

МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

_____ м. КИЇВ

№ _____

Про затвердження Правил користування, ремонту і утримання автомобільних доріг Міністерства оборони України

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198 “Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони” (із змінами) та з метою належної організації користування, ремонту і утримання автомобільних доріг Міністерства оборони України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила користування, ремонту і утримання автомобільних доріг Міністерства оборони України, що додаються.

2. Руководство по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог Министерства обороны СССР, введенное в дію наказом

заступника Міністра оборони СРСР – начальника Тилу Збройних Сил СРСР від 20 липня 1988 року № 76, вважати таким, що не застосовується у Збройних Силах України.

3. Наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Тимчасово виконуючий обов'язки
Міністра оборони України

І.Й.ТЕНЮХ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

№

ПРАВИЛА

користування, ремонту і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

I. Загальні положення

1.1. Ці Правила визначають порядок користування, ремонту і утримання автомобільних доріг Міністерства оборони України (далі – автомобільні дороги) в органах військового управління, військових частинах, військових навчальних закладах, установах Міністерства оборони України та Збройних Сил України (далі – військові частини).

Ці Правила розроблено згідно з вимогами законів України “Про автомобільні дороги”, “Про дорожній рух”, постанови Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 року № 198 “Про затвердження Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони” (із змінами) (далі – Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони), Технічних правил ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, затверджених наказом Державної служби автомобільних доріг України від 01 липня

2009 року № 320 (ПГ.1218-113:2009) (далі – Технічні правила ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування), а також Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, затверджених наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 14 лютого 2012 року № 54, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05 березня 2012 року за № 365/20678 (далі – Технічні правила ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів).

1.2. До автомобільних доріг Міністерства оборони України належать автомобільні дороги спеціального призначення, які були побудовані за рахунок статей витрат кошторису Міністерства оборони України і з'єднують військові містечка з автомобільними дорогами загального користування, вулицями, дорогами міст та інших населених пунктів, а також автомобільні дороги на територіях навчальних центрів і полігонів.

1.3. У цих Правилах терміни, наведені нижче, вживаються в такому значенні:

автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів;

аварійні роботи – роботи з термінового усунення ситуацій, які загрожують безпечному руху транспортних засобів і виникли не прогнозовано у процесі експлуатації доріг;

дорожні знаки – це елемент системи інформаційного забезпечення користувачів доріг, які розміщують на автомобільних дорогах з метою забезпечення безпеки руху транспортних засобів і пішоходів, для

інформування користувачів доріг про умови і режими руху на дорозі і їх орієнтування;

дорожнє покриття – укріплені верхні шари дороги, що сприймають навантаження від транспортних засобів;

дорожня розмітка – лінії, написи та інші позначення на проїзній частині (з удосконаленим покриттям), бордюрах, елементах дорожніх споруд, обстановці доріг, що застосовуються самостійно і в поєднанні з дорожніми знаками або світлофорами. Забезпечує візуальну орієнтацію учасників дорожнього руху при виборі траєкторії, напрямку і режимів руху в різних дорожніх умовах;

експлуатаційне утримання автомобільних доріг – комплекс заходів щодо технічного нагляду та утримання автомобільних доріг;

земляне полотно – ґрунтова конструкція автомобільної дороги;

зимове утримання автомобільних доріг – комплекс робіт, які виконуються (замовляються) військовими частинами для забезпечення безперебійного та безпечного руху на закріплених автомобільних дорогах у зимовий період і включають очистку доріг від снігу, їх захист від снігових заносів та боротьбу з зимовою слизькістю;

капітальний ремонт – запланований обсяг робіт з комплексного відновлення чи підвищення транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільних доріг та інженерних споруд або приведення геометричних параметрів і технічних характеристик окремих елементів з урахуванням інтенсивності руху та осьових навантажень до діючих нормативних вимог;

міжремонтний строк служби дорожнього одягу (покриття) – це період в роках від здачі дороги в експлуатацію до першого капітального (поточного) ремонту або між суміжними капітальними (поточними) ремонтами;

