

Лекция 2. Элементы конструкции лесных дорог

1.1 Основные элементы лесных автомобильных дорог

Лесные автомобильные дороги представляют собой комплекс инженерных сооружений, который обеспечивает бесперебойную работу лесовозного транспорта в течение года с высокими скоростями и расчетными нагрузками. Лесные дороги относятся к ведомственным дорогам. Они проектируются и строятся по ведомственным нормативам с учетом норм автомобильных дорог общего пользования.

Дорога как инженерное сооружение характеризуется тремя проекциями:

план дороги – проекция на горизонтальную плоскость;

проекция сечения на вертикальную плоскость по оси – продольный профиль дороги;

на вертикальную плоскость, перпендикулярную к оси дороги – поперечный профиль.

Осью дороги называется линия, проходящая вдоль пути по его середине.

Любая автомобильная дорога состоит из следующих основных элементов:

- земляного полотна,
- дорожной одежды,
- искусственных сооружений,
- систем водоотвода и обстановки пути.

Земляное полотно – инженерное сооружение, служащее основанием для размещения дорожной одежды, дорожных знаков, ограждений.

В зависимости от рельефа местности земляное полотно проектируют в виде **насыпи** – искусственно возводимой из грунта выше поверхности земли, имеющей форму трапеции (рис. 1.1, а),

в виде **выемки** – земляного сооружения ниже поверхности земли, имеющего заданную форму и очертание (рис. 1.1, б).

На косогорных участках местности земляное полотно проектируют в виде **полунасыпи-полувыемки** путем срезки уступом части естественного грунта с использованием его в полунасыпь.

Земляное полотно состоит:

- из верхней части земляного полотна (рабочего слоя);
- тела насыпи (с откосными частями);
- откосных частей выемки и основания выемки;
- устройства для понижения или отвода грунтовых вод (дренажа);
- поддерживающих и защитных геотехнических устройств и конструкций, предназначенных для защиты земляного полотна от опасных геологических процессов.

