

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

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до кваліфікаційної роботи бакалавра
на тему

ПРОЕКТ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ
II КАТЕГОРІЇ В НІКОПОЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Розробив: **Копиця Юрій Романович**
студент гр. 301-пБА,
спеціальності 192 «Будівництво та цивільна інженерія»
№ з.к. 18052

Керівник: **Карюк Алла Миколаївна**
к.т.н., доцент кафедри автомобільних доріг,
геодезії, землеустрою та сільських будівель

Рецензент:

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

ЛИСТ ПОГОДЖЕННЯ
до кваліфікаційної роботи бакалавра
на тему
ПРОЕКТ БУДІВНИЦТВА АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ
II КАТЕГОРІЇ В НІКОПОЛЬСЬКОМУ РАЙОНІ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Розробив: **Копиця Юрій Романович**
студент гр. 301-пБА,
спеціальності 192 «Будівництво та цивільна інженерія»
№ з.к. 18052

Консультанти:

проектно-будівельна частина

к.т.н., доц. Карюк А.М.

к.т.н., доц. Ільченко В.В.

спеціальна частина

ст.викл. Сергеев О.С.

Допустити до захисту
зав. кафедри

к.т.н., доц. Литвиненко Т.П.

ЗМІСТ

Вступ

1. Проектно-будівельна частина

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

2. Спеціальна частина

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

Загальні висновки

Список використаної літератури

				301-пБА 18052 ПЗ			
Розробив	Копиця Ю.Р.			Проект будівництва автомобільної дороги II категорії в Нікопольському районі Дніпропетровської області	Стадія	Аркуш	Аркушів
Керівник	Карюк А.Л.				БКР		
Н. контр.	Льченко В.В.				Кафедра автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель		
Затвердив	Литвиненко Т.П.						

ВСТУП

Згідно завдання, виданого кафедрою автомобільних доріг, геодезії, землеустрою та сільських будівель, необхідно запроєктувати автомобільну дорогу загального користування II категорії з штучними спорудами у Дніпропетровській області.

Вихідні дані:

- топографічна карта в масштабі М1:10 000;
- район проходження – Дніпропетровська область;
- категорія дороги – II;
- початок траси – точка №14 в південній частині топокарти;
- кінець траси – точка №14 в південній частині топокарти.

РОЗДІЛ 1. ПРОЕКТНО-БУДІВЕЛЬНА ЧАСТИНА

1.1. Загальні положення

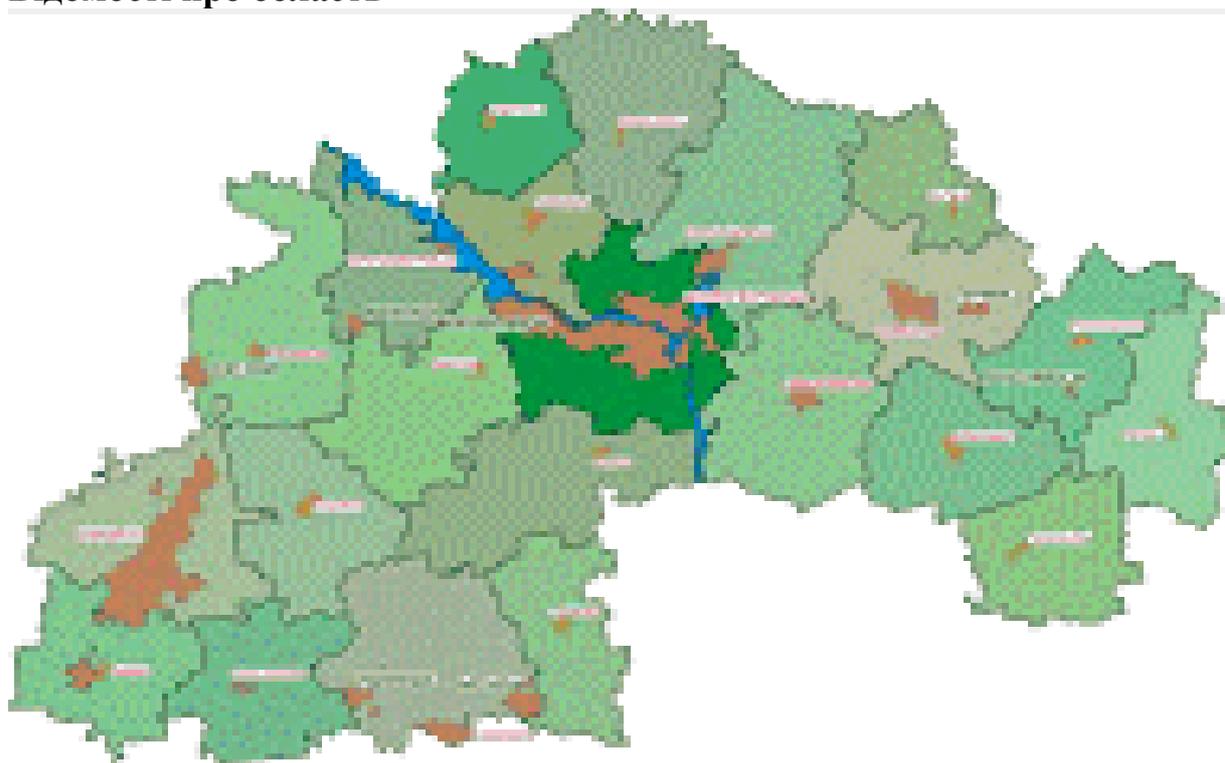
У даному розділі кваліфікаційної бакалаврської роботи розробляються технічні рішення на проектування автомобільної дороги II категорії у Дніпропетровській області.

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

1.2. Характеристика району будівництва

1.2.1. Опис району будівництва

Відомості про область



Дніпропетровська область – один з найбільш економічно розвинених регіонів України. Вона характеризується вигідним географічним положенням, багатими природними ресурсами, потужним промисловим та науковим потенціалом, розвинутим сільськогосподарським виробництвом, високим рівнем розвитку транспорту і зв'язку. [19]

Відстань від Дніпра до Києва:

залізницею – 530 км

шосейними дорогами – 480 км.

На території 31,9 тис. кв. км (5,3% площі України) мешкають, за даними на 01 січня 2021 року, 3142,0 тис. осіб (7,6%). Високий рівень урбанізації (84,1% жителів проживають міських поселеннях) визначає найвищу в Україні щільність населення – 98,4 на один квадратний кілометр (середня по Україні – 75,2). В адміністративно-територіальному відношенні Дніпропетровська область поділяється на 7 адміністративних районів до складу яких входить 86 територіальних громад, із них:

міських територіальних громад – 20;

сільських територіальних громад – 41;

селищних територіальних громад – 25.