поточний ремонт (планово-попереджувальний) – запланований заздалегідь обсяг робіт з відновлення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг та інженерних споруд, а також робіт з покращення

елементів облаштування автомобільних доріг;

проїзна частина – частина автомобільної дороги, безпосередньо призначена для руху транспортних засобів;

споруди дорожнього водовідводу – споруди, призначені для відводу поверхневих та ґрунтових вод від земляного полотна та проїзної частини (бокові канами, водовідвідні канами, нагірні канами, водопропускні труби, відкриті та закриті дренажні системи, зливові каналізація тощо);

технічні засоби – спеціальні технічні засоби, призначені для організації та регулювання дорожнього руху (дорожні знаки, інформаційні табло, дорожня розмітка, сигнальні стовпчики, транспортні та пішохідні огороження різних типів, світлофорне обладнання тощо);

технічний паспорт автомобільної дороги – узагальнений документ, у якому містяться всі технічні, господарські, економічні та оціночні дані про дорогу та дорожні споруди станом на час первинного технічного обліку і відображують всі зміни стану дороги, будівель і споруд. Під первинним технічним обліком слід розуміти дані про автомобільну дорогу на момент її введення в експлуатацію після закінчення будівництва;

штучні споруди – інженерні споруди, призначені для руху транспортних засобів і пішоходів через природні та інші перешкоди, а також сталого функціонування автомобільної дороги (мости, шляхопроводи, естакади, віадуки, тунелі, наземні та підземні пішохідні переходи, наплавні мости та поромні переправи, розв'язки доріг, підпірні стінки, галереї, уловлювальні з'їзди, снігозахисні споруди, протилавинні і протисельові споруди тощо).

1.4. Автомобільні дороги класифікуються за типом дорожнього покриття: цементобетонні; асфальтобетонні; щебеневі (гравійні), оброблені органічними в'язучими матеріалами; бруківки; щебеневі (гравійні); ґрунтові укріплені.

Їх складовими можуть бути: земляне полотно, проїзна частина, споруди дорожнього водовідводу, штучні споруди та технічні засоби організації дорожнього руху.

1.5. Користування автомобільними дорогами здійснюється в порядку, визначеному Єдиними правилами ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони.

1.6. Роботи з ремонту і утримання автомобільних доріг поділяються на капітальний і поточний (планово-попереджувальний) ремонт та експлуатаційне утримання.

Ці роботи спрямовані на забезпечення споживчих властивостей автомобільних доріг – сукупності транспортно-експлуатаційних показників, що безпосередньо відповідають інтересам користувачів та чинному законодавству.

1.7. Виконання завдань з організації ремонту і утримання автомобільних доріг покладається на Центральне управління інженерних військ Головного управління оперативного забезпечення Збройних Сил України (далі – Центральне управління інженерних військ).

Центральне управління інженерних військ виконує завдання з:

організації ведення обліку, паспортизації автомобільних доріг та їх закріплення за військовими частинами;

технічного нагляду за автомобільними дорогами;

організації щорічного обстеження автомобільних доріг, прийняття рішень щодо їх ремонту та утримання;

проведення розрахунків потреби, відпрацювання заявок та планування виконання дорожніх робіт на автомобільних дорогах;

організації роботи щодо визначення потреби в коштах для забезпечення ремонту і утримання автомобільних доріг;

контролю за надходженням та використанням коштів, призначених на ремонт і утримання автомобільних доріг;

організації контролю за якістю виконання дорожніх робіт та прийняття виконаних робіт підрядними організаціями;

розроблення керівних документів, навчальних посібників, довідкових технічних матеріалів та інших документів з питань ремонту та утримання автомобільних доріг;

видачі довідок до ліквідаційних актів військових частин, які підлягають розформуванню.

Відповідальним у військовій частині за технічний стан автомобільних доріг, виконання робіт з ремонту і утримання автомобільних доріг є начальник інженерної служби військової частини, а за його відсутності – інша посадова особа, призначена наказом командира військової частини.