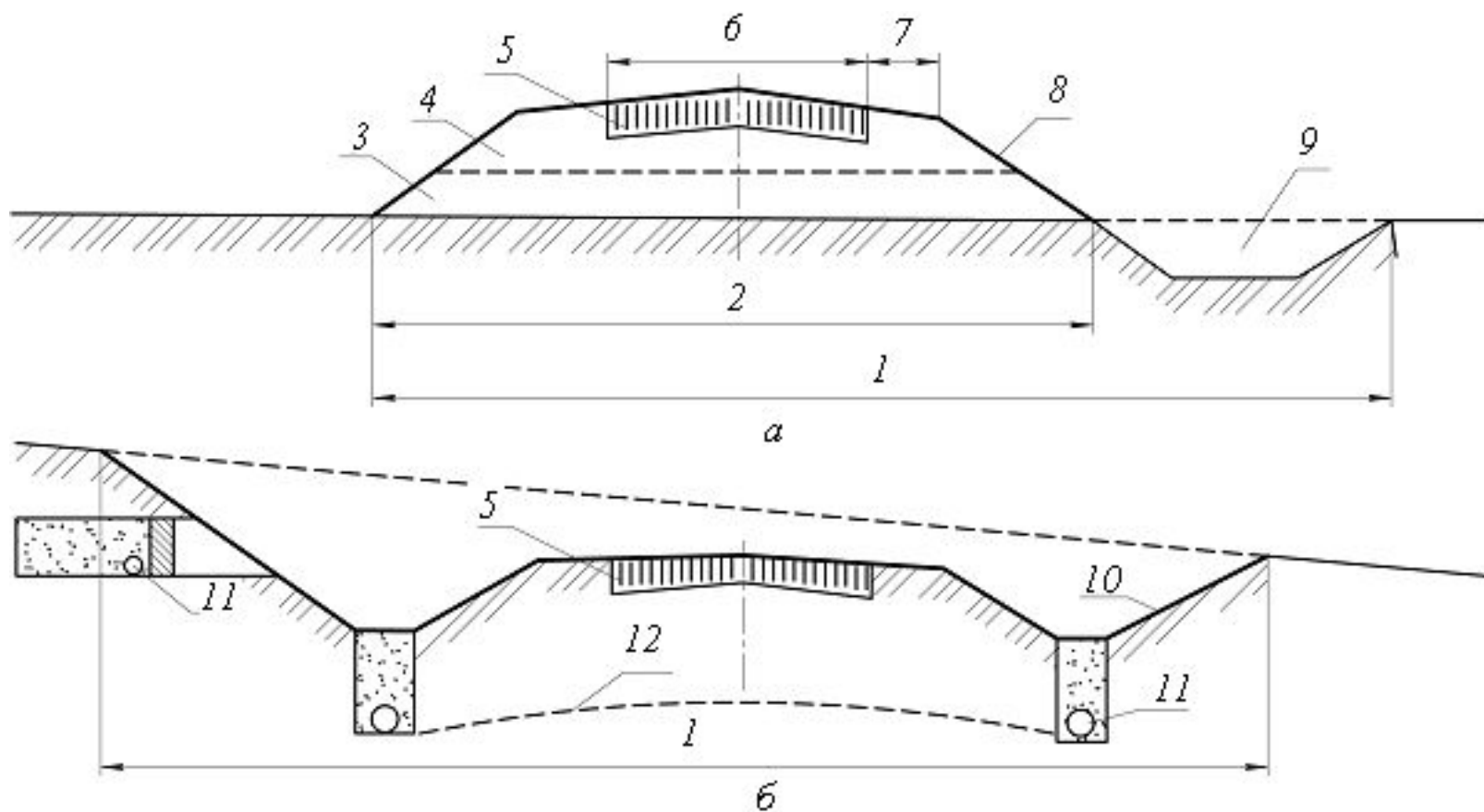


Рис. 1.1. Основные элементы дороги:

а – в насыпи; **б** – в выемке; 1 – земляное полотно; 2 – основание насыпи; 3 – тело насыпи; 4 – верхняя часть земляного полотна (рабочий слой); 5 – дорожная одежда; 6 – проезжая часть; 7 – обочина; 8 – откосная часть насыпи; 9 – боковая водоотводная канава; 10 – откосная часть выемки; 11 – дренаж; 12 – уровень грунтовой воды

Верхняя часть земляного полотна (активная зона) представляет собой часть полотна, расположенную от низа дорожной одежды до границы $2/3$ глубины промерзания.

Тело насыпи земляного полотна располагают ниже активной зоны и чаще отсыпают на участках высоких насыпей, применяя местный или привозной грунт.

Основание насыпи – естественный грунт с ненарушенной структурой, на котором сооружают земляное полотно.

Откосные части насыпи или **выемки** представляют собой боковые наклонные поверхности, которые ограничивают искусственно устроенное земляное сооружение.

К земляному полотну относятся: связанные с ним водоотводные сооружения, необходимые для отвода поверхностных вод; канавы; боковые резервы; быстроток; испарительные бассейны.

Грунтовые воды оказывают влияние на прочность и устойчивость земляного полотна. Поэтому необходимо понижать или перехватывать воду при помощи проектирования дренажа.

Дорожная одежда – однослойная или многослойная конструкция, воспринимающая нагрузку от транспортных средств и передающая ее на грунтовое основание. Дорожная одежда состоит из верхнего слоя (покрытия), нижнего слоя (основания) и дополнительных слоев.

На дорожные сооружения постоянно воздействуют природные условия данной местности. Изменение влажности воздуха, суточные колебания температуры, господствующее направление ветра, количество осадков, высота снегового покрова и многое другое значительно влияют на выбор отметок земляного полотна и конструкции дорожной одежды.

Обочины – это боковые полосы земляного полотна или облегченной дорожной одежды, оставляемые для вынужденной остановки транспортных средств, размещения ограждений, средств сигнализации и т.д.

К инженерным дорожным сооружениям относятся водопропускные трубы и мосты, лотки, дренажные и водопоглощающие колодцы, защитные устройства, обеспечивающие устойчивость откосов насыпей и выемок.

Обстановка дороги – это ограждения, дорожные знаки, разметка, посадочные площадки, декоративные и снегозащитные лесонасаждения и др.

1.2. Элементы поперечного профиля дороги

Конструкция земляного полотна характеризуется третьей проекцией – **поперечным профилем дороги** (рис. 1.2).

