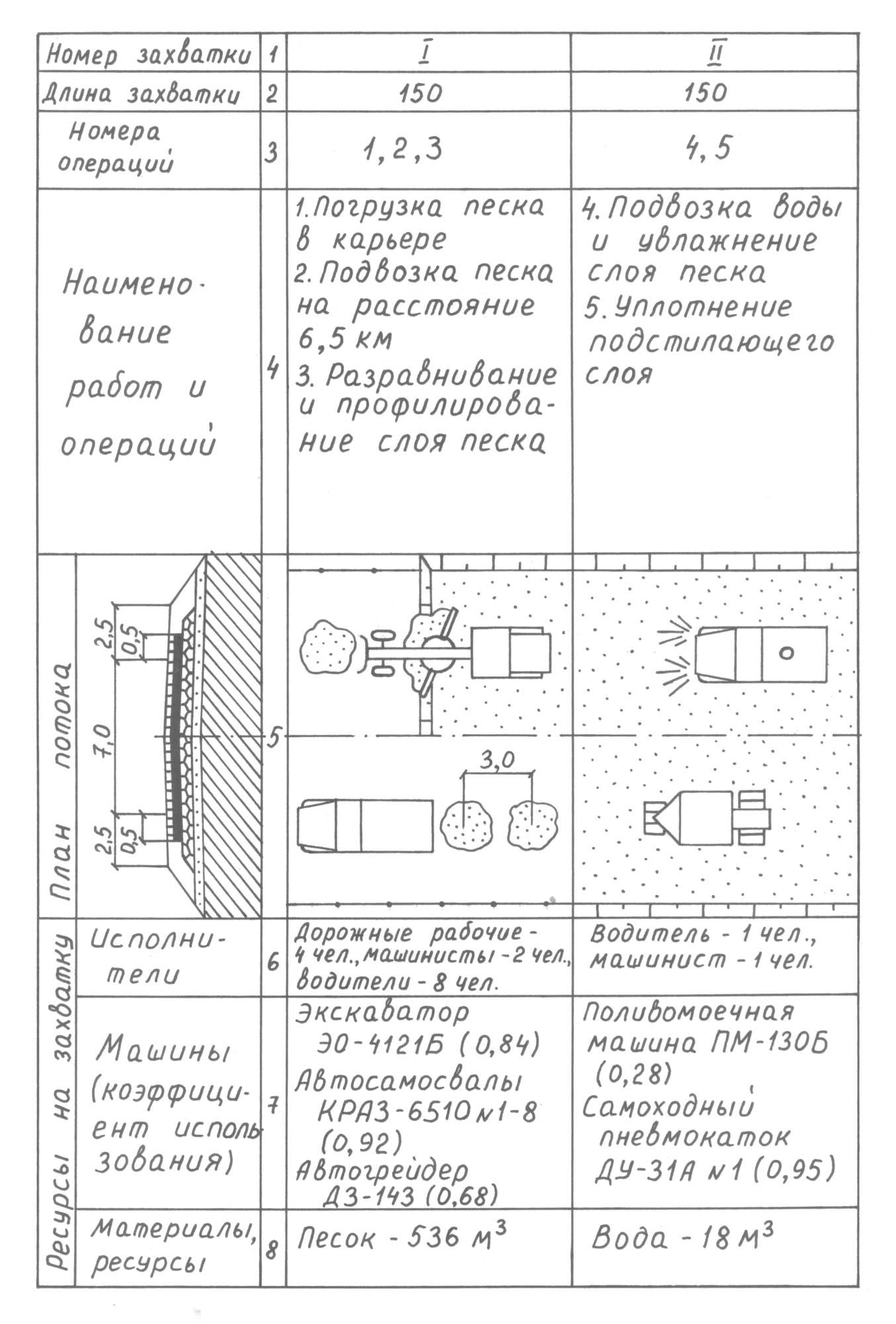


Рис 2. Технологическая карта на устройство дорожной одежды

с асфальтобетонным покрытием (начало)