В області проживають представники більш ніж 80 національностей, найбільшу частку складають українці – 79,3%. Головна водна артерія країни – ріка Дніпро (довжина по території області – 261 км), магістральні залізничні і шосейні дороги мають вихід до Донбасу, Криму, портів Чорного і Азовського морів, індустріальних центрів України та близького зарубіжжя. Дніпропетровщина розташована у степовій і лісостеповій фізико-географічних зонах (ліси займають 3,9% території області). Середня температура: зимова -5 – -7С, літня +22 – +23С. Середньорічна кількість опадів – 400 – 490 мм. [19]

Транспорт та зв'язок

Високий рівень концентрації виробництва, щільна заселеність території обумовили розвиток транспортної системи області. Її транспортна мережа – невід'ємна частка усієї мережі України. В області розвинуті авіаційний, залізничний, автомобільний, трубопровідний і річковий транспорт. З 1995 року у Дніпрі працює перша лінія метрополітену. [19]

В області діють 2 міжнародні аеропорти, які зв'язують регіон з країнами далекого та близького зарубіжжя. Її територію перетинають [19]

2 міжнародні (Київ – Луганськ, Харків – Севастополь) та 3 національні автомагістралі (Бориспіль – Запоріжжя, Дніпро – Миколаїв, Кропивницький – Запоріжжя). Автомобільний транспорт – один із основних при перевезенні вантажів і пасажирів у межах області. Найбільшим автотранспортним вузлом області є Дніпро. Мережа шосейних доріг зв'язує його з усіма містами і селищами міського типу області та іншими областями України. [19]

Головним видом транспорту є залізничний. За насиченістю залізницями Дніпропетровщина посідає одне з перших місць в державі. Розвинута мережа залізничних магістралей з'єднують промислові райони країни. [19]

З півночі на південь Дніпропетровщину перетинає головна водна артерія країни – річка Дніпро. Діють 3 річкові порти. Судна типу “ріка–море” забезпечують прямі міжнародні перевезення вантажів з виходом у Чорне море.

У місті Дніпро розташований найбільший річковий порт України. Завдяки вигідному географічному положенню він повністю забезпечує потреби прилеглих промислових регіонів в перевезенні, зберіганні різних вантажів: металу, зерна, вугілля, контейнерів та ін. Порт як пункт перевалки зовнішньоторговельних вантажів відомий в країнах Придунав'я, Чорного і Середземного морів. [19]

В області успішно розвивається інфраструктура електрозв'язку. Створені магістральні та супутникові канали телекомунікаційного зв'язку, що забезпечують надання якісних послуг зв'язку усім споживачам.

У 2020 році популярністю у населення користувалися послуги мобільного та комп'ютерного зв'язку. [19]

Промисловий комплекс

Дніпропетровщина – потужний промисловий регіон країни.

Найбільшими промисловими центрами області виступають міста Дніпро, Кривий Ріг, Кам'янське. Потужні промислові підприємства розташовані також у Нікополі, Павлограді, Марганці та Новомосковську. [19]

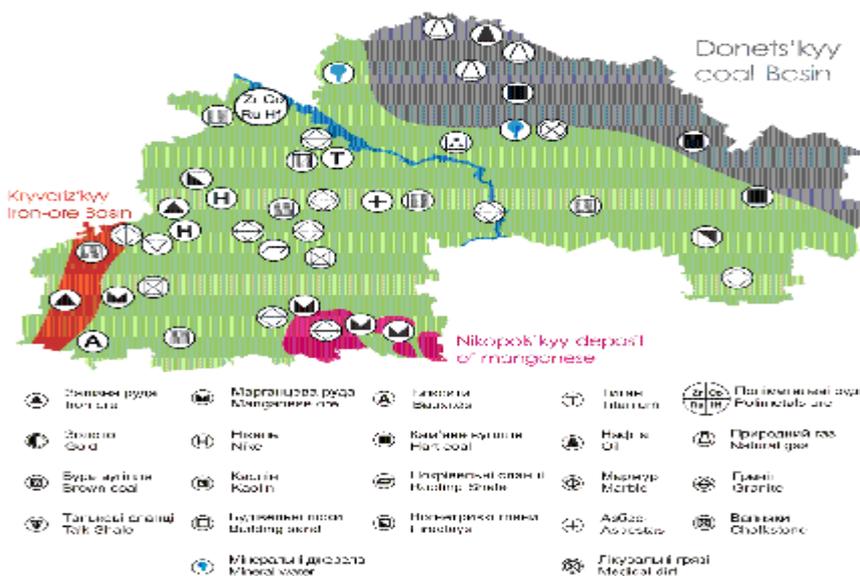
В регіоні здійснюють господарську діяльність більше 4 тис. промислових підприємств майже всіх основних видів економічної діяльності, з загальним рівнем зайнятості – близько 267 тис. осіб. [19]

На Дніпропетровщині виробляється майже п'ята частина (17,3% або 427,7 млрд грн) усієї реалізованої промислової продукції України. [19]

Найбільша частка промислової продукції області реалізована підприємствами гірничо-металургійного комплексу (майже 65%). [19]

Природні ресурси

Дніпропетровська область є унікальною за різноманітністю і запасами корисних копалин. Про багатство надр області відомо не тільки у державі, Європі, а й у світі, адже тут зосереджені унікальні родовища копалин. Область володіє близько 50% загально-державних запасів корисних копалин. Забезпеченість мінеральними ресурсами більша ніж втричі в порівнянні із загальнодержавним рівнем. [19]



В області видобувається 100% марганцевої руди, залізна руда, вугілля, уран, рідкоземельні метали, каолін та граніти, нафта та газ. За кількістю розвіданих запасів та річним обсягом видобутку Криворізький залізорудний басейн займає перше місце в Україні. Одним з найбільших у світі є Нікопольський басейн марганцевих руд. В області видобувається 40 видів мінеральної сировини. Майбутнє Дніпропетровщини – у розвитку кольорової, золотовидобувної та золотопереробної галузей. Родовища “Сергіївське” та “Балка Золота” мають схожість з аналогічними родовищами Канади, Австралії та Південної Африки. Область володіє єдиним в Україні родовищем талькомагнезитів. [19]

Його уведення в експлуатацію дасть можливість на 60 – 70% забезпечити потреби України у вогнетривкій сировині та значно зменшити її імпорт з інших країн. У надрах області зосереджені значні поклади каменеоблицювальної сировини багатой кольорової гама. У краї розвідано 15 родовищ мінеральних вод, що дає можливість повністю забезпечити потреби населення у лікувальних, лікувально-столових і столових водах. [19]

Основний фонд ґрунтового покриття області складають чорноземи звичайні різної глибини гумусового шару та механічного складу, що разом із сприятливими природно-кліматичними умовами області дозволяють вести інтенсивне сільське господарство, сприяють вирощуванню усіх зернових культур та дозволяють отримувати високоякісне продовольче зерно. [19]

В регіоні вирощуються всі види агрокультур та щороку збирається до 3 мільйонів тонн зернових. Крім того, основними напрямками рослинництва є вирощування соняшників та цукрових буряків. За різноманітністю і значимістю природних ресурсів Дніпропетровська область є однією з найбагатших в Україні. [19]

На території Дніпропетровщини знаходяться більше 291 річок, понад 3292 ставків, 1129 озер (з яких 219 озер площею три і більше гектарів) та 100 водосховищ. [19]