Составными частями поперечного профиля являются: **тело земляного полотна с системой водоотвода, дорожная одежда.**

В зависимости от положения проектной линии продольного профиля земляное полотно может иметь форму **насыпи, выемки, полунасыпи, полувыемки**

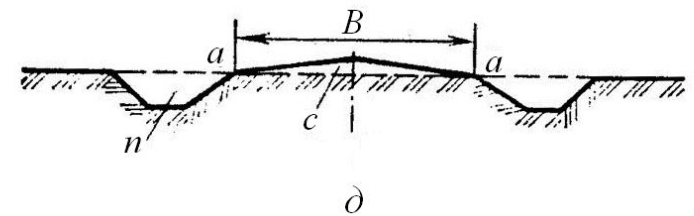
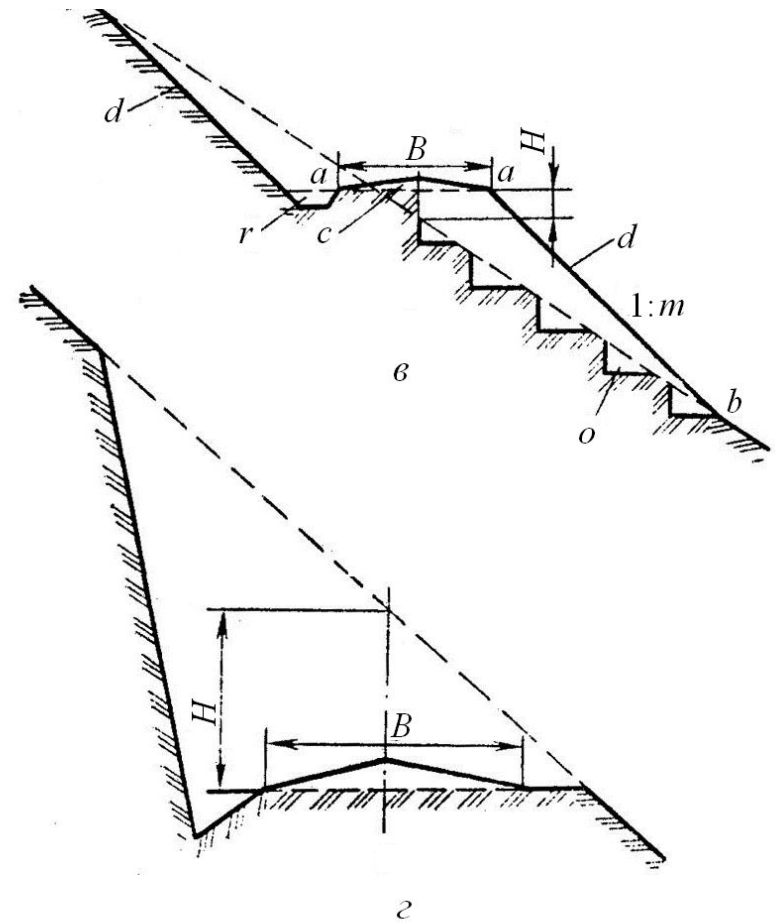
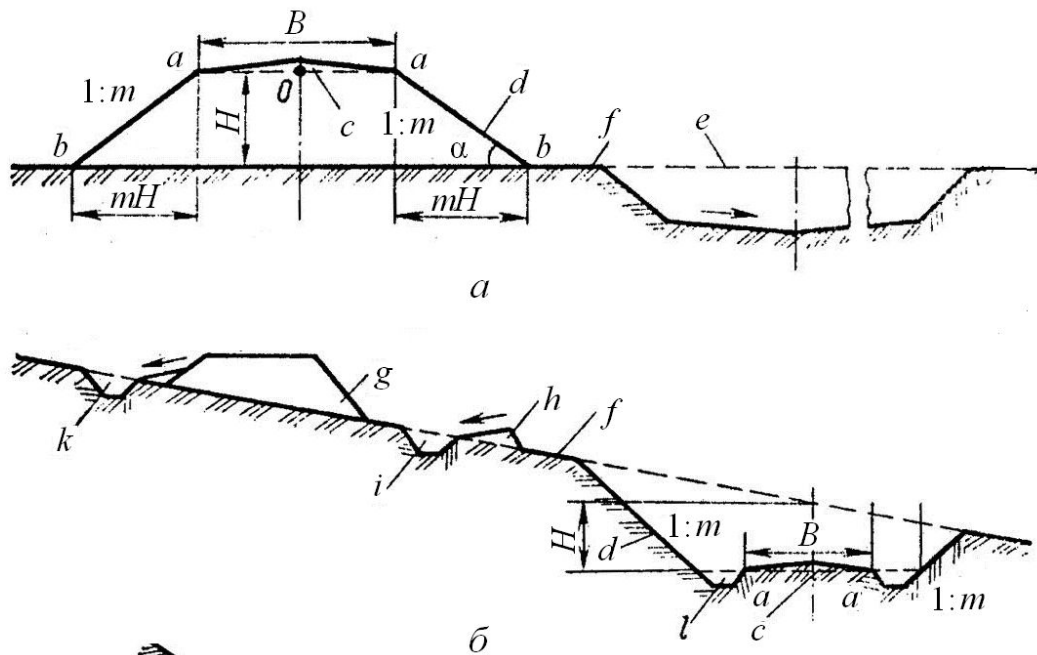