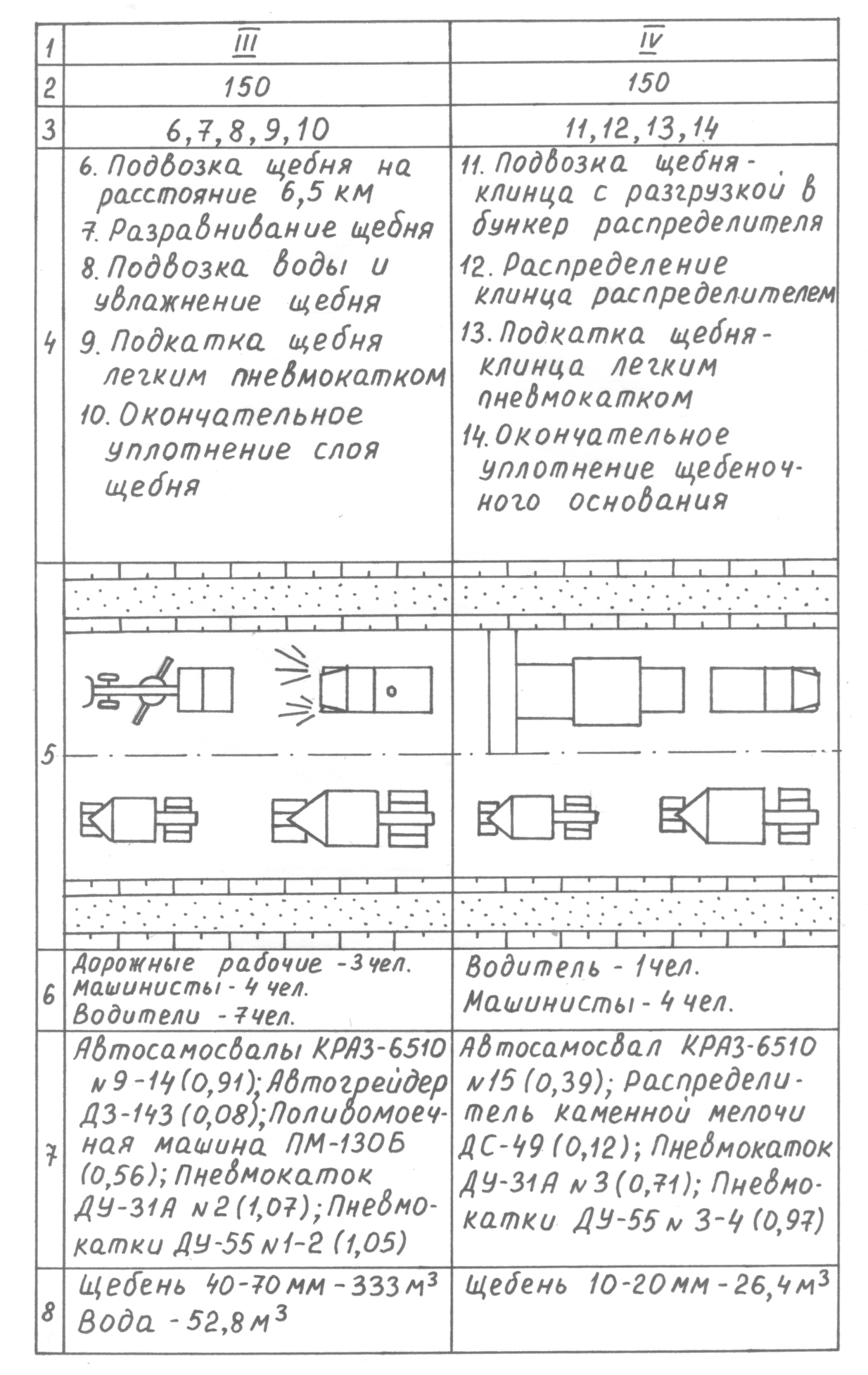


Рис 2. Технологическая карта на устройство дорожной одежды

с асфальтобетонным покрытием (продолжение)



Рис 2. Технологическая карта на устройство дорожной одежды

с асфальтобетонным покрытием (продолжение)

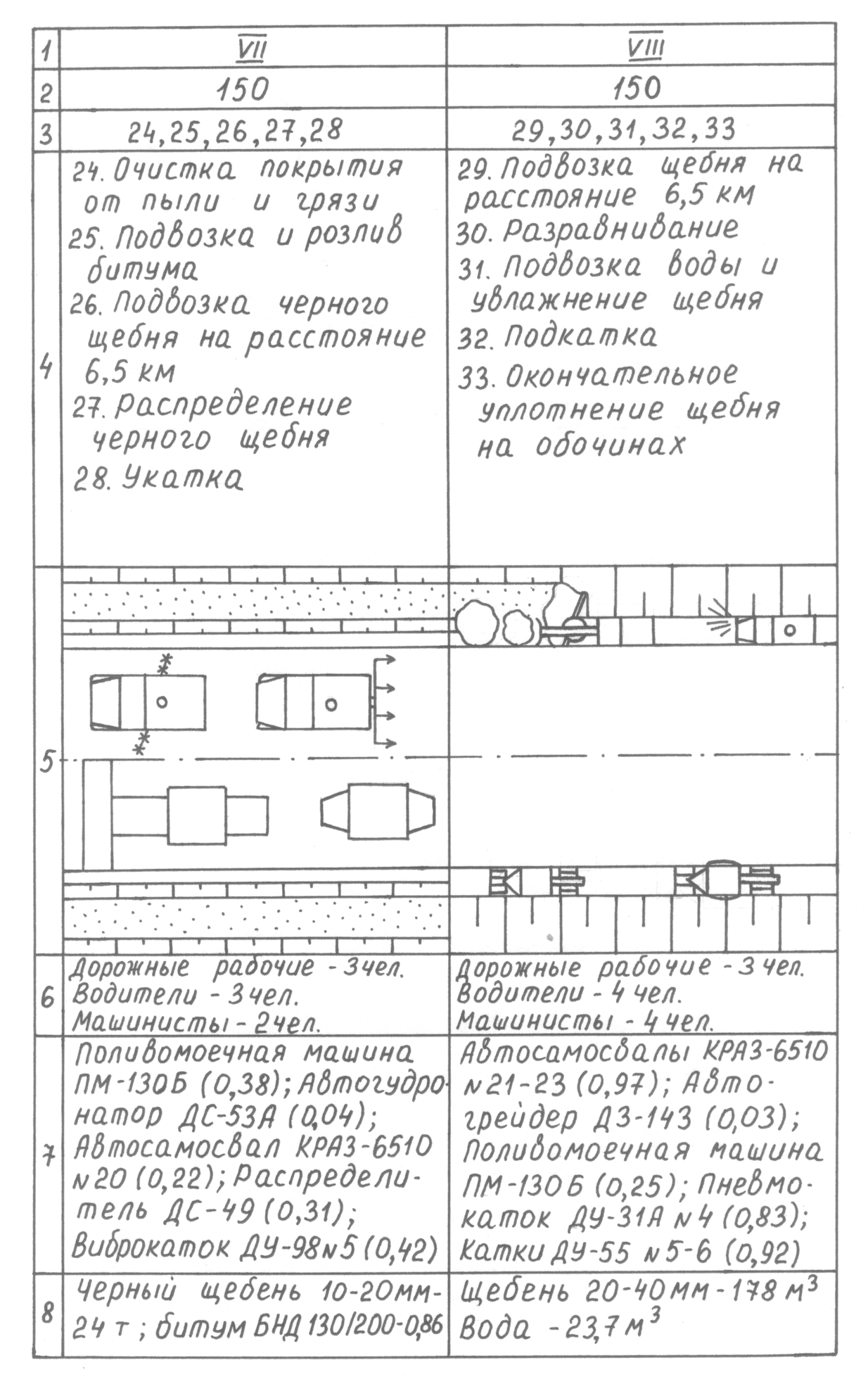


Рис.2. Технологическая карта на устройство дорожной одежды

с асфальтобетонным покрытием (окончание)

**6.5.2.Технологические расчеты при устройстве**

**асфальтобетонного покрытия из горячих смесей**

**6.5.2.1.Выбор катка для уплотнения**

Оценивать уплотняющую способность *гладковальцового катка* и выбирать его тип или класс (легкий, средний, тяжелый) следует по конструктивному показателю силового воздействия его вальцов [10]:

*Ркс = Qв / В D ,* (10)

*где Qв – весовая нагрузка вальца (вес вальца и части рамы), Н;*

*В, D – соответственно ширина и диаметр вальца, м.*

Давления *вибрационного катка* в сравнении со статическим режимом возрастают в 1,5 – 2 раза. Поэтому уплотняющая способность виброкатка значительно выше катка статического.

Оценивать ее рекомендуется показателем силового воздействия вальца как в статическом (без включения вибратора) по формуле (10), так и в динамическом режиме работы катка с включенным вибратором по формуле:

*Ркд = Ркс  ,* (11)

*где Ркд , Ркс – соответственно динамический и статический показатели силового воздействия вальца, Н;*

*Ро – возмущающая сила вибратора, Н.*

Значения пределов этих показателей легкого, среднего и тяжелого катков для различных типов асфальтобетонной смеси представлены в табл. 30.