Головна водна артерія України – ріка Дніпро – найбільша річка в Україні, друга за величиною з тих, що впадають у Чорне море, третя в Європі. Ріка поділяє область на дві частини: Лівобережжя та Правобережжя. Загальна довжина р. Дніпро в межах області – 261 км. [19]

Найбільшими притоками Дніпра, що беруть свій початок за межами області, є Оріль, Самара, Вовча та Інгулець. Найбільш значними притоками Дніпра, басейни яких повністю розташовані у межах області (на правобережжі), є Саксагань, Мокра Сура та Базавлук. [19]

3,6% території області займають ліси, головним чином по долинах річок Дніпро, Оріль, Самара і Вовча. У межах області є реліктовий Самарський бір – унікальне природне утворення, якому немає рівних у світі. Усі ліси області віднесені до 1-ї групи лісів (ліси, що виконують переважно природоохоронні функції, ліси, що мають наукове або історичне значення, а також ліси на територіях природно-заповідного фонду). [19]

Рослинний світ області налічує більше 1700 видів, тваринний – більше 7500 видів. Також на території Дніпропетровської області зустрічається

132 види тварин, занесених до Червоної книги України, з них круглих черв'яків – 1, кільчастих черв'яків – 2, членистоногих – 66, хордових – 63. [19]

На сьогодні мережа природно-заповідного фонду Дніпропетровської області становить 179 об'єктів площею 100,2 тис. га, що становить 3,14 % від загальної площі території області. Із них: об'єктів загальнодержавного значення – 32 (площею 36,6 тис. га) та об'єктів місцевого значення –

147 (площею 63,6 тис. га). [19]

Сільське господарство

Основу агропромислового комплексу області складають близько 4180 сільськогосподарських підприємств різних форм власності та підпорядкування. В сфері сільськогосподарського виробництва області працюють близько 20,6 тис. осіб, 4 науково-дослідні станції, Інститут зернових культур НААН України,

аграрний університет, 6 коледжів, навчально-виробничі бази і філіали кафедр створені на десятках високотехнологічних підприємств Дніпропетровщини. Основні напрями виробничої діяльності сільгосп підприємств області – вирощування зернових, у тому числі високоякісного продовольчого зерна, технічних і овочевих культур, виробництво м'ясо-молочної продукції, яєць. [19]

За роки незалежності України область здобула імідж надійного постачальника зерна на світові ринки. У 2020 році країнами експорту пшениці і суміші пшениці та жита були: Італія, Нідерланди, Франція, Бангладеш, Ізраїль, Туреччина, Єгипет тощо (більше ніж до 20 країн світу). Експорт кукурудзи здійснювався до Білорусії, Молдови, Казахстану, Ірану, Китаю, до країн Європи та інших країн (близько 20 країн світу). Насіння соняшнику – до країн Європи та США. М'ясо та їстівні субпродукти свійської птиці (свіжі, охолоджені або морожені) експортувалися до Азербайджану, Вірменії, Узбекистану, В'єтнаму, Іраку, Туреччини, країн Африки тощо (близько 30 країн світу). [19]

Понад 80% площі області зайнято під сільськогосподарське виробництво (більш ніж 25 тис. кв. км (6,0% сільгоспугідь України). Розбудовується інфраструктура аграрного ринку – в області налічується 63 сховища для зберігання овочів, картоплі, фруктів. Для зберігання зернових та технічних культур в області діє 76 зернових складів. [19]

За підсумками 2020 року індекс продукції тваринництва області склав 100,1% у порівнянні з відповідним періодом 2019 року, що перевищує рівень загальнодержавного показника (на 2,7 в.п). [19]

Динамічно зростають обсяги виробництва м'яса в живій масі. У 2020 році всіма категоріями господарств вироблено 329,6 тис. тонн, що на 7,5 тис. тонн більше, ніж у минулому році. [19]

Дніпропетровщина є однією з провідних областей України за чисельністю суб'єктів племінної справи та якістю племінних ресурсів. [19]

Відтворенням та раціональним використанням племінних (генетичних) ресурсів в області успішно займаються 38 суб'єктів племінної справи у тваринництві. [19]

В галузі скотарства ефективно функціонують 4 підприємства з племінної справи у скотарстві,

1 контрольно-випробувальна станція,

9 племзаводів та 8 племрепродукторів з поголів'ям 13,1 тисяч голів. [19]

В галузі свинарства успішно працюють 2 підприємства з племінної справи у свинарстві, 1 племзавод та 2 племрепродуктори з поголів'ям 19,8 тисяч голів.

Основними напрямками розвитку сільського господарства області є виробництво: зернових, технічних, овочевих культур;

м'ясної та молочної продукції;

продукції птахівництва. [19]

Враховуючи якість ґрунтів та кліматичні умови, в області вирощуються всі види агрокультур при врожайності, одній з найвищих в Україні.

Питома вага їх основних видів в Україні:

зернових та зернобобових – 5,6%;

соняшнику – 7,7%;

картоплі – 2,2%;

овочів – 7,1%. [19]

З метою поліпшення структури земель та підвищення родючості землі удосконалюється структура землекористування, впроваджуються оптимізація співвідношення культур та попередників у сівозмінах, енергозберігаючі технології обробітку ґрунту, проводиться реконструкція інженерної інфраструктури зрошувальних систем, застосовується крапельне зрошення. Набувають розвитку орендні відносини. Колективні сільгоспідприємства реформовані у сільгоспідприємства різних форм господарювання. Перспективою для розвитку сільських територій є розбудова сільськогосподарської обслуговуючої кооперації – в області зареєстровано 47 сільськогосподарських обслуговуючих кооперативи різних напрямів діяльності: молочарські, зернові, плодоовочеві, м'ясопереробні, з обробітку землі та збирання врожаю, багатофункціональні. [19]

1.3. Методика проектування автомобільних доріг

1.3.1. Основні положення

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

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

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

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

Основними принципами сучасного проектування автомобільних доріг є:

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

Проектування автомобільних доріг виконують у декілька стадій:

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

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

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

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

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

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

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

- обґрунтування найкращих технічних рішень для найбільш складних ділянок траси;
- розроблення додаткової документації на індивідуальні інженерні рішення;
- підготовка тендерної документації на проведення конкурсу підяду.

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

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

1.3.2. Розроблення допроектної документації автомобільної дороги

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

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

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

1.3.3. Розроблення проектної документації автомобільної дороги

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

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

Інженерний проект складається з трьох частин:

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

Матеріали обґрунтування складаються з таких розділів:

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

Матеріали контракту складаються з таких розділів:

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

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

1.3.4. Розроблення робочих креслень автомобільної дороги

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

1.3.5. Склад проектної документації автомобільної дороги

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

Розділ 1. Загальна пояснювальна записка.

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

інтенсивності руху - порівняння даних затверджених в обґрунтуванні інвестицій з даними економічних досліджень.