Рис 1.2. Основные формы земляного полотна:

а – насыпь; б – выемка (на косогоре); в – полунасыпь-полувыемка; г – выемка в полке; д – нулевое место, а – бровка земляного полотна; б – граница подошвы насыпи; с – сливная призма; д – откосы полотна; е – резерв; ф – берма; г – кавальер; h – банкет; i – забанкетная канава; r – нагорная канава; l – кювет; n – боковая канава; o – уступы

Верхняя часть земляного полотна имеет поперечный уклон для быстрого отвода воды.

Линия сопряжения поверхности откоса и обочины называется **бровкой земляного полотна**. От данной линии устанавливается высота насыпи и глубина выемки – это **рабочие отметки продольного профиля**.

Расстояние между бровками называется **шириной земляного полотна**.

Проезжая часть – основной элемент дороги, по которой происходит движение транспортных средств. На лесных автомобильных дорогах она может быть одно- или двухполосной.

Ширина проезжей части измеряется между кромками покрытия. **Кромка** представляет собой продольную линию, отделяющую проезжую часть от обочины.

Обочина – боковая полоса земляного полотна с обеих сторон проезжей части, расположенная от кромки до бровки.

Боковые наклонные поверхности земляного полотна называются **откосами**.

Крутизна откоса характеризуется отношением высоты откоса к его заложению и обозначается **1:m**, где m – коэффициент заложения откоса. Откосы, как правило, заканчиваются боковыми **водоотводными канавами**, которые проходят вдоль земляного полотна.

1.3. Дорожная одежда и ее конструктивные слои

Дорожные одежды являются наиболее капиталоемким элементом дороги (40–50% и более от общей стоимости дороги). Они во многом определяют транспортно-эксплуатационные показатели работы автотранспорта на вывозке леса.

Дорожная одежда представляет собой одно- или многослойную конструкцию, которая устраивается на тщательно спланированное и уплотненное земляное полотно.

Различают следующие элементы дорожной одежды.

Покры́тие – верхняя часть дорожной одежды, воспринимающая усилия от колес транспортных средств и подвергающаяся непосредственному воздействию атмосферных факторов.

По поверхности покрытия могут быть устроены слои поверхностных обработок различного назначения (слои для повышения шероховатости, защитные слои и т. п.).

Осно́вание – часть конструкции дорожной одежды, расположенная под покрытием и обеспечивающая совместно с ним перераспределение напряжений в конструкции и снижение их величины в грунте рабочего слоя земляного полотна (подстилающем грунте), а также морозоустойчивость и осушение конструкции.

Дорожные одежды по способности воспринимать напряжения и накапливать пластические деформации, возникающие от действия нагрузок и температурных изменений, делятся на **жесткие и нежесткие**.

Жесткие дорожные одежды характеризуются тем, что один или несколько слоев из бетона обладают сопротивлением изгибу и модулем упругости, практически **не зависящими от температуры, влажности, скорости нагружения** в течение всего срока службы дорожной одежды.