***Таблица 30***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Тип асфальтобетонной смеси | Значения показателей *Ркд и Ркс* , МПа для катков | | |
| легкого | среднего | тяжелого |
| Мягкая пластичная мелкозернистая (типов В, Г, Д) | 0,008 – 0,012 | 0,013 – 0,019 | 0,020 – 0,028 |
| Много или среднещебенистая  (типов А и Б) | 0,012 – 0,018 | 0,019 – 0,027 | 0,028 – 0,038 |

Большинство вальцов самоходных вибрационных и комбинированных катков в статике создают давления, соответствующие каткам среднего, а с включенным вибратором - каткам тяжелого типа, т.е. каждый из них способен заменить два катка и соответственно выполнять работу на основном и заключительном этапах уплотнения.

Уплотняющая способность *пневмоколесного катка* определяется нагрузкой на шину (обычно 1-2 т) и, главное, не очень высоким давлением воздуха в ней (обычно 3 – 8 атм.). Поэтому пневмокаток не способен самостоятельно обеспечить высокую плотность асфальтобетона. Однако в силу целого ряда достоинств его всегда следует использовать, в частности, на предварительном этапе укатки любых типов смесей (не более 3 атм.), а на смесях типа В, Г и Д – и на основном этапе (6 – 8 атм.), но обязательно в паре с гладковальцовым катком, устраняющим сразу после шин неровности покрытия. Последняя пара может быть заменена одним комбинированным катком, сочетающим в себе достоинства пневмоколесного и гладковальцового.

**Пример.** Необходимо определить область применения катков для уплотнения горячих асфальтобетонных смесей в условиях Березовского ДРСУ.

Рассчитываем конструктивные показатели силового воздействия в форме табл. 31.

***Таблица 31***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование катка | Весовая нагрузка вальца *Qв*, кН | Вес катка, кН | Ширина вальца *В*, мм | Диаметр вальца *D*, мм | Расположение вальца | Возмущающая сила *Ро* (кН) при частоте (Гц) | Конструктивный показатель силового воздействия вальца, МПа | |
| статический | динамический |
| ДУ-47Б-1 статического действия | 27 | 60 | 1200 / 1400 | 1000 | спереди | - | 0,023 / 0,019 | - |
| 1200 | сзади | - | 0,026 / 0,022 | - |
| ДУ-84 комбинированный | 70 | 140 | 2000 | 1600 | спереди | 60 (33) и 150 (25) | 0,022 | 0,022 / 0,032 |
| ДУ-98 вибрационный | 57,5 | 115 | 1700 | 1200 оба вальца | 2 вибровальца | 75 (40) и 65 (50) | 0,028 | 0,030 / 0,032 |

Приведем область применения вышеуказанных катков Березовского ДРСУ для уплотнения горячих асфальтобетонных смесей (табл.32)

***Таблица 32***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Тип асфальтобетонной смеси | Область применения катков | | |
| легким | средним | тяжелым |
| Мягкая пластичная мелкозернистая  (типов В, Г, Д) | - | - | ДУ-47Б-1 в статическом режиме или ДУ-84 в статическом и слабовибрационном режиме |
| Много или  среднещебенистая  (типов А и Б) | - | ДУ-47Б-1 или ДУ-84 в статическом режиме | ДУ-84 в вибрационном режиме или ДУ-98 в статическом и вибрационном режиме |

**6.5.2.2.Температурный режим и число проходов катков**

Продолжительность остывания горячей асфальтобетонной смеси после ее укладки зависит от толщины слоя, начальной температуры смеси и погодно-климатических условий. Чем тоньше слой, тем быстрее он остывает и тем меньше времени остается для работы катка (табл. 33).

***Таблица 33***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Толщина слоя асфальтобетона, см | Максимальное время укладки и уплотнения горячих асфальтобетонных смесей при скорости ветра не более 3 – 4 м/с и температуре воздуха, мин | | | | | |
| 0 – 2 оС | 4 – 5 оС | 8 – 10 оС | 13 – 15 оС | 18 – 20 оС | 23 – 25 оС |
| 3 – 4 | 13 – 15 | 16 – 18 | 19 - 21 | 22 - 24 | 25 - 27 | 30 - 32 |
| 5 – 6 | 18 – 22 | 24 - 27 | 28 - 30 | 32 - 35 | 37 - 40 | 42 - 45 |
| 8 - 10 | 43 - 46 | 52 - 58 | 63 - 68 | 71 - 77 | 80 - 90 | 95 - 110 |
| Примечание. При скорости ветра 7 – 8 м/c указанное время уменьшается на 1/3, а в солнечную безветренную погоду увеличивается на 1/3. | | | | | | |

**6.5.2.3.Расчет длины захватки**

Технология уплотнения и организация работы всех машин, входящих в отряд по устройству слоев из горячих асфальтобетонных смесей, должна быть построена таким образом, что легкий, средний и тяжелый катки будут иметь для работы определенную длину захватки, которую каждый должен уплотнить требуемым числом проходов за установленный отрезок времени, и немедленно освободить ее для укатки следующим, более тяжелым катком.

Общее время укладки и уплотнения смесей *Тобщ* и длину рабочей захватки *Lобщ* можно определить по формулам:

*Тобщ = Ту + Тл + Тс + Тт ,*  (12)

*Lобщ = Lу + Lл + Lс + Lт ,*  (13)

*где Ту ,Тл , Тс и Тт – соответственно время работы асфальтоукладчика, легкого, среднего и тяжелого катков, мин;*

*Lу , Lл , Lс и Lт - соответственно длина работы асфальтоукладчика, легкого, среднего и тяжелого катков, м.*

При плохо или совсем неработающих уплотняющих органах укладчика и наличии в составе отряда легкого катка общее время уплотнения распределяется следующим образом: укладчик – 10%, легкий каток – 15%, средний каток – 30% и тяжелый каток - 45%. Вышеуказанные проценты использования времени отсчитываются от времени укладки и уплотнения смеси (табл. 8).

При использовании высокоэффективных рабочих органов асфальтоукладчиков с трамбующим брусом и виброплитой, позволяющих отказаться от легкого катка, укатка будет производиться по схеме «укладчик – средний каток – тяжелый каток». В этом случае распределение времени на укладку и уплотнение смеси будет распределяться следующим образом: укладчик – 25%, средний каток – 25% и тяжелый каток – 50%.

Каждая из захваток *Lл , Lс и Lт* должна состоять из целого числа отрезков покрытия *Lу* , проходимых укладчиком за время остывания смеси от момента ее укладки до начала укатки.

Пока каждый из катков на своей захватке сделает определенное количество проходов по ширине укладываемого слоя *Nш* и проходов по одному следу *Nc* , укладчик подготовит для уплотнения очередной участок покрытия *Lу* , и сдвижка всех катков вперед снова повторится.