5. Обґрунтування проектних рішень:

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

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

- прийняті відповідно до затвердженого обґрунтуванням інвестицій;
- додатково розроблені варіанти траси, що враховують зміну умов після затвердження обґрунтування інвестицій або деталізують його;

- поздовжній профіль, керівна робоча відмітка, варіанти проектної лінії на окремих ділянках у вигляді креслень;

- геодезична основа у напрямку прийнятого варіанта, інженерно-геологічні та гідрологічні умови прокладання траси, облік природоохоронних та інших місцевих особливостей.

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

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

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

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

5.7. Штучні споруди. Зведена відомість штучних споруд.

5.7.1. Інженерно-геологічні та гідрогеологічні умови.

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

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

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

5.7.5. Забезпечення оглядовими пристроями. Освітлення.

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

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

5.9. Спеціальні інженерні споруди, обґрунтування їх необхідності.

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

5.11. Обстановка, облаштування, безпека руху.

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

5.13. Нові технології, конструкції, матеріали.

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

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

5.16. Організація робіт по утриманню та експлуатації автомобільної дороги.

5.17. Економічна і соціальна ефективність інвестицій.

5.18. Основні техніко-економічні показники.

Розділ 2. Документи погоджень.

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

Розділ 3. Відведення земель.

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

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

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

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

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

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

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

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

Розділ 5. Охорона навколишнього середовища.

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

Розділ 6. Будівельні рішення по автомобільній дорозі.

6.1. Підготовчі роботи:

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

6.2. План дороги, земляне полотно і дорожній одяг:

- пояснювальна записка (за необхідності);
- генеральний план дороги в М 1: 1000 (за необхідності) - 1: 2000;
- водовідвідні споруди;
- поздовжній профіль;
- земляне полотно і водовідведення,
- поперечні профілі типових конструкцій земляного полотна з урахуванням місцевих умов, попикетні поперечні профілі (при наявності в завданні), покілометрові відомості обсягів земляних і укріплювальних робіт з розподілом по пускових комплексах;

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

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

6.3. Транспортні розв'язки:

- пояснювальна записка (за необхідності);

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

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

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

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

6.4. Обстановка дороги, організація і безпека руху:

- пояснювальна записка (за необхідності);

- схема розміщення дорожніх знаків, огорожень і розмітки;

- відомості автобусних зупинок і майданчиків відпочинку;

- відомість пристрої технологічного зв'язку;

- відомість пристрої освітлення дороги;

- графіки оцінки дороги по швидкості руху, пропускної спроможності;

- відомості робіт по пускових комплексах;

- креслення.

6.5. Під'їзди:

- пояснювальна записка (за необхідності);

- плани, поперечні і поздовжні профілі траси під'їзду, конструкції земляного полотна та дорожнього одягу, інші креслення (за необхідності);

- відомість штучних споруд; відомості робіт по пускових комплексах; перелік креслень.

6.6. Будинки й споруди дорожньої служби:

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

Розділ 7. Будівельні рішення по штучним спорудам:

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

Розділ 8. Організація будівництва:

- пускові комплекси, послідовність і терміни введення пускових комплексів;
- будівельний генеральний план дороги;
- календарні графіки будівництва автомобільної дороги, мостів і шляхопроводів;

- відомість потреби в основних ресурсах, будівельних конструкціях, виробках, матеріалах, устаткуванні;
- відомість джерела отримання основних будівельних матеріалів;
- технічні умови на тимчасове підключення до джерел водо- та енергопостачання, графік виконання робіт і черговість будівництва;
- генеральні плани майданчиків для будівельних матеріалів, місця утилізації відходів;
- інженерні комунікації, енергопостачання будівництва;
- креслення;
- схема організації руху на час будівництва;
- зведення обсягів робіт.

Розділ 9. Зведений кошторисний розрахунок:

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

Розділ 11. Організація робіт з утримання автомобільної дороги.

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

Розділ 13. Тендерна документація:

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

1.3.6. Оформлення проектної документації автомобільної дороги

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

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

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

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

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

- ситуацію місцевості, рельєф місцевості (при необхідності), «червоні» лінії;
- вершини кутів повороту автомобільних доріг або станції геодезичного ходу, пікети, знаки і лінії тангенсів, покажчики кілометрів;
- числові значення елементів кривих, кутів повороту, радіусів, тангенсів, сумарних довжин кругових і перехідних кривих;

- укоси насипів та виїмок (при необхідності);
- будівлі і споруди (без координаційних осей), інженерні мережі;
- переїзди через залізничні колії, транспортні розв'язки; прив'язки до показників кілометрів або пікетів існуючих автомобільних доріг, залізничних колій та інженерних мереж у місцях їх перетинів з проектованою автомобільною дорогою;
- показник напрямку на північ стрілкою з літерою «Пн» у вістря (у лівому верхньому куті листа).

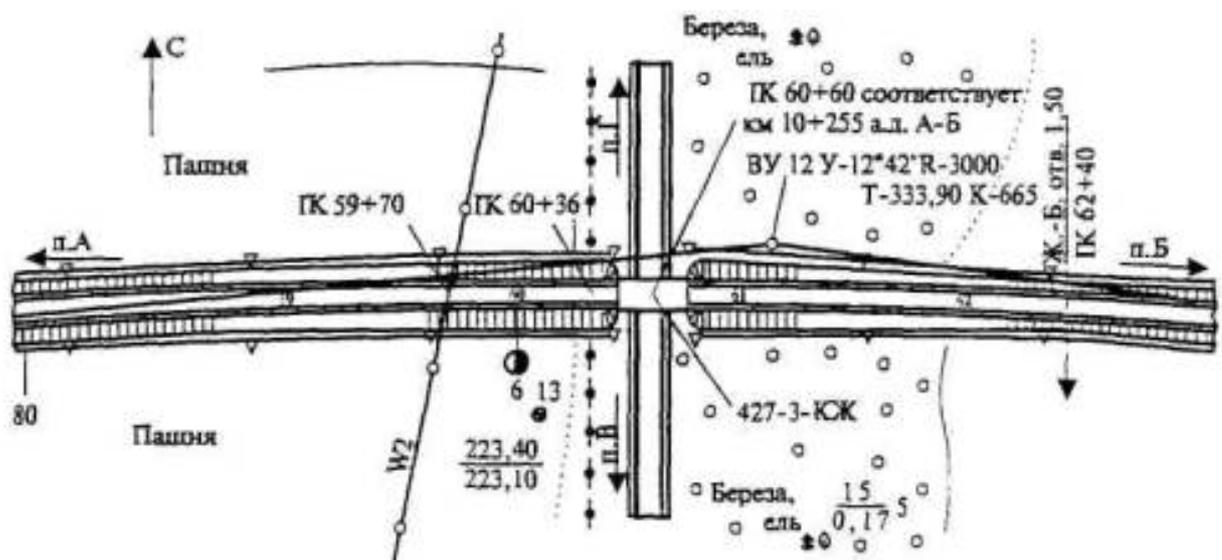


Рис. 1. Приклад оформлення плану автомобільної дороги

- На поздовжньому профілі автомобільних шляхів, наносять та вказують:
- лінію фактичної поверхні землі по осі автомобільної дороги, лінії ординат від точок її переломів і лінію проектованої брівки земляного полотна (на поздовжніх профілях міських і реконструйованих автомобільних доріг замість лінії проектованої брівки земляного полотна наносять лінію проектованої поверхні дорожнього покриття по осі проїжджої частини);
 - розвідувальні геологічні виробки, вологість і консистенцію шарів ґрунту (умовним позначенням), позначки рівня ґрунтових вод з датою виміру;