К жестким дорожным одеждам относятся монолитные цементобетонные покрытия, асфальтобетонные покрытия на основаниях из цементобетона, сборные покрытия из железобетонных и армобетонных плит.

Нежесткие дорожные одежды представляют собой слоистые конструкции, материал которых характеризуется модулем упругости и предельным сопротивлением растяжению при изгибе или параметрами сдвигу, **существенно зависящими от температуры и влажности, режима нагружения**, либо состоят из слоев, материалы которых не сопротивляются растяжению при изгибе.

К нежестким дорожным одеждам относятся: асфальтобетонные и дегтебетонные покрытия, покрытия из каменных материалов, обработанных вяжущими, побочных продуктов промышленности или грунтов, укрепленных вяжущими, а также каменных материалов без обработки их вяжущими.

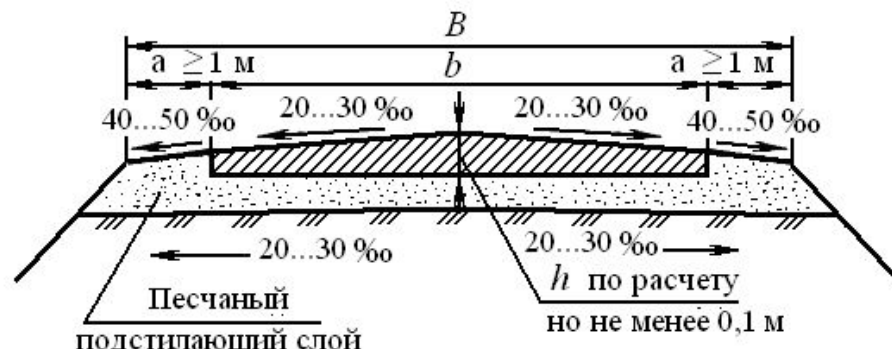
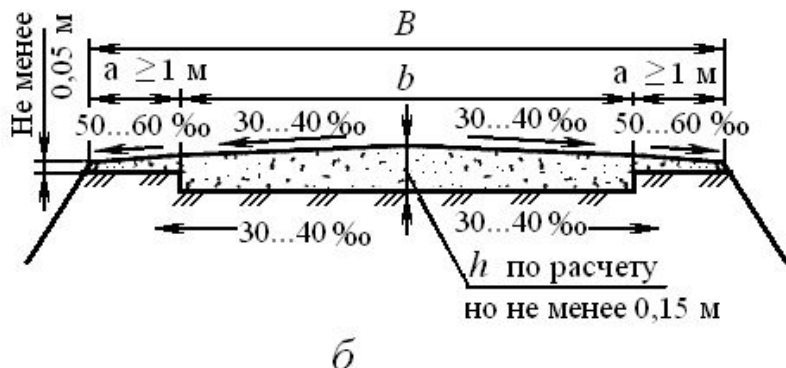
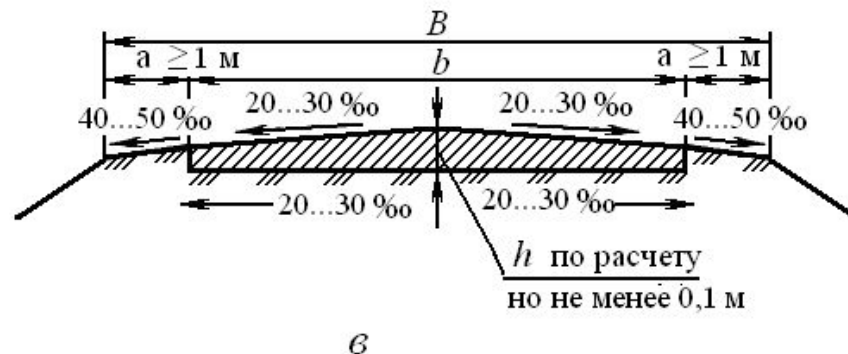
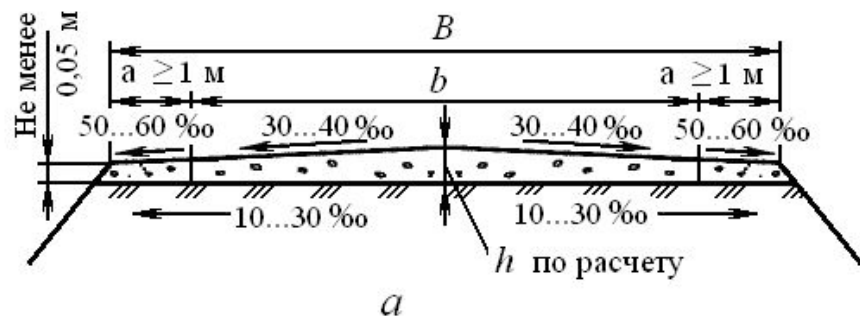