Длина работы укладчика *Lу* будет определяться по формуле:

*Lу = Vу Ту ,*  (14)

*где Vу – рабочая скорость движения асфальтоукладчика, м/мин.*

Длина рабочей захватки катков определяется по формуле:

*Lк = Vк Тк / Nш Nc ,* (15)

*где Vк – средняя скорость катка на захватке, м/мин;*

*Тк – отводимое по условию остывания смеси время работы каждого типа катка, мин;*

*Nc – необходимое число проходов по одному следу;*

*Nш – целое число полос по ширине покрытия, уплотняемое катком (1,2,3 и т.д.):*

*Nш = ,* (16)

*где Ву – ширина укладки асфальтобетонной смеси укладчиком, м;*

*Вк – ширина полосы уплотнения катком, м;*

*а – ширина перекрытия соседних полос катка (обычно а = 0,1 – 0,2 м при ширине полосы уплотнения катком до 1 м, а = 0,2 – 0,3 м при ширине уплотняемой полосы больше 1 м).*

Технологически и экономически число полос уплотнения по ширине должно быть не более двух-трех. Для ширины раскладки смеси 3,5 м при *Nш* = 3 и *а* = 0,2 – 0,3 м целесообразно иметь каток с шириной уплотнения 1300 – 1370 мм, а при *Nш* = 2 – около 1850 – 1900 мм. Если ширина раскладки равна 3,75 м, то при *Nш* = 3 нужен каток с шириной уплотнения

1380 – 1450 мм, а при *Nш* = 2 – около 1975 – 2025 мм.

Из равенства длины захваток, определенных в зависимости от скорости укладчика и катка, получается технологическая зависимость рабочих параметров катка от скорости укладчика

*Vк = Vу Nш Nc* .  (17)

**Пример.** Необходимо рассчитать длину захватки работы звена по устройству слоя из горячей асфальтобетонной смеси типа А для II технической категории в условиях Березовского ДРСУ, имеющего асфальтоукладчик ДС-195.

У вышеуказанного асфальтоукладчика имеется высокоэффективный рабочий орган, позволяющий исключить применение легкого катка.

Для укладки смеси в августе при температуре 14,9 оС время на выполнение операций по укладке и уплотнению должно быть не более 32 мин, поэтому рассчитываем время работы каждой машины: укладчик – 0,25 ∙ 32 = = 8 мин; средний каток - 0,25 ∙ 32 = 8 мин; тяжелый каток - 0,5 ∙ 32 = 16 мин.

В Березовском ДРСУ в наличии имеется комбинированный каток ДУ-84, который в качестве среднего катка будет укатывать в статическом режиме (*Ркс* = 0,022), а в качестве тяжелого катка – в вибрационном режиме (*Ркд* = 0,022 – 0,032).

Поскольку общая ширина укладки смеси для II технической категории на ширину проезжей части с учетом укрепительных полос составляет 9 м (7,5 + 2 ∙ 0,75), а ширина укладываемой полросы укладчиком составляет 3,0 – 4,5 м, то принимаем 3 полосы раскладки смеси шириной по 3 м.

Ширина укатки для катка ДУ-84 составляет 2 м.

Число уплотняемых полос по ширине укладчика по формуле (16)

*Nш* = (3 – 0,25) / (2 - 0,25 ) = 2 полосы.

Поскольку каток ДУ-84 – комбинированный дорожный каток, то пневмоколеса производят предварительное уплотнение (подкатку). Уплотнение покрытия как в статическом, так и в вибрационном режиме производим при 5 проходах по одному следу (*Nc*).

При скорости укладчика *Vу* = 8 м/мин скорость движения катка по формуле (17) должна быть не менее *Vк* = 8 ∙ 5 ∙ 2 = 80 м/мин или 4,8 км/час.

По паспортным данным максимальная скорость катка составляет 5,5 км/час, поэтому пересчета скорости укладки не производим.

Рассчитываем частные составляющие длины захватки для выполнения технологических операций укладки и уплотнения: для укладчика

*Lу* = 8 ∙ 8 = 64 м; для работы катка в статическом режиме *Lс* = (80 ∙ 8) / (5 ∙ 2) = = 64 м; для работы катка в вибрационном режиме *Lт* = (80 ∙ 16) / (5 ∙ 2) = = 128 м.

Суммируя, получаем общую длину захватки *Lобщ* = 256 м, но, поскольку длина захватки должна быть кратна 25, то принимаем окончательное значение длины захватки 250 м.

**6.5.3. Устройство дорожной одежды с покрытием**

**из сборных железобетонных плит**

Железобетонные плиты должны быть уложены на сухую смесь песка с цементом в соотношении 1:10 или на выравнивающие слои из цементопесчаного раствора. В большинстве случаев укладку плит производят с помощью самоходных стреловых кранов, выбор которых производят по производительности и вылету стрелы. Грузоподъемность крана должна соответствовать массе одной плиты с некоторым запасом (20 - 40%).

Автомобильные краны в процессе монтажа плит обычно размещают на уложенной части покрытия. При этом различают две технологии укладки плит с применением автомобильных кранов и кранов на пневмоходу: «с колес» или из штабелей, расположенных на обочинах.

Для уменьшения количества поперечных швов плиты укладывают большей стороной вдоль оси дороги. В первую очередь укладывают плиты, примыкающие к оси покрытия, а затем крайние. Для повышения производительности труда при монтаже плит целесообразно применять краны с удлиненной стрелой, что позволяет с одной стоянки укладывать два-три поперечных ряда плит.

**6.5.4. Составление технологической карты на устройство**

**дорожной одежды с цементобетонным покрытием**

В настоящее время работы по устройству дорожной одежды с цементобетонным покрытием временно не проводятся, поэтому данную технологию производства не рассматриваем. При необходимости студенты (дипломники) по этому вопросу могут обратиться к специальной литературе.

**7. ОБУСТРОЙСТВО ДОРОГИ**

Все работы по обустройству дороги ведут специализированные подразделения, поэтому данные работы не включаются в технологическую карту по устройству дорожной одежды. В состав работ входят: установка дорожных знаков, ограждений, сигнальных столбиков, нанесение дорожной разметки.

**8. ПОСТРОЕНИЕ КАЛЕНДАРНОГО ГРАФИКА СТРОИТЕЛЬСТВА**

В соответствии с ранее выполненными расчетами строится линейный календарный график организации дорожно-строительных работ поточным методом, с помощью которого увязывается работа всех специализированных звеньев и отрядов в расчетные сроки (рис. 4). При расчерчивании сетки по вертикали графика откладывается время (рабочие смены), а по горизонтали – расстояние (км).