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

Вище проектної лінії наносять і вказують:

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

Нижче проектної лінії наносять і вказують:

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

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

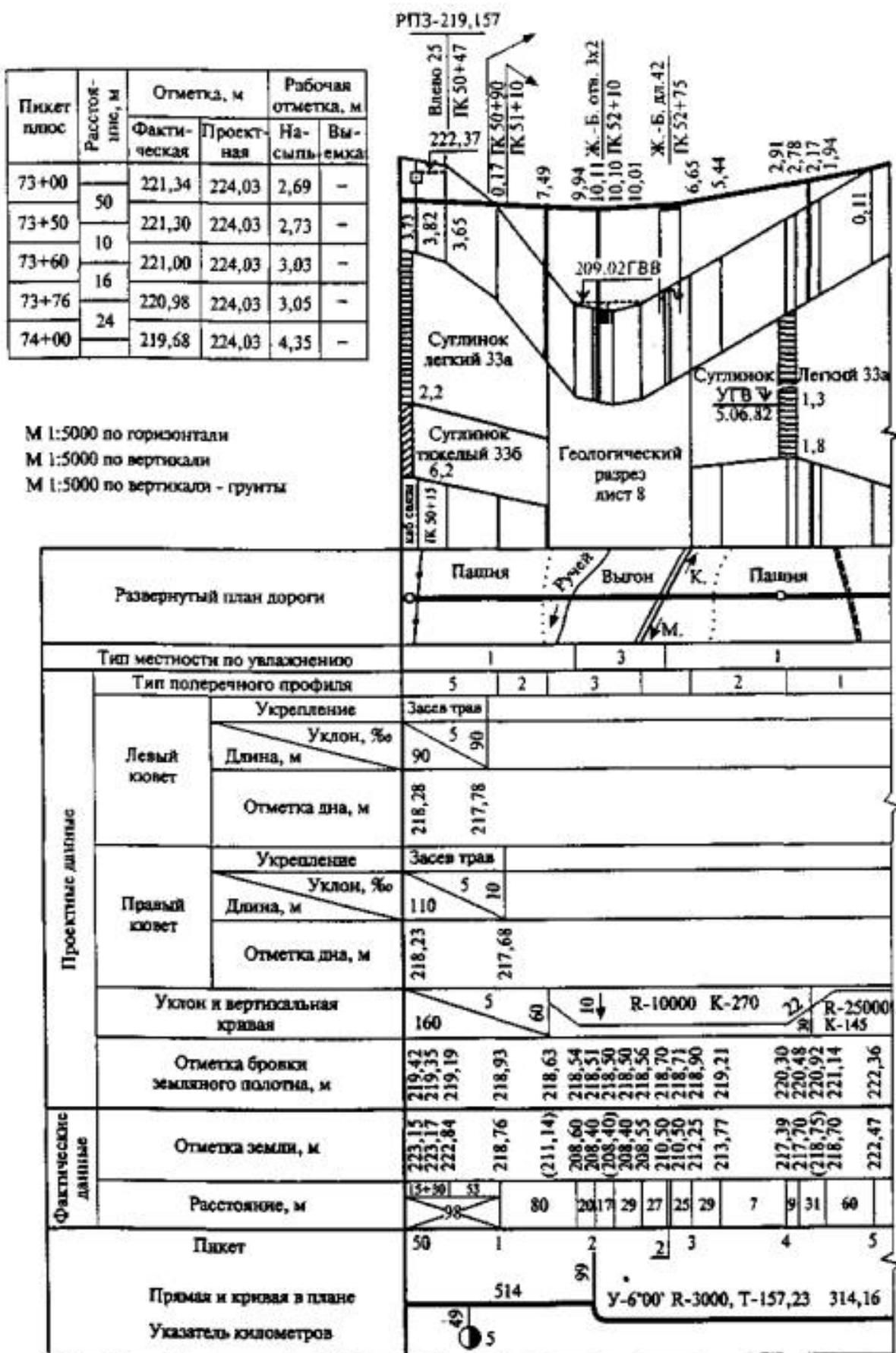


Рис. 2. Приклад позовжнього профілю проектування автомобільної дороги

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

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



Рис. 3. Приклад поперечного профілю земляного полотна автодороги

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

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

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

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

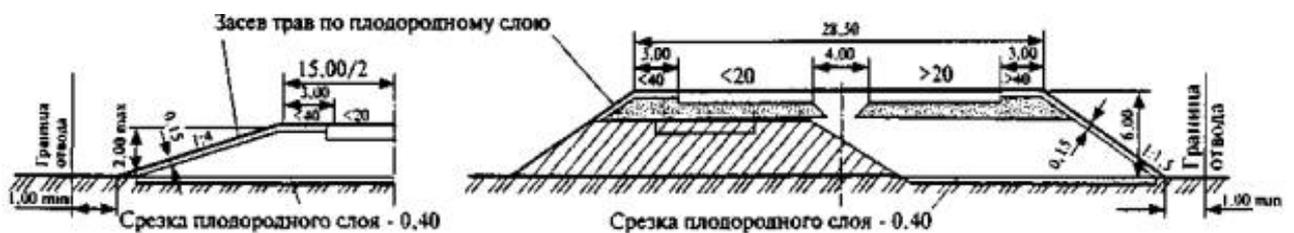


Рис. 4. Приклад типового поперечного профілю конструкції земляного полотна

На детальному зображенні конструкції дорожнього одягу наносять і вказують:

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

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

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

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

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

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

- дамби;

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

1.4. Будівельні рішення

1.4.1. Вибір варіанту прокладання траси

З метою оптимального сполучення заданих опорних пунктів, відстань між якими за повітряною лінією складає ?? м, необхідно прокласти повздовжню вісь траси на місцевості таким чином, щоб виконувались наступні умови:

– вісь траси має проводити за найкоротшим напрямком між опорними пунктами (найближче до повітряної лінії) з урахуванням умов рельєфу та раціонального використання земель сільськогосподарського призначення;

– лінійні перепони (залізниці, трубопроводи, ріки) перетинаються під прямим кутом (з відхиленням до 30°), а контурні – у найвужчому місці.

– радіуси кривих для II-ї категорії слід вибирати $R \geq 2000$ м (при радіусах $R < 2000$ м необхідно влаштовувати перехідні криві, а при радіусах $R < 1000$ м – віражі та перехідні криві з розширенням проїзної частини).

Після врахування наведених основних принципів проектування намічаємо два варіанти прокладання траси та розраховуємо відомості обчислення кутів поворотів, прямих, і кривих ділянок траси.

ВАРІАНТ №1 має два кути повороту, праворуч на пікеті 17+54 та ліворуч на пікеті 24+51 з метою обходу болота та складного рельєфу. Його довжина складає 3226 метрів.