1.8. Ремонт і утримання автомобільних доріг у залежності від обсягів робіт можуть здійснюватися:

господарським способом – силами та засобами військових частин, за якими закріплені дороги (далі – виконавець робіт);

підрядним способом – на договірних засадах із залученням встановленим порядком спеціалізованих суб'єктів господарювання (далі – підрядник).

Військові частини, як правило, виконують поточний ремонт та експлуатаційне утримання закріплених за ними автомобільних доріг.

Капітальний ремонт автомобільних доріг виконується підрядним способом.

За необхідності проведення дорожніх робіт, які потребують залучення кваліфікованого інженерно-технічного персоналу, дорожньо-будівельної та дорожньо-експлуатаційної техніки під час поточного ремонту та експлуатаційного утримання, ці роботи можуть виконуватися підрядним способом.

II. Облік автомобільних доріг

2.1. Військові частини ведуть технічний і бухгалтерський облік автомобільних доріг, несуть відповідальність за їх збереженість, належний технічний стан, ремонт і експлуатаційне утримання, забезпечення безпеки під час руху транспортних засобів.

2.2. Технічний облік автомобільних доріг ведеться окремо по кожній дорозі з метою:

визначення конструктивних, фізико-метричних характеристик дороги та штучних споруд на ній;

встановлення техніко-експлуатаційного стану дороги;

планомірного вивчення змін стану дороги як інженерної споруди для використання під час планування робіт з реконструкції, ремонту та утримання доріг;

поліпшення організації та умов безпеки руху;

визначення вартості автомобільної дороги.

Усі дані технічного обліку про автомобільну дорогу об'єднуються в Технічний паспорт автомобільної дороги (далі – Технічний паспорт) (додаток 1).

Зміни до Технічного паспорта, у тому числі і вартісні, вносяться щорічно станом на 01 січня за результатами проведення поточного і капітального ремонту автомобільної дороги, матеріалів інвентаризації та зносу, що нараховується відповідно до вимог Положення з бухгалтерського обліку у Збройних Силах України, затвердженого наказом Міністра оборони України від 21 червня 2007 року № 363 (із змінами) (далі – Положення з бухгалтерського обліку в Збройних Силах України).

2.3. Вартісні показники дороги, відображені в Технічному паспорті, повинні бути враховані в даних бухгалтерського обліку військової частини

відповідно до вимог Положення з бухгалтерського обліку в Збройних Силах України.

2.4. Звітність про технічний стан автомобільних доріг здійснюється відповідно до Табеля термінових донесень.

2.5. Передача (приймання) автомобільної дороги між військовими частинами здійснюється за нарядами Центрального управління інженерних військ. За результатами приймання-передачі складається акт за формою № ОЗ-1 (бюджет), затвердженою наказом Головного казначейства України та Державного комітету статистики України від 02 грудня 1997 року № 125/70 “Про затвердження типових форм з обліку та списання основних засобів, що належать установам, організаціям, які утримуються за рахунок державного або місцевих бюджетів, та Інструкції з їх складання”, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 грудня 1997 року за № 612/2416. Після затвердження акта приймання-передачі військовою частиною, яка прийняла автомобільну дорогу, оформлюється новий технічний паспорт.

2.6. У разі передачі або відчуження військового містечка, до якого здійснюється під'їзд автомобільною дорогою, вона передається або відчужується у складі цілісного майнового комплексу в порядку, визначеному законодавством України.

2.7. Якщо автомобільна дорога за режимом експлуатації, інтенсивністю руху транзитного цивільного автотранспорту фактично використовується як автомобільна дорога загального користування, військовою частиною, за якою закріплена ця дорога, може бути порушено клопотання про її безоплатну передачу у власність органів місцевого самоврядування відповідно до Порядку вилучення і передачі військового майна Збройних Сил, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 серпня 2002 року № 1282 (із змінами).