На линейном календарном графике наносят:

1. Выполнение сосредоточенных земляных работ - в виде столбиков высотой, равной количеству смен, необходимых для их выполнения; столбик вычерчивают в том месте, где находится объект в плане; при значительной протяженности сосредоточенного объекта на графике его изображают наклонными прямыми, обозначающими продвижение звена.

2. Выполнение линейных земляных работ - ломаной линией.

3. Строительство мостов и малых искусственных сооружений - столбиками, при этом окончание строительства увязывают со сроками выполнения земляных работ у объекта.

4. План трассы с расположением производственных предприятий.

5. Километровые объемы земляных работ.

6. График движения рабочей силы вычерчивается слева от линейного календарного графика с привязкой его по вертикали (во времени).

Для построения графика движения рабочей силы рекомендуется построить первоначальную схему графика рабочей силы по каждому виду работы отдельно (рис. 3): по вертикали откладывается время работы отряда или звена, по горизонтали – количество рабочих (в 1мм – один рабочий).

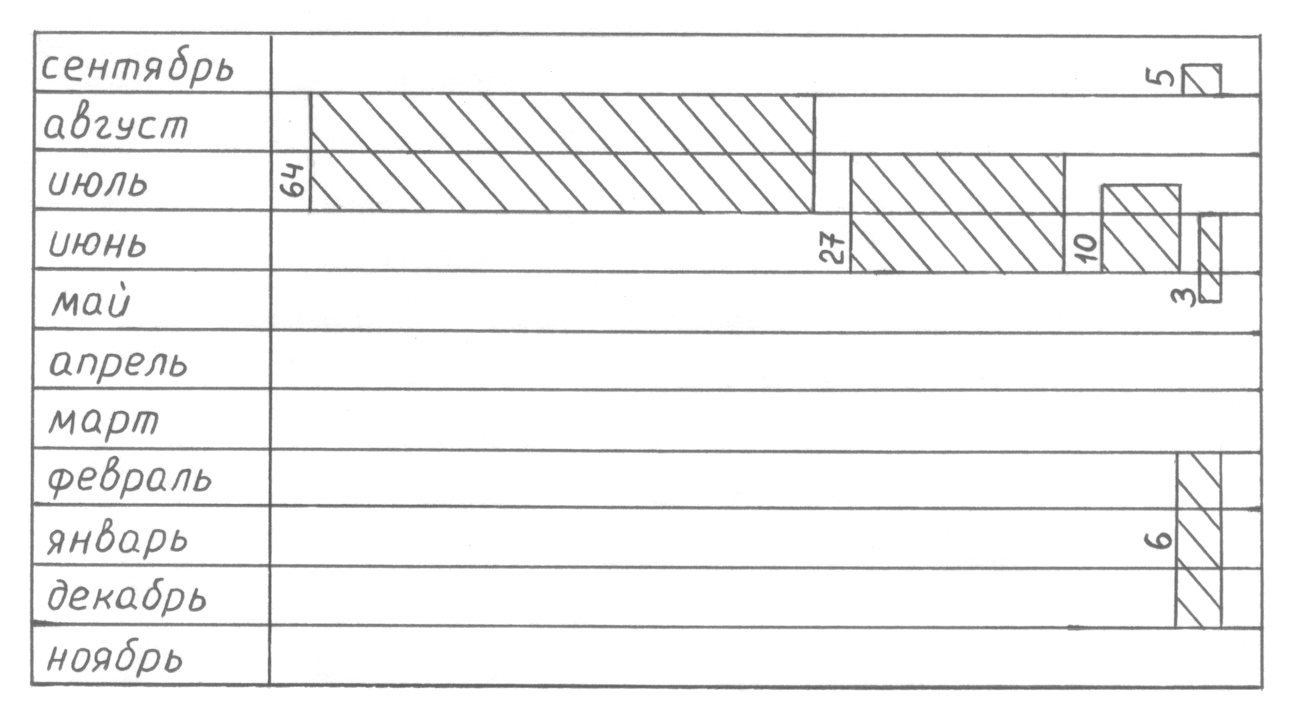


Рис.3. Первоначальная схема графика потребности рабочей силы

комплексного потока строительства

##### ЛИТЕРАТУРА

1. СНиП 2.05.02-85. Автомобильные дороги. Нормы проектирования. М.: Стройиздат, 1986.
2. Дорожные одежды автомобильных дорог общей сети СССР. Серия 503 – 11 / ГПИ Союздорпроект.
3. ВСН 38-90. Технические указания по устройству дорожных покрытий с шероховатой поверхностью. М. : Транспорт, 1990.
4. СНиП 4.02-91; 4.05-91. Сборники сметных норм и расценок на строительные работы. Сборник 27. Автомобильные дороги / Госстрой СССР. М.: Стройиздат, 1993.
5. Каменецкий Б.И., Кошкин И.Г. Организация строительства автомобильных дорог: Учебное пособие для техникумов. – 4-е изд., перераб. и доп. М.: Транспорт, 1991.
6. Петрашкевич Ю.И., Могилевич В.М. Проектирование производства работ по строительству автомобильной дороги. Строительство дорожных одежд / Учеб. пособ. Омск: ОмПИ, 1988.
7. СНиП 3.06.03-85. Автомобильные дороги. Правила производства и приемки работ / Госстрой СССР. М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1986.
8. ЕНиР. Сборник Е17. Строительство автомобильных дорог/ Госстрой СССР. М.: Стройиздат, 1989.
9. Кручинин И.Н. Расчет производительности дорожных машин. Методические указания по изучению дисциплин «Эксплуатация дорожных машин» и «Дорожно-строительные машины и материалы». Екатеринбург, 2000.
10. Технология устройства и ремонта асфальтобетонных покрытий: Учеб. пособ. / Ищенко И.С., Калашникова Т.Н., Семенов Д.А. М.: Аир – Арт, 2001.
11. Технология и организация строительства автомобильных дорог: Учеб. для вузов / Под ред. Н.В.Горелышева. М.: Транспорт, 2014.
12. ВСН 13-73. Методика составления технологических карт на выполнение основных дорожно-строительных работ. М.: Минавтодор РСФСР, 1973.
13. ВСН 14-95. Инструкция по строительству дорожных асфальтобетонных покрытий.
14. ВСН 26-90. Инструкция по проектированию и строительству автомобильных дорог нефтяных и газовых промыслов Западной Сибири.
15. ВСН 39-79. Технические указания по укреплению обочин автомобильных дорог.
16. ВСН 60-97. Инструкция по устройству и ремонту дорожных покрытий с применением литого асфальтобетона. М.: ГУП «НИИМосстрой», 1997.
17. ВСН 139-80. Инструкция по устройству цементобетонных покрытий автомобильных дорог.
18. ТР 103-00. Технические рекомендации по устройству дорожных конструкций с применением асфальтобетона. М.: ГУП «НИИМосстрой», 2000.
19. Технология и организация строительства автомобильных дорог Учеб. Для вузов / Н.В. Горелышев – Изд-во АТП Екатеринбург 2014г.