ВАРІАНТ №2 Другий варіант має два кути повороту, ліворуч на пікеті 15+47 та праворуч на пікеті 28+38 з метою обходу болота. Довжина траси складає 3250 метрів.

Порівняння конкуруючих варіантів траси виконуємо за техніко-експлуатаційними показниками:

– коефіцієнт подовження траси:

$$k_{\Pi} = L_{\Pi} / L_{\text{пов}},$$

де L_{Π} – фактична довжина траси, км; $L_{\text{пов}}$ – довжина повітряної лінії, км;

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

$$\alpha_{\text{ср}} = \Sigma \alpha / n,$$

а також середнім радіусом повороту

$$R_{\text{ср}} = \Sigma R / n,$$

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

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

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

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

– кількість ліній водостоків, які перетинає траса дороги, улоговин і річок.

Техніко-експлуатаційні показники варіантів траси

Показники	Варіанти		Переваги «+» Недоліки «-»	
	I	II	I	II
Довжина траси L, м	I	II	I	II
Коефіцієнт подовження траси k_n	3	4	5	6
Кількість кутів повороту n, шт.	3226	3250	=	=
Загальна сума кутів повороту $\Sigma\alpha$	1,02	1,02	=	=
Середній кут повороту $\Sigma\alpha/n$	2	2	=	=
Середній радіус горизонтальних кривих, м	27	43	+	-
Мінімальний радіус кривої у плані, м	13,5	21,5	+	-
Кількість водоперепускних споруд, шт.:				
мостів великих	2000	1600	+	-
мостів малих	2000	1200	+	-
труб				
Довжина ділянок траси, прокладених через, м:				
ліс	2	2	=	=
болото				
луки				
чагарник				
сільськогосподарські угіддя				
населені пункти	300	100	+	-
Кількість перетинань з дорогами, шт.:				
автомобільною з твердим покриттям				
автомобільною з ґрунтовим покриттям				
залізницею	4	4	=	=
Максимальний поздовжній ухил, ‰	33	36	=	=
Разом плюсів			5	0

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

1.4.2 Поздовжній профіль

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

На поздовжній профіль наносять: лінію поверхні землі по осі дороги (чорну лінію) та висотні позначки пікетів і характерних точок; проектну (червону) лінію брівок земляного полотна, її похили та висотні позначки; розріз ґрунту по осі дороги із зазначенням місць закладання шурфів і свердловин, характеру та товщини ґрунтових нашарувань, рівня ґрунтових вод: тип місцевості за зволоженням тощо.

Поздовжній профіль автомобільних доріг оформляють за вимогами ДСТУ Б А.2.4-29:2008 «Автомобільні дороги. Робочі креслення» [7] у різних масштабах: для нашого варіанта – по горизонталі М 1:5000; по вертикалі М 1:500; ґрунтів по вертикалі М 1:50.

Проектуючи поздовжній профіль потрібно дотримуватися таких основних вимог під час нанесення на нього проектної лінії.

1. Проектну лінію узгоджують з позначками контрольних точок (позначками початку і кінця траси; мінімальними позначками брівки земляного полотна біля мостів, труб, шляхопроводів тощо).

2. Похил проектної лінії не повинен перевищувати 40 %.

3. Проектна лінію прокладається у насипу, дотримуючись рекомендованої робочої позначки.

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

Для першого типу місцевості

$$h_p = h_{до} - c * i_o$$

де h_p - рекомендована робоча відмітка, c - ширина обочини, i_o – похил обочини, $h_{до}$ – товщина дорожнього одягу

$$h_p = 0,32 - 3,75 * 0,04 = 0,47 \text{ м}$$

По умовах рівня снігового покриву.

$$h_p = H_{\text{сн}} - H_{\text{бр}}$$

де $H_{\text{сн}}$ – товщина снігового покриву, $H_{\text{бр}}$ – мінімальне підвищення бровки насипу над рівнем снігового покриву

$$h_p = 0,16 + 0,7 = 0,86 \text{ м}$$

Порівнюємо рекомендовані робочі відмітки і приймаємо для I типу місцевості $h_p = 0,86 \text{ м}$

4. При алгебраїчній різниці похилів суміжних прямих менше 10 % для дороги III категорії у зламі проектної лінії криві не вписують. Якщо ця різниця дорівнює наведеним вище значенням або більша за них, то для забезпечення видимості і плавності руху на зламі вписують вертикальні криві.

5. Радіуси кривих у поздовжньому профілі не повинні бути меншими від нормативних опуклих – 15000 м, угнутих – 5000 м.

Наносячи проектну лінію на поздовжній профіль спочатку відкладаємо висотне положення контрольних точок і намічаємо начорно положення проектної лінії, ув'язавши її з рельєфом, ситуацією, геологічними, гідрогеологічними та іншими місцевими умовами, дотримуючись вимог ДБН В.2.3-4:2015.

Червону лінію будуємо графоаналітичним методом.

Кювети відносяться до повздовжнього водовідводу та влаштовуються на ділянках повздовжнього профілю: виїмка, при висоті насипу до 0,8 м, при виході з виїмки в насип.

а) якщо місцевість має ухил менше 30%, то біля найближчого пікету або плюсової точки з робочою позначкою 0,8 м і більше кювет закінчують і воду з нього випускають на поверхню землі убік від дороги;

б) якщо місцевість має ухил 30% і більше, то не дивлячись на висоту насипу, влаштування кювету продовжуємо до ухилу менше 30% або до ближчої водовідвідної споруди, не зважаючи на те, що висота насипу значно більше, ніж 0,8 м.

1.4.3. Земляне полотно та поперечний профіль

Ширина земляного полотна поверху для ?? категорії складає ?? м.

Проїзна частина – головний конструктивний елемент, призначений для руху транспорту відповідної вантажопідйомності, габаритних розмірів з певною швидкістю. Вона покрита дорожнім одягом, який повинен бути міцним, а поверхня його - рівною, шорсткою і без пилу. Проїзна частина складається з двох смуг руху по 3,5 м і дорівнює 7 м.

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

Поперечні похили проїзної частини для асфальтобетонних покриттів приймаються величиною 25‰; на узбіччях, укріплених щебнем, гравієм і шлаком – 40-60‰, засівом травою – 50-60‰.

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

Земляне полотно, окрім випадків будівництва на спланованих територіях, слід зводити з випередженням подальших робіт, величина якого повинна визначатися проектом організації будівництва, забезпечувати безперервне та рівномірне улаштування дорожніх основ і покриттів.

Земляне полотно має бути влаштовано по висоті до проектною позначки, поверхня його спланована, укоси мати відповідне укріплення, а також має бути забезпечена надійна робота водовідвідних споруд.

Під час проведення робіт забезпечують тимчасове водовідведення, запобігаючи збиранню води та перезволоженню земляного полотна. Насип

улаштовують шарами (товщиною 0,2-0,4 м залежно від типу й маси котків) з рівномірним ущільненням кожного з них по всій ширині земляного полотна, не змішуючи неоднорідних ґрунтів в окремих шарах. Виїмки та бокові резерви починають розробляти з пониженого рельєфу. Споруджуючи земляне полотно в місцевості з можливою акумуляцією дощової води, слід своєчасно виконувати укріплювальні роботи, щоб уберегти насип від розмивання.