2.8. Списання з обліку автомобільної дороги здійснюється в порядку, визначеному законодавством України.

III. Огляди автомобільних доріг

3.1. Усі автомобільні дороги періодично підлягають загальним, частковим і позачерговим оглядам, проведення яких включається в річний господарський план військової частини.

3.2. Загальний огляд проводиться після закінчення зимового періоду експлуатації, коли вся дорога з усіма складовими звільняється від снігу і стає доступною для огляду. Під час загального огляду обстежується вся дорога на всю протяжність, включаючи всі складові: земляне полотно, проїзну частину, споруди дорожнього водовідводу, штучні споруди та технічні засоби організації дорожнього руху.

Під час загального огляду уточнюються обсяги робіт з експлуатаційного утримання і поточного ремонту, що підлягають виконанню в літній період поточного року, а також за необхідності визначаються обсяги робіт з капітального ремонту.

3.3. Частковий огляд автомобільних доріг проводиться для перевірки їх готовності до функціонування в зимових умовах. До цього часу повинні бути закінчені всі роботи з поточного ремонту, заплановані до виконання в літній період. За результатами часткового огляду плануються роботи з зимового утримання доріг.

3.4. Позачерговий огляд проводиться після дорожньо-транспортних подій, аварій, обмерзань дорожнього полотна і сильних снігопадів, злив, ураганних вітрів, повеней та інших стихійних явищ.

Під час позачергових оглядів визначаються заходи, яких необхідно негайно вжити для забезпечення безпеки руху на дорозі і недопущення аварійності.

3.5. Для проведення оглядів автомобільних доріг наказом командира військової частини призначається комісія.

Головою комісії призначається один із заступників командира військової частини. До складу комісії призначається начальник інженерної служби військової частини.

Решта членів комісії призначається за рішенням командира військової частини.

У військових частинах, де посада начальника інженерної служби не передбачена, її обов'язки виконує інша посадова особа, призначена наказом командира військової частини.

До складу комісії за необхідності можуть залучатися фахівці військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (далі – ВІБДР ВСП) та Центрального управління інженерних військ.

Технічний стан автомобільних доріг визначається шляхом зовнішнього огляду і за даними, отриманими у процесі експлуатації.

3.6. За результатами роботи комісії складається Акт загального або часткового огляду автомобільної дороги (додаток 2), а після позачергових оглядів – Акт позачергового огляду автомобільної дороги (додаток 3).

IV. Організація виконання дорожніх робіт

4.1. Планування та фінансування робіт, пов'язаних з ремонтом і утриманням автомобільних доріг здійснюється в порядку, установленому законодавством України.

4.2. На автомобільні дороги, на яких заплановано проведення робіт з поточного ремонту та експлуатаційного утримання складається Дефектний акт (додаток 4) та розраховується кошторисна вартість.

Кошторисна вартість розраховується за економічно обґрунтованими плановими витратами, визначеними на підставі державних і галузевих нормативів (норм) витрат ресурсів, техніко-економічних розрахунків та кошторисів, ставок, податків і зборів (обов'язкових платежів та цін у плановому періоді, установлених на підставі прогнозних індексів цін підприємств).

Кошторисну документацію затверджує командир військової частини.

4.3. На автомобільні дороги, на яких заплановано проведення капітального ремонту, складається проектна документація на будівництво об'єктів (ремонт) відповідно до Порядку розроблення проектної документації на будівництво об'єктів, затвердженого наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 23 березня 2012 року № 122, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09 квітня 2012 року за № 515/20828, та ДБН А.2.2-3-2012 “Склад, зміст проектної документації на будівництво” затвердженого наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 03 березня 2012 року № 98.

Для розроблення проектної документації за результатами процедури закупівлі за державні кошти, проведеної з дотриманням вимог законодавства України, між військовою частиною та проектною організацією (підрядником) укладається договір, який підписується командиром військової частини та проектною організацією (підрядником).

Договір укладається у трьох примірниках: перший примірник залишається у військовій частині, другий примірник надсилається розробнику проектної документації, третій примірник – Центральному управлінню інженерних військ.