**CОДЕРЖАНИЕ**

стр

Введение ……………………………………………….…………………….. 3

1. Порядок выполнения проекта…………………………………………….. 3
2. Организация строительства автомобильной дороги……………………..4
   1. Технико-экономическая характеристика района строительства автомобильной дороги……………………………………………………… .. 4
   2. Климатическая характеристика района строительства дороги.….. 4
   3. Выбор метода организации работ и расчет основных его параметров

……………………………………………………………………………...6

* + 1. Обоснование принятого метода организации работ ……………….. .6
    2. Календарная продолжительность строительного сезона……………7
    3. Определение темпа потока………………………………….

1. Подготовка дорожной полосы…………………………………………
   1. Восстановление и закрепление трассы…………….…………..
   2. Прорубка просеки……………………………………………….
   3. Очистка дорожной полосы от пней, кустарника и снятие растительного слоя………………………….…………………..
      1. Составление ведомости объемов работ для подготовки дорожной полосы…………………….……………………...
      2. Определение трудозатрат, количества машино-смен и выбор комплекта машин для подготовки дорожной полосы………………………..
2. Строительство искусственных сооружений…………………………..
   1. Составление ведомости искусственных сооружений…………
   2. Определение состава бригады для строительства искусственных сооружений…………………………………….
3. Возведение земляного полотна…………………………….…………..
   1. Разбивка на местности земляного полотна и водоотводных сооружений………………………………………………………
   2. Выбор грунтов для отсыпки земляного полотна….…………..
   3. Выбор способа производства работ и ведущей машины……..
   4. Построение графика распределения земляных масс………….
   5. Определение дальности перемещения грунта…….…………..
   6. Комплектование специализированных отрядов машин для выполнения земляных работ……………………………………
   7. Определение количества слоев возводимой насыпи………….
   8. Определение толщины уплотняемого слоя насыпи для различных типов уплотняющих и трамбующих машин……............................................
   9. Определение объемов работ на послойную разработку грунта для насыпи, его разравнивание и уплотнение……….................................
   10. Определение объемов работ на планировке земляного полотна и резервов…………………………….………………...
   11. Расчет основных землеройно-транспортных и землеройных машин для выполнения земляных работ………………………
   12. Укрепительные работы при возведении земляного полотна…
   13. Составление технологической карты на возведение земляного полотна……………………………………………………

6. Устройство дорожной одежды…………………………………………….

6.1. Назначение конструкции дорожной одежды……………………...

6.2.Обоснование вида шероховатой поверхности автомобильной дороги……………………………………………………………….

6.3. Определение потребности дорожно-строительных материалов для устройства дорожной одежды………………………………...

6.4. Транспортные работы………………………………………………

6.4.1.Определение производительности автосамосвалов……...

6.4.2.Определение среднего расстояния вывозки дорожно-строительных материалов…………………………………..

6.5. Составление технологических карт на устройство дорожной одежды………………………………………………………………

6.5.1. Пример составления технологической карты на устройство дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием……………………………………………………………..

6.5.2.Технологические расчеты при устройстве асфальтобетонного покрытия из горячих смесей…………………….……

6.5.2.1.Выбор катка для уплотнения……………………….

6.5.2.2.Температурный режим и число проходов катков....

6.5.2.3. Расчет длины захватки……………………………...

65.3.Устройство дорожной одежды с покрытием из сборных железобетонных плит……………………………………….

6.5.4.Составление технологической карты на устройство дорожной одежды с цементобетонным покрытием…………

7. Обустройство дороги………………………………………………………

8. Построение календарного графика строительства……………………….

Литература………………………………………………………………….

Приложения………………………………………………………………...

Приложение 1. Нормы времени и потребности материалов для устройства конструктивных слоев дорожной одежды……..

Приложение 2. Расчет технологической карты на устройство дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием…

**П Р И Л О Ж Е Н И Я**

### *Приложение 1*

#### Средние сроки продолжительности строительного сезона для выполнения основных видов

#### дорожно-строительных работ

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Область, республика | Строительство сборных искусственных сооружений | | | | | | | | Возведение земляного полотна, устройство дорожных оснований | | | | | | Устройство облегченных покрытий с применением органических вяжущих | | | | Устройство асфальтобетонных покрытий | | | | | Устройство цементобетонных покрытий | | | | |
| Начало строительного сезона | | Окончание строительного сезона | | Календарная продолжительность строительного сезона | | Количество нерабочих дней по метеорологическим условиям | | Начало строительного сезона | | Окончание строительного сезона | | Календарная продолжительность строительного сезона | Количество нерабочих дней по метеорологическим условиям | Начало строительного сезона | Окончание строительного сезона | Календарная продолжительность строительного сезона | Количество нерабочих дней по метеорологическим условиям | Начало строительного сезона | Окончание строительного сезона | Календарная продолжительность строительного сезона | | Количество нерабочих дней по метеорологическим условиям | Начало строительного сезона | Окончание строительного сезона | Календарная продолжительность строительного сезона | Количество нерабочих дней по метеорологическим условиям | |
| Башкортостан | 24.  04 | 26.  10 | | 186 | | 13 | | 24.  04 | | 16.  10 | | 176 | | 8 | 24.  04 | 8.  09 | 139 | 16 | 24.  04 | 19.  09 | | 149 | 16 | 24.  04 | 8.  10 | 168 | 7 |
| Курганская | 3.  05 | 20.  10 | | 171 | | 6 | | 3.  05 | | 10.  10 | | 161 | | 4 | 3.  05 | 6.  09 | 127 | 12 | 3.  05 | 16.  09 | | 137 | 12 | 3.  05 | 5.  10 | 156 | 4 |
| Пермская | 7.  05 | 20.  10 | | 167 | | 14 | | 7.  05 | | 7.  10 | | 154 | | 13 | 7.  05 | 30.  08 | 116 | 19 | 7.  05 | 9.  09 | | 126 | 19 | 17.  05 | 1.  10 | 148 | 13 |
| Свердловская, Челябинская | 12.  05 | 18.  10 | | 160 | | 17 | | 12.  05 | | 3.  10 | | 145 | | 17 | 12.  05 | 2.  09 | 114 | 17 | 12.  05 | 12.  09 | | 124 | 17 | 12.  05 | 2.  10 | 144 | 16 |
| Тюменская | 20.  05 | 30.  09 | | 134 | | 13 | | 20.  05 | | 30.  09 | | 134 | | 13 | 20.  05 | 30.  09 | 134 | 13 | 20.  05 | 30.  09 | | 134 | 13 | 20.  05 | 30.  09 | 134 | 13 |