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

1.4.4 Дорожній одяг

Необхідно запроектувати дорожній одяг для дороги II категорії у дорожньо-кліматичній зоні У- IV.

1. Розрахункова перспективна інтенсивність руху 3400 авт./добу

2.

ГАЗ-53А	ЗІЛ -130	МАЗ -500 А	КамАЗ-5320	МАЗ -503 А	КрАЗ – 256Б1	Ікарус-260	ЛАЗ-699 Н	Легкові	
відсоток	8	10	12	16	7	8	9	3	27
авт/доб	272	340	408	544	238	272	306	102	918
S_i	0,04	0,10	0,52	0,14	0,53	0,00	0,40	0,20	0,00
$n_i * S_i$	0,003	0,010	0,062	0,022	0,037	0,000	0,036	0,006	0,000

3. Щорічний ріст інтенсивності руху - 3 %

4. Глибина залягання ґрунтових вод – 5,2м

5. Вид ґрунту земляного полотна – суглинок.

6. Тип місцевості за умовами зволоження – I

7. Категорія дороги – II

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

9. Тип покриття: капітальний

Розрахунок інтенсивності руху та необхідний модуль пружності

$$S_m = \sum n_i * S_i = 0,14$$

$$N_{розр} = 0,55 \times 3400 \times 0,17 = 337 \text{ авт/добу.}$$

За номограмою знаходимо потрібний модуль пружності $E_{потр}$ при інтенсивності руху $N_{розр} = 337$ авт/добу

При розрахункових навантаженнях на вісь автомобіля 115 кН для доріг I –II категорії потрібний модуль пружності, визначений за номограмою для на-вантаження на вісь 100 кН, необхідно збільшити на 15 %.

$$\rightarrow E_{потр} = 260 \text{ МПа.}$$

$$\text{Приймаємо потрібний модуль пружності } E_p = E_{потр} \times K_{міц} = 260 \times 0,9 = 235$$

МПа

Розрахунок дорожнього одягу по пружному прогину

асфальтобетон $E_1 = 3600$ МПа а

сфальтобетон $E_1 = 3600$ МПа

асфальтобетон $E_2 = 2400$ МПа а

сфальтобетон $E_2 = 2400$ МПа

чорний щебінь методом заклиню-
просочення $E_3 = 800$ МПа

щебенева основа способом
 $E_3 = 500$ МПа

піщано-гравійна суміш $E_4 = 180$ МПа основа з фракційного щебеню
 $E_3 = 300$ МПа

суглинок $E_5 = 72$ МПа г

рунтощебінь $E_4 = 100$
МПа суглинок $E_5 = 72$
МПа

Варіант 1

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{235}{3600} = 0,065 \quad H = 4 = 0,108$$

$$E_6 \quad 3600 \quad Д \quad 37$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,047; E_n = 3600 * 0,047 = 169,2 \text{ МПа}$$

2) Другий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{169,2}{2400} = 0,071 \quad H = 6 = 0,162$$

$$E_6 \quad 2400 \quad Д \quad 37$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,051; E_n = 2400 * 0,051 = 122,4 \text{ МПа}$$

E_6

3) Третій шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{122,4}{800} = 0,153 \quad \frac{H}{Д} = \frac{12}{37} = 0,324$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,089; E_n = 0,089 * 800 = 71,2 \text{ МПа}$$

4) Четвертий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{71,2}{100} = 0,396 \quad \frac{E_n}{E_6} = \frac{65}{180} = 0,37$$

$$\frac{H}{D} = 0,13 \quad H = 0,13 * 37 = 4,8 \text{ см}$$

Мінімальна товщина шару піску згідно нормативів становить 15 см

Конструкція дорожнього одягу:

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

Загальна товщина – 37 см

Варіант 2

1) перший шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{235}{3600} = 0,065 \quad \frac{H}{D} = \frac{5}{37} = 0,135$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,049; E_n = 3200 * 0,049 = 157 \text{ МПа}$$

2) Другий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{157}{2400} = 0,065 \quad \frac{H}{D} = \frac{6}{37} = 0,162$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,05 = 2400 * 0,05 = 120 \text{ МПа}$$

3) Третій шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{120}{500} = 0,24 \quad \frac{H}{D} = \frac{8}{37} = 0,23$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,18; E_n = 0,18 * 500 = 90 \text{ МПа}$$

4) Четвертий шар

$$\frac{E_{заг}}{E_6} = \frac{90}{300} = 0,3 \quad \frac{H}{D} = \frac{12}{37} = 0,405$$

$$\frac{E_n}{E_6} = 0,192; E_n = 0,192 * 300 = 57,6 \text{ МПа}$$

Так як модуль пружності четвертого шару менше ніж модуль пружності основи, то п'ятий шар не потрібен ($57,6 \text{ МПа} < 65 \text{ МПа}$)

Конструкція дорожнього одягу:

- 1 Асфальтобетон дрібнозернистий тип А, марка 5 см
- 2 Асфальтобетон грубозернистий тип А, марка 6 см
- 3 Щебінь методом просочування – 8 см
- 4 Фракційний щебінь – 15 см

Загальна товщина – 34 см

Виходячи товщини одягу та вартості матеріалів вибираємо 2 варіант.

РОЗДІЛ 2. СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА

2.1. Загальні положення

У даному розділі роботи розробляються технічні рішення на проектування штучної споруди для автомобільної дороги II категорії в межах Нікопольського району Дніпропетровської області.

Штучні споруди на автомобільних дорогах складають до 30% вартості будівництва дороги в цілому. Основними водопропускними спорудами на автодорогах є труби, які мають значну перевагу порівняно з малими мостами, зокрема: їх простіше влаштовувати, мають меншу вартість при пропусканні певної розрахункової витрати води; спорудження труби не порушує безперервності земляного полотна в насипі, поліпшує експлуатаційні якості дороги та безпеку руху по ній; експлуатаційні витрати на утримання труби значно менші, ніж на утримання мосту; труби можна влаштовувати при різних комбінаціях плану і профілю дороги.

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

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

Згідно розробленого плану траси та поздовжнього профілю автомобільної дороги II категорії передбачається влаштування водоперепускних споруд в таких місцях:

- споруда №1 на ПК4+30
- споруда №2 на ПК10+50
- споруда №3 на ПК21+00

2.2. Розрахунок максимальної витрати води

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

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

де $a_{зод}$ – середня інтенсивність зливи тривалістю 1 год, мм/хв (табл. 3.1 [9]), яка залежить від району (рис. 3.1 [23]) та ймовірності перевищення повені $ЙП$, % (табл. 3.2 [23]);

K_t – коефіцієнт переходу від інтенсивності зливи тривалістю 1 година до розрахункової інтенсивності (табл. 3.3 [23]);

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

α – коефіцієнт витрати стоку, яка залежить від виду ґрунту на поверхні водозбору (табл. 3.4 [23]);

φ – коефіцієнт редукції, що враховує неповноту стоку (табл 3.5 [23]).