Проектна документація затверджується начальником Центрального управління інженерних військ та направляється до військової частини і підрядника.

За результатами процедури закупівлі за державні кошти, проведеної з дотриманням вимог чинного законодавства, на підставі затвердженої проектної документації, між військовою частиною та підрядником укладається договір на виконання ремонтних робіт.

У договорі в обов'язковому порядку зазначаються термін виконання робіт, матеріально-технічне забезпечення робіт, організація виконання робіт, контроль за якістю робіт, матеріалів, порядок фінансування та здійснення розрахунків за виконані роботи, гарантійні строки служби відремонтованого дорожнього одягу (покриття), відповідальність сторін.

4.4. Під час організації виконання робіт з поточного ремонту і утримання автомобільних доріг господарським способом необхідно забезпечити:

детальне планування дорожніх робіт;

виділення необхідних техніки, інструменту, спецодягу та матеріалів для виконання дорожніх робіт;

теоретичну підготовку виділеного особового складу до виконання майбутніх робіт щодо технології та порядку виконання дорожніх робіт;

дотримання заходів безпеки особовим складом під час виконання різного роду дорожніх робіт відповідно до Правил охорони праці під час будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг, затверджених наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 28 грудня 2009 року № 216, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 березня 2010 року за № 218/17513 (НПАОП 63.21-1.01-09);

дотримання відповідності прийнятої технології (методу виробництва) робіт кліматичним, сезонним (погодним), ґрунтовим та іншим місцевим особливостям;

безперебійну експлуатацію автомобільної дороги (під час виконання ремонтних робіт) з мінімальним зниженням пропускної спроможності і

швидкості руху (за необхідності влаштовуються тимчасові об'їзні дороги ділянок, які ремонтуються);

постійний операційний (технологічний) контроль якості під час виконання всіх технологічних операцій з метою забезпечення можливості корегування технологічних процесів.

4.5. Під час виконання робіт на автомобільних дорогах з відкритим сполученням з автомобільними дорогами загального користування або вулицями особовий склад, задіяний до виконання робіт, повинен мати сигнальний одяг (жилети або пояси яскраво-оранжевого кольору із світлоповертаючою поверхнею), який одягається зверху спецодягу.

Забороняється виконувати роботи в темний час доби без освітлення або при недостатньому освітленні, під час туману, сильного дощу і снігопаду, а також без огороження і необхідних дорожніх знаків.

Проведення робіт на дорогах здійснюється після огороження та облаштування ділянки або місця проведення робіт технічними засобами організації дорожнього руху. До початку робіт відповідальним за їх виконання (командиром підрозділу, старшим на об'єкті робіт) складається тимчасова індивідуальна схема організації дорожнього руху в місці проведення робіт, яка підписується начальником інженерної служби військової частини і затверджується командиром військової частини.

Військова та спеціальна техніка на місці проведення робіт повинна знаходитись із включеною аварійною сигналізацією.

V. Виконання робіт з експлуатаційного утримання і ремонтів автомобільних доріг

5.1. Роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг направлені на попередження або ліквідацію результатів впливу на дорогу і дорожні споруди різноманітних природних факторів: опадів, поверхневих і ґрунтових вод, вітру, температури тощо, а також на підтримання доріг у

чистоті і порядку.

Роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг і дорожніх споруд включають: технічний нагляд за дорогою, дорожніми спорудами та смугою відведення для своєчасного виявлення та усунення дефектів на них, забезпечення роботи елементів дороги і споруд у різні періоди року, утримання їх в експлуатаційному стані згідно з ДСТУ 3587-97 “Безпека дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану” (далі – ДСТУ 3587-97), зимове утримання, інженерно-технічні та аварійні роботи.

Роботи з експлуатаційного утримання автомобільних доріг проводяться безперервно протягом року і поділяються на весняні, літні, осінні та зимові.