#### Приложение 2

#### Распределение немерзлых грунтов на группы в зависимости от трудности их разработки

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование и характеристика грунтов | Средняя плотность в естественном залегании, кг / м3 | Разработка грунта | | | | Рыхление грунта бульдозерами-рыхлителями |
| одноковшовыми экскаваторами | скреперами | бульдозерами | грейдерами |
| *Глина:*  жирная мягкая и мягкая без примесей  то же, с примесью щебня, гравия до 10 % по объему  то же, с примесью щебня, гравия свыше 10 % по объему | 1800  1750  1900 | II  II  III | II  II  II | II  III  II | II  III  - | -  -  - |
| *Грунт растительного слоя:*  без корней и примесей  с корнями кустарника и деревьев  с примесью щебня, гравия | 1200  1200  1400 | I  I  I | I  I  I | I  II  II | I  -  - | -  -  - |
| *Дресвяный грунт* | 1800 | IV | - | - | - | IV |
| *Песок:*  без примесей, а также с примесью щебня, гравия до 10 %  то же, с примесью щебня, гравия более 10 % | 1600  1700 | I  I | II  II | II  II | II  - | -  - |
| *Суглинок:*  легкий без примесей  легкий с примесью щебня, гравия до 10 % по объему  то же, с примесью щебня, гравия свыше 10 % по объему  тяжелый без примесей, с примесями щебня, гравия до 10 %  то же, с примесью свыше 10 % | 1700  1700  1750  1750  1950 | I  I  II  II  III | I  I  II  II  - | I  I  II  II  II | I  I  -  II  - | -  -  -  -  - |
| *Супесь:*  без примесей, а также с примесью щебня, гравия до 10 %  то же, с примесью свыше 10 % по объему | 1650  1850 | I  I | II  II | II  II | II  - | -  - |

***Приложение 3***

Технология работ расчет потребности ресурсов уширения 6 слойной касыпи (пример реконструкции)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № операции | № захватки | Источник нормы выработки (нормы времени) | Описание рабочих процессов в порядке их технологической последовательности с расчетом объемов работ | Ед.  измерения | Объем  работ:  на захватку  на дорогу | Производительность в смену (ед.изм./ смену) или  норма времени (машино-смен / ед. изм.) | Требуемое  количе­ство  машино-смен:  на захватку  на дорогу |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | I | - | Разбивочные работы | - | - | - | - |
| 2 | I | Е2-1-5, п.3б | Снятие растительного слоя грунта с основания насыпи бульдозером ДЗ-110 и перемещение его в обе стороны за пределы полосы постоянного отвода | 1000 м2 | 6,12  612 | 0,08 | 0,49  49 |
| 3 | I | Е2-1-29, табл.5, пп.1б,2б | Уплотнение естественного основания насыпи полуприцепным пневмоколесным катком ДУ-16В к одноосному тягачу МоАЗ 546ЕП при 8 проходах по одному следу | 1000 м2 | 5,24  524 | 0,181 | 0,95  95 |
| 4 | II | Е2-1-2Е,  п.3а | Нарезка уступов в существующей насыпи бульдозером  ДЗ-28 | 100 м3 | 17,3  1730 | 0,043 | 0,74  74 |
| 5 | III | Е2-1-8, табл. 3, п.7б | Разработка грунта II группы экскаватором ЭО-611 (объем ковша 1,25 м3) с погрузкой в автотранспортные средства | 100 м3 | 17,7  1770 | 0,134 | 2,38  238 |
| 6 | III | расчет | Транспортировка грунта автосамосвалами КамАЗ-5511 при средней дальности возки 10 км | м3 | 1770  177000 | 45 | 39,33  3933 |
| 7 | III | Е2-1-28, п.3б | Разравнивание первого слоя грунта в насыпи бульдозером ДЗ-110 при толщине слоя 0,35 м | 100 м3 | 17,7  1770 | 0,039 | 0,69  69 |
| 8 | IV | Е2-1-29, табл.4, пп.2б,4б | Уплотнение первого слоя грунта насыпи толщиной 0,3 м в плотном теле полуприцепным катком ДУ-16В с одноосным тягачом МоАЗ-546ЕП при 8 проходах по одному следу | 100 м3 | 17,7  1770 | 0,053 | 0,93  93 |

### *Окончание приложения 3*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| … | … | … | … | … | … | … | … |
| 29 | XIV | Е2-1-39, пп.3а,4а | Планировка откосов насыпи автогрейдером ДЗ-31-1 | 1000 м2 | 4,9  490 | 0,029 | 0,14  14 |
| 30 | XIV | Е2-1-36, п.4б | Планировка поверхности земляного полотна автогрейдером ДЗ-31-1 при 3проходах по одному следу | 1000 м2 | 2,27  227 | 0,075 | 0,17  17 |
| 31 | XV | Е2-1-31, табл.3, пп.1б,2б | Окончательное уплотнение верха насыпи самоходным  пневмокатком ДУ-31А при 8 проходах по одному следу | 1000 м2 | 2,27  227 | 0,189 | 0,43  43 |
| 32 | XV | Е2-1-22, табл.2, пп.5а,5г | Покрытие откосов насыпи растительным грунтом с перемещением его до 30 м бульдозером ДЗ-110 | 100 м3 | 4,9  490 | 0,116 | 0,57  57 |
| 33 | XV | Е2-1-22, табл.2 | Гидромеханизированный посев семян многолетних трав машиной КДМ-130 | 1000 м2 | 4,9  490 | 0,377 | 1,85  185 |

***Приложение 4***

|  |  |
| --- | --- |
| Построение кривой объемов | График распределения объемов земляных масс |

***Приложение 5***

Календарный график

строительства участка автомобильной дороги



№1-3 – номера машино-дорожных отрядов

***Приложение 6***

Справочные данные для определения скорости оттаивания грунта

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Регион | α, см/сутки | Регион | α, см/сутки |
| Алтайский край | 5,0 | Курский | 3,5 |
| Брянский | 4,0 | Ленинградский | 1,2 |
| Владимирский | 2,5 | Московский | 4,0 |
| Волгоградский | 2,0 | Новгородский | 1,2 |
| Вологодский | 2,0 | Пензенский | 3,5 |
| Воронежский | 4,0 | Псковский | 1,2 |
| Ивановский | 4,5 | Ростовский | 2,0 |
| Калининградский | 4,5 | Саратовский | 3,5 |
| Калининский (Тверской) | 4,5 | Смоленский | 4,0 |
| Карельский | 1,2 | Ставропольский край | 2,0 |
| Кировский (Вятский) | 4,5 | Сыктывкарский | 2,5 |
| Краснодарский край | 2,0 | Тамбовский | 2,5 |
| Самарский | 3,5 | Тульский | 4,0 |
| Курганский | 6,0 |  |  |