Вихідні дані:

1. Зливовий район для Дніпропетровської області – 6.
2. Ймовірність перевищення паводку на дорозі II категорії - ВП=1%.
3. Інтенсивність зливи годинної тривалості – $a_{год} = 0,87$ мм/хв
4. Площа водозбірного басейну, км²

$$F_1 = 0,28$$

$$F_2 = 0,58$$

$$F_3 = 0,28$$

5. Довжина улоговини, км:

$$L_{л1} = 0,74$$

$$L_{л2} = 1,19$$

$$L_{л3} = 0,82$$

6. Середній ухил улоговини

$$i_y = \frac{H_6 - H_n}{l_n},$$

де H_B – позначка верхньої частини улоговини, H_H – позначка нижньої частини улоговини біля траси, i_y - довжина головної улоговини до траси

$$i_{y1} = \frac{200 - 175,0}{610} = 0,041 = 37 \text{ ‰}$$

$$i_{y2} = \frac{185 - 175,0}{410} = 0,024 = 24 \text{ ‰}$$

$$i_{y3} = \frac{182 - 175,0}{250} = 0,033 = 33 \text{ ‰}$$

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

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

де H_B ; H_H - відмітки точок, розташовані відповідно вище і нижче на 50 м від осьової точки труби

$$i_{c1} = \frac{176,5 - 174}{100} = 0,015 = 15 \text{ ‰}$$

$$i_{c2} = \frac{176,0 - 174,5}{100} = 0,015 = 15 \text{ ‰}$$

$$i_{c3} = \frac{174,8 - 175,3}{100} = 0,010 = 10 \text{ ‰}$$

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

$$K_{t1} = 3,72$$

$$K_{t2} = 2,40$$

$$K_{t3} = 3,22$$

9. Коефіцієнт витрати стоку при супіщаних ґрунтах на поверхні водозбірного басейну – $\alpha_{1=5} = 0,425$

10. Коефіцієнт редукції (враховує неповноту стоку)

$$\varphi_1 = 0,77$$

$$\varphi_2 = 0,64$$

$$\varphi_3 = 0,77$$

Максимальна витрата води від зливогого стоку, м³/с:

ПК4+30

$$Q_{31} = 16,7 * 1,41 * 0,28 * 3,72 * 0,425 * 0,77 = 4,28 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК21+00

$$Q_{32} = 16,7 * 1,41 * 0,58 * 2,40 * 0,425 * 0,64 = 4,77 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК25+50

$$Q_{33} = 16,7 * 1,41 * 0,58 * 2,40 * 0,425 * 0,64 = 3,71 \text{ м}^3/\text{с}$$

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

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

де K_o – коефіцієнт дружності повені; n – показник ступеня для дорожньо-кліматичної зони (рис. 3.3. [23]);

F – площа водозбору, км²;

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

h – середній багаторічний шар стоку води від сніготанення, мм (рис. 3.4 [23]);

K_p – модульний коефіцієнт при гамма-параметричному законі розподілу (рис. 3.5. [23]), який залежить від ЙП, C_{vh} , C_{sh} ;

C_{vh} – коефіцієнт варіації шару стоку повені (рис. 3.6 [23]);

C_{sh} – коефіцієнт асиметрії;

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

δ_2 – коефіцієнт, що враховує зменшення витрат, при наявності на поверхні басейну лісів та боліт, $\delta_2 = 1,0$.

Вихідні дані:

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

2. Площа водозбірною басейну, км²

$$F_1 = 0,28$$

$$F_2 = 0,58$$

$$F_3 = 0,28$$

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

4. Коефіцієнт варіації шару стоку повені при площі водозбору до 50 км² коефіцієнт C_{vh} збільшується 1,25 раза, тобто

$$C_{vh} = 0,86 * 1,25 = 1,08$$

$$C_{sh} = 2 * C_{vh} = 2 * 1,08 = 2,15$$

5. Модульний коефіцієнт - $K_p = 3,64$

6. Розрахунковий шар сумарного стоку

$$(h_{розр} = h * K_p) = 5 * 6 = 30 \text{ мм.}$$

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

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

Максимальна витрата води від сніготанення, м³/с:

ПК4+30

$$Q_{т1} = \frac{0,02 * 98,2 * 0,28}{(0,21 + 1)^{0,25}} = 0,52 \text{ м}^3/\text{с}$$

$$Q_{т2} = \frac{0,02 * 98,2 * 0,58}{(0,16 + 1)^{0,25}} = 1,02 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК25+50

ПК21+00

$$Q_{т3} = \frac{0,02 * 98,2 * 0,28}{(0,13 + 1)^{0,25}} = 1,02 \text{ м}^3/\text{с}$$

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

ПК4+30

$$Q_{роз} = Q_3 = 4,28 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК21+00

$$Q_{роз} = Q_3 = 4,77 \text{ м}^3/\text{с}$$

ПК25+50

$$Q_{роз} = Q_3 = 3,71 \text{ м}^3/\text{с}$$

2.3. Підбір отвору водоперепускної труби

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

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

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

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

1. Одноочкову круглу трубу діаметром 1,5 м, з оголовком розтрубноготипу та конічним вихідним кінцем ПК 4+30

2. Одноочкова круглу трубу діаметром 1,5 м, з оголовком розтрубноготипу та конічним вихідним кінцем. ПК 10+50

3. Одноочкова круглу трубу діаметром 1,5 м, з оголовком розтрубноготипу та конічним вихідним кінцем. ПК 21+00

Гідравлічні характеристики прийнятих типових

труб: Для першої труби:

1. Витрата води -4,5 м³/с
2. Глибина води перед трубою – 0,95 м
3. Швидкість води на виході із труби –

2,5 м/с Для другої труби:

1. Витрата води -8,4 м³/с

2. Глибина води перед трубою – 1,27 м

3. Швидкість води на виході із труби –

3,0 м/сДля третьої труби:

1. Витрата води -4,50 м³/с

2. Глибина води перед трубою – 0,95 м

Швидкість води на виході із труби – 2,5 м/с

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

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

Кваліфікаційна робота бакалавра містить 2 розділи розрахунково-пояснювальної записки обсягом 58 стор. та 5 аркушів креслень.

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

У розділі «Спеціальна частина» розраховано та підібрано штучну водопропускну споруду – одноочкову трубу на ПК10+50 діаметром 1,5 м.

Основні техніко-економічні показники

Протяжність траси автомобільної дороги, км	3,3398
Протяжність повітряної лінії, км	3,47813
Коефіцієнт подовження траси	1,04
Кількість поворотів	1
Середній радіус повороту, м	2000
Середній радіус кутів повороту	38°
Кількість смуг руху	2
Ширина смуги руху,	3,5
Ширина проїзної частини,	7,0
Ширина узбіччя, м	2,5
Ширина укріпленої смуги узбіччя, м	0,5
Ширина земляного полотна, м	12,0
Кількість штучних споруд:	
– водоперепускних труб	5
– мостів	-
– шляхопроводів	-

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

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

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

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