

Використання посібника забезпечить дотримання, впровадження та відповідність сучасним міжнародним вимогам проектування та будівництва транспортних споруд в Україні.

УДК 625.7

Онищенко А.С., г. Днепр, Украина

Региональный начальник геодезической службы

Днепропетровского региона

ООО «Автомагистраль Юг»

Пхиденко А.Л., г. Харьков, Украина

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

МАРШРУТЫ ДВИЖЕНИЯ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПО ДОРОГАМ УКРАИНЫ

Перевозки грузов при помощи автотранспорта является одним из самых популярных. Основные преимущества:

- Быстрая и своевременная доставка, осуществляемая по принципу "до двери".
- Во время перевозки обеспечивается полный контроль над грузом.
- Гибкое планирование маршрутов.
- Высокая экономичность.

При планировании маршрутов учитываются определенные факторы, влиять на которые невозможно:

погодные условия и состояние дорог. Этого достаточно при планировании перевозок грузов в пределах габаритов.

Перевозка негабаритных грузов – это те, которые по своим габаритам и весовым параметрам не соответствуют пропускной способности конкретного дорожного объекта Украины. Данный факт приводит к тому, что негабаритный груз должен перевозиться на основании четко прописанных законодательных требований, направленных на обеспечение безопасности участников дорожного движения.

Построение маршрута для данного вида грузоперевозок должно основываться на несущей способности дорожной одежды, интенсивности дорожного движения, состава транспортного потока, состояния, габарита и максимальной нагрузки на искусственные сооружения (мостов, путепроводов, скотопрогонов и транспортных развязок) и времени года.

Исходными данными для определения несущей способности и состояния покрытия является состояние конструктивных элементов дорожной одежды с учетом выполненных и выполняемых ремонтов на участке построения маршрута, наличие деформаций и разрушений.

Основными деформациями и разрушениями являются: трещины, просадка покрытия, колеиность, выбоины, проломы, "гребенка" на покрытии, наплывы. Все эти деформации и разрушения напрямую влияют на ровность покрытия.

Ровность покрытия дорожной одежды является одним из важнейших транспортно-эксплуатационных показателей дороги. Она оказывает непосредственное влияние на комфорт, скорость

и безопасность движения, режим нагружения и прочность дорожной одежды, ровность покрытия, ухудшается в процессе её эксплуатации.

Информацию о конструкции дорожной одежды на определенном участке автомобильной дороги содержится в паспорте автомобильной дороги. Тип и меру разрушений, влияющих на ровность дорожного покрытия находится в Системе Управления Состояния Покрытия (СУСП) табл. 1.

Таблица 1. Таблица типов и мер поражений в отчете СУСП

Дислокація ділянок				Тип руйнувань за додатками 12.10 та 12.13		Міра ураження		Напрямок
від		до						
км	+	км	-			Рівень ураження	% ураження по довжині	
М-04 Знам'янка–Луганськ–Ізварине								
1	2	3	4	5	6	7	8	9
73	0	74	0	3	вибоїни	3	3	в обох
73	0	74	0	7	просідання	3	2	в обох
73	0	74	0	12	сітка тріщин	3	12	в обох
74	0	75	0	3	вибоїни	3	3	в обох
74	0	75	0	6	колійність	3	10	в обох
74	0	75	0	7	просідання	3	2	в обох
74	0	75	0	12	сітка тріщин	3	8	в обох
76	0	77	0	3	вибоїни	3	3	в обох
76	0	77	0	6	колійність	3	18	в обох
76	0	77	0	7	просідання	3	3	в обох
76	0	77	0	12	сітка тріщин	3	12	в обох
77	0	78	0	3	вибоїни	3	1	в обох
77	0	78	0	6	колійність	3	18	в обох
77	0	78	0	7	просідання	3	2	в обох
77	0	78	0	12	сітка тріщин	3	12	в обох
78	0	79	0	6	колійність	3	18	в обох
78	0	79	0	7	просідання	3	3	в обох
78	0	79	0	12	сітка тріщин	3	12	в обох
79	0	80	0	6	колійність	3	18	в обох
79	0	80	0	7	просідання	3	3	в обох

продолж.табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
79	0	80	0	12	сітка тріщин	3	12	в обох
86	0	87	0	3	вибоїни	3	1	в обох
86	0	87	0	7	просідання	3	3	в обох
86	0	87	0	12	сітка тріщин	3	8	в обох
87	0	88	0	3	вибоїни	3	1	в обох
87	0	88	0	12	сітка тріщин	3	8	в обох
90	0	91	0	3	вибоїни	3	5	в обох
90	0	91	0	6	колійність	3	10	в обох
90	0	91	0	7	просідання	3	3	в обох
90	0	91	0	12	сітка тріщин	3	14	в обох
91	0	92	0	3	вибоїни	3	2	в обох
91	0	92	0	7	просідання	3	3	в обох
91	0	92	0	12	сітка тріщин	3	14	в обох
135	0	136	0	3	вибоїни	3	1	в обох
135	0	136	0	6	колійність	3	6	в обох
135	0	136	0	12	сітка тріщин	3	6	в обох
149	0	150	0	3	вибоїни	3	4	в обох
149	0	150	0	6	колійність	3	16	в обох
149	0	150	0	7	просідання	3	5	в обох
149	0	150	0	12	сітка тріщин	3	10	в обох
300	0	301	0	3	вибоїни	3	1	в обох
300	0	301	0	6	колійність	3	14	в обох
300	0	301	0	7	просідання	3	4	в обох
300	0	301	0	12	сітка тріщин	3	14	в обох
301	0	302	0	3	вибоїни	3	1	в обох
301	0	302	0	6	колійність	3	14	в обох
301	0	302	0	7	просідання	3	3	в обох
301	0	302	0	12	сітка тріщин	3	14	в обох
302	0	303	0	3	вибоїни	3	1	в обох
302	0	303	0	6	колійність	3	10	в обох
302	0	303	0	7	просідання	3	3	в обох
302	0	303	0	12	сітка тріщин	3	12	в обох

При моделюванні маршрутов большегрузных транспортов в пределах региона (области) необходимо учитывать достаточно большое количество факторов. Прежде всего, это определение пунктов (районов), через или из которых поступают такого типа транспортные средства и направления (пункты) потребления этих грузов; цикличность выполняемых

перевозок по данному напрямленню, с ее увеличением ускоряется снижение эксплуатационных характеристик дорожного покрытия.

В связи с этим, прежде всего, необходима всеобъемлющая информация о состоянии, прочности и несущей способности сети дорог и инженерных сооружений в регионе для установления возможных маршрутов движения.

УДК:625.71

Осипенко А.В., м. Харків, Україна

ДП «Східгеоінформ»

Головченко А. А., м. Харків, Україна

ТОВ «Інститут проектування інфраструктури транспорту»

Літвінова Т.В., м. Харків, Україна

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ІННОВАЦІЙНІ МЕТОДИ ІНЖЕНЕРНО-ГЕОДЕЗИЧНИХ ВИШУКУВАНЬ

Розвиток комп'ютерних технологій в геодезії та фотограмметрії сприяв створенню аналітичної форми топографічної інформації або цифрової моделі місцевості (ЦММ) – масиву точок з відомими просторовими координатами та алгоритмами їх опрацювання для розв'язання інженерно-технічних задач. Завдяки цьому ЦММ суттєво змінили технологію проектування споруд від складання проектів горизонтального і вертикального планування забудови, оптимального вибору трас лінійних споруд, зведення мостових переходів, контролю якості будівельних робіт, вивчення