***Приложение 7***

Таблица 4.1. Расчет ресурсов по возведению земляного полотна бульдозерным звеном

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование  производственных  процессов | Объем работ | | Источник норм по СНБ | Требуемые ресурсы | | | | Рабочая сила | | |
|
| ед. изм. | коли- чество | Бульдозер 108 л.с. | | | | норма врем., чел.-ч | треб. чел.-ч | треб. чел. |
| норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | Кол.  Маш. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |  | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Разработка грунта бульдозерами мощностью 132 (180) кВТ (л.с.) при перемещении грунта до 10 м, грунт 2 группы | 1000 м3 | 0,045 | Е1 -26- 2 Е 1-26-10 | 5,95+4\*4,85= | 0,045\*25,35= | 1,14/8 = | 1 | 5,95+4\*4,85= | 0,045\*25,35= | 1,14/8 = |
| 25,35 | 1,14 | 0,143 | 25,35 | 1,14 | 0,143 |
|  |  | 1 |  |  | 1 |
| 2 | Уплотнение грунта пневмокатком  массой 25 т при толщине слоя  25 см за 8 проходов по одному следу с разравниванием и  поливкой водой | 1000 м3 | 0,045 | Е1-130-1 Е1-130-7 Е1-135-1 |  |  |  |  | 26,64 | 26,64\*0,045=1,19 | 1,19/8=0,149  (1) |
| 2,33 | 2,33\*0,045=0,1 | 0,1/8=0,0125  (1) |
| 20,74 | 20,74\*0,045=0,933 | 0,933/8=0,116  (1) |

***Окончание табл.4.1***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование  производственных  процессов | Объем работ | | Источник норм по СНБ | Требуемые ресурсы | | | | | | | | | | | |
|
| ед. изм. | коли- чество | Бульдозер | | | Поливомоечная | | | Каток | | | Трактор | | |
| норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен |
|
| 1 | 2 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 1 | Разработка грунта бульдозерами мощностью 132 (180) кВТ (л.с.) при перемещении грунта до 10 М, грунт 2 группы | 1000 м3 | 0,045 | Е1 -26- 2 Е 1-26-10 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|
|
| 2 | Уплотнение грунта пневмокатком  массой 25 т при толщине слоя  25 см за 8 проходов по одному следу с разравниванием и поливкой водой | 1000 м3 | 0,045 | Е1-130-1 Е1-130-7 Е1-135-1 | 24,31 | 0,045\*24,31 = 1,099 | 1,982/8 = 1,099(1)  1- бульдозер | 20,74 | 0,045\*20,74 = 0,933 | 0,933 /8= 0,116(1)  1-поливомоечная м. | 2,33+7\*2,33 = 18,64 | 0,045\*18,64=0,8388 | 0,8388/(8) = 0,1(1)  1 - каток | 2,33+7\*2,33 = 18,64 | 0,045\*18,64=0,8388 | 0,8388/(8) = 0,1(1)  1 - каток |

Бульдозерное звено выполняет работы за 1 смену.

***Приложение 8***

Таблица 4.3. Расчет ресурсов по возведению земляного полотна экскаваторным звеном

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование  производственных  процессов | Объем работ | | Источник норм по СНБ | Требуемые ресурсы | | | Рабочая сила | | |
|
| ед. изм. | коли- чество | Экскаватор | | | норма врем., чел.-ч | треб. чел.-ч | треб. чел. |
| норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен |
|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 1 | Разработка грунта 2 категории экскаватором ёмкостью ковша 1,0 м3 с транспортированием самосвалами на расстояние 1 км. | 1000м3 | 101,420 | Е1-17-1 | 20,4 | 101,420\*20,4=  =2068,97 | 2068,97/(8\*2)=  129,31(130) | 9,38 | 101.420\*9,38 =  951.32 | 101.420/(8\*33) =  0.38(1)  1- рабочий |
| 2 | Уплотнение грунта пневмокатком  массой 25 т при толщине слоя 25 см за 8 проходов по одному следу с разравниванием и  поливкой водой | 1000м3 | 104,935 | Е1-130-1 Е1-130-7 Е1-135-1 |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № пп | Наименование  производственных  процессов | Объем работ | | Источник норм по СНБ | Требуемые ресурсы | | | | | | | | | | | |
|
| ед. изм. | коли- чество | Бульдозер | | | Поливомоечная | | | Каток | | | Трактор | | |
| норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен | норма вр.,м-ч | треб. м-ч | треб. смен |
|
| 1 | 2 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 1 | Разработка грунта II категории экскаватором ёмкостью ковша 1,0 м3 с транспортированием самосвалами на расстояние 1 км. | 1000 м3 | 101.420 | Е1-17-20  (Е1-17-1) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|
|
| 2 | Уплотнение грунта пневмокатком  массой 25 т при толщине слоя  20 см за 8 проходов по одному следу с разравниванием и поливкой водой | 1000 м3 | 101.420 | Е1-130-1 Е1-130-7 Е1-135-1 | 24,31 | 101.420\*24,31 = 2465.52 | 2465.52/(8\*3) =102,73 (103)  3 бульдозера | 20,74 | 101.420\*20,74 =2103.45 | 2103.45/(8\*2) = 129,47(130)  2-поливомоечные м. | 2,33+7\*2,33 = 18,64 | 101,420\*18,64=1890,47 | 1890,47/(8\*2) = 118,15(119)  2 - катка | 2,33+7\*2,33 = 18,64 | 104,935\*18,64=1955,98 | 1955,988/(8\*2) =122,25 (123)  2 - трактора |

***Окончание таблицы***

Экскаваторное звено выполняет работы за 130 смен.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Подписано в печать\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Формат 60х84/16 Бумага офсетная Печать ризографическая

Уч. Изд.л. 5,0 Усл.печ.л. 5,0 Тираж 50 экз.

Заказ \_\_\_\_\_\_\_\_

Издательско-полиграфический центр К(П)ФУ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 423810, г. Набережные Челны, Новый город, проспект Мира, 68/19 Тел./факс (8552) 39-65-99 e-mail:ic@intrf.ru