Рис 1.3. Поперечные профили дорожных одежд для лесных автомобильных дорог:

a – серповидный; *б* – полукорытный при дренирующих грунтах земляного полотна; *в* – корытный профиль при дренирующих грунтах земляного полотна; *г* – корытный профиль при недренирующих грунтах земляного полотна с устройством гравийного покрытия в корыте на песчаном подстилающем слое

1.4. Искусственные сооружения лесных автомобильных дорог

Для преодоления на местности различных препятствий (ручьи, реки, овраги, канавы и др.) и обеспечения непрерывного движения автомобилей устраиваются искусственные сооружения.

Для проектирования искусственных сооружений и определения расчетных элементов необходимо знать:

- ✓расход воды,
- ✓площадь водосбора,
- ✓уклоны склонов бассейна и русла, их длину,
- ✓коэффициент удлинения водораздельной линии,
- ✓коэффициент асимметричности и др.

Наиболее распространенными видами искусственных сооружений на дорогах являются трубы и мосты. Трубы укладываются в тело земляного полотна при пересечении небольших водных преград (ручьев, каналов), а также на суходолах. Они предназначены для пропуска небольших объемов воды под дорогой (до 20 м³/с).

Трубы классифицируют:

По форме отверстия – круглые, прямоугольные, овоидальное;

По количеству отверстий – одно- и многоочковые;

По материалу, из которого они изготавливаются, – металлические, бетонные, железобетонные.

Труба состоит из оголовка, звеньев трубы и фундамента. Наиболее распространены порталный, раструбный и воротниковый оголовки (рис.).

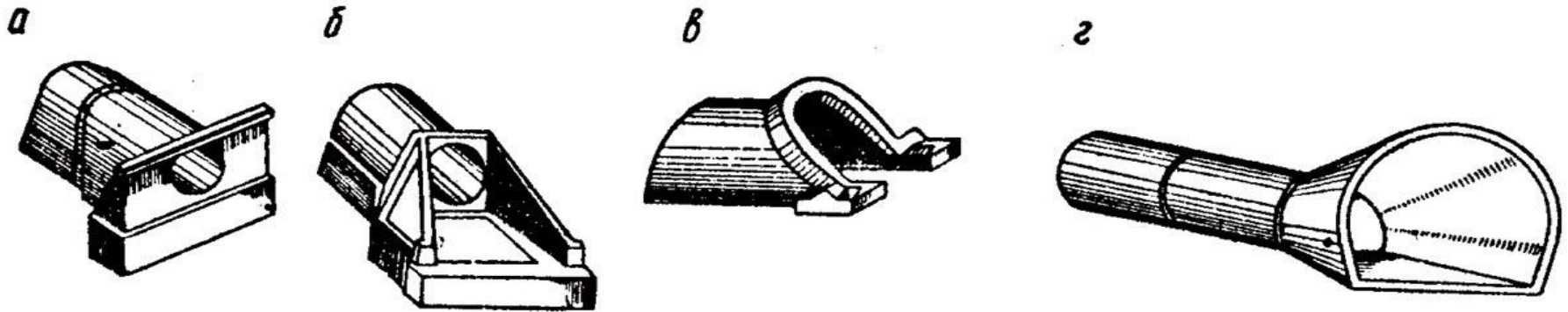


Рис. Типы оголовков труб:

а – порталный; б – раструбный; в – воротниковый; г – обтекаемый

В зависимости от характера движения воды в трубе бывают следующие режимы: **безнапорные, полунанпорные и напорные** (рис. 1.12).

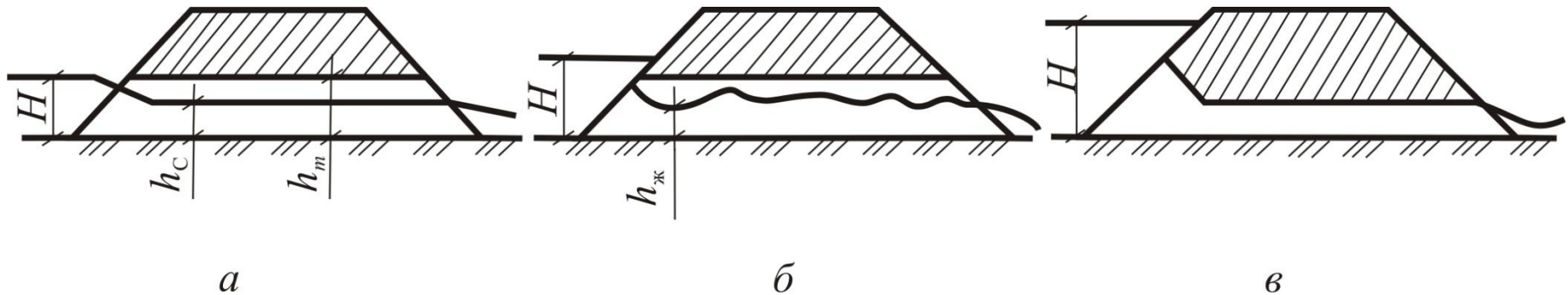


Рис 1.12. Режим работы трубы:
а – безнапорный; б – полунанпорный; в – напорный

Водопропускные трубы следует проектировать на безнапорный режим работы, когда на всем протяжении трубы водный поток соприкасается со свободной поверхностью воздуха в трубе.

Трубы нельзя применять на участках водотока при наличии ледохода и образования наледи.

Типовые трубы имеют круглое и прямоугольное отверстия:
круглые – диаметром 0,5; 0,75; 1,0; 1,25; 1,5; 2,0 м;
прямоугольные – размерами 1,5х2,0; 2х2; 3х2; 2х3; 3х3; 4х3; 5х3; 6х3.

Таблица 1 – Классификация лесных дорог

Категория дороги	Расчётная интенсивность движения, авт./сут	Вид дорог
I ^а л	свыше 25	Магистральная лесная автомобильная дорога круглогодичного действия, проходящая по лесному массиву и, как правило, соединяющая населенные пункты с дорогами общего пользования
I ^б л	до 25	Магистральная лесная автомобильная дорога круглогодичного действия – это главная транспортная артерия в лесном массиве, объединяющая лесные дороги в транспортную сеть и обеспечивающая связь с дорогами общего пользования
IIл	Единичное движение	Лесная дорога круглогодичного действия, обеспечивающая проезд транспорта в отдельные части территории лесного фонда, имеющая выход на магистральную лесную дорогу или дорогу общего пользования.
IIIл	Единичное движение	Лесная дорога круглогодичного действия: подъезды к объектам лесокультурного, лесохозяйственного, лесохозяйственного, туристического и др. назначения.
IVл	Единичное движение	Лесная дорога, обеспечивающая проезд транспортных средств к отдельным лесосекам, противопожарным водоемам, вдоль гидроресурсомелиоративных систем и др. объектам лесохозяйственного назначения

Основные технические нормы и транспортно-эксплуатационные показатели

РАСЧЕТНЫЕ СКОРОСТИ И НАГРУЗКИ

Таблица 2 – Расчетные скорости движения

Тип дорог	Расчетные скорости, км/ч	
	основные	допустимые на трудных участках
I ^а л	60	40
I ^б л	50	40
IIл	40	30
IIIл	30	20
IVл	30	20

ПОПЕРЕЧНЫЙ ПРОФИЛЬ

Таблица 3 – Основные параметры поперечного профиля

Тип дорог	Ширина, м		
	земляного полотна	проезжей части	обочин
I ^а л	8,0	6,0	1,0
I ^б л	6,5	4,5	1,0
IIл	5,0	3,5	0,75
IIIл	4,5	3,5	0,5
IVл	4,5	3,5	0,5
Примечание – На дорогах IIл, IIIл, IVл категорий для разъезда встречных автомобилей в пределах видимости устраиваются разъезды			