У весняно-літньо-осінній період, як правило, здійснюються роботи, пов’язані з доглядом і усуненням незначних деформацій та руйнувань на проїзній частині, земляному полотні, елементах облаштування і обстановки дороги.

Обсяги робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг визначаються в залежності від протяжності автомобільної дороги, її транспортно-експлуатаційного стану, типу дорожнього покриття, наявності штучних споруд, елементів облаштування та інших факторів.

Роботи у весняний період здійснюються з метою ліквідації наслідків зими, встановлення оптимальних режимів руху на ділянках автомобільної дороги з недостатньою міцністю дорожнього одягу (обмеження руху за кількістю та вантажопідйомністю транспорту).

Роботи у літній період здійснюються з метою створення кращих умов для руху у відношенні чистоти проїзної частини і обстановки на дорозі, особливо дорожніх знаків.

Роботи в осінній період здійснюються з метою підготовки дорожнього одягу до зимового періоду, відведенням з дороги дощових вод.

5.2. Зимове утримання автомобільних доріг здійснюється згідно з Єдиними правилами зимового утримання автомобільних доріг, затвердженими наказом Державної служби автомобільних доріг України від 15 листопада 2005 року № 525 (ПГ.1-218-118), Технічними правилами ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів.

Уся система заходів із зимового утримання автомобільних доріг повинна забезпечити умови для руху автотранспорту, максимально полегшити та зменшити фінансові витрати на виконання робіт з ліквідації зимової слизькості.

Для виконання цих вимог здійснюють:

профілактичні заходи, мета яких – не допустити або максимально ослабити створення зимової слизькості на автомобільній дорозі;

заходи щодо запобігання створення снігових заносів шляхом улаштування постійних та тимчасових засобів снігозахисту;

заходи з видалення снігових та льодових утворень на дорозі та зменшення їх впливу на автомобільний рух.

Основними завданнями військових частин з підтримання у проїзному стані автомобільних доріг у зимовий період є:

організація робіт із зимового утримання закріплених автомобільних доріг;

забезпечення ефективного використання матеріально-технічних та фінансових ресурсів, призначених для зимового утримання автомобільних доріг;

своєчасне інформування користувачів автомобільних доріг про умови руху на автомобільних дорогах.

За неможливості здійснювати зимове утримання закріплених автомобільних доріг господарським способом (велика протяжність автомобільних доріг та інтенсивність руху, розміщення в районах з несприятливими кліматичними умовами, відсутність сил та засобів,

необхідних для зимового утримання автомобільних доріг) заходи зимового утримання цих автомобільних доріг проводяться підрядним способом на договірних умовах.

5.3. Роботи з ремонту і утримання автомобільних доріг виконуються відповідно до Технічних правил ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, Технічних правил ремонту і утримання вулиць та доріг населених пунктів, ДБН В.2.3-4:2007 “Автомобільні дороги Частина I. Проектування”, Частина II. Будівництво”.

Перелік основних робіт з експлуатаційного утримання автомобільних доріг Міністерства оборони України наведено в додатку 5 до цих Правил.

Перелік основних робіт з поточного (планово-попереджувального) ремонту автомобільних доріг наведено в додатку 6 до цих Правил.

Капітальний ремонт виконується комплексно по всіх спорудах і елементах дороги, що ремонтуються. При відповідному обґрунтуванні допускається проведення вибіркового капітального ремонту окремих ділянок і елементів дороги, а також дорожніх споруд (капітальний ремонт мостів, переправ, споруд дорожньої служби тощо). До капітального ремонту можуть бути включені роботи з поточного ремонту елементів дороги і дорожніх споруд, якщо зазначені роботи не були виконані до його початку.

Перелік основних робіт з капітального ремонту автомобільних доріг наведено в додатку 7 до цих Правил.

5.4. Вартість робіт з ремонту і утримання автомобільних доріг розраховується на підставі економічно обґрунтованих планових витрат, визначених на підставі діючих державних і галузевих нормативів (норм), витрат ресурсів, техніко-економічних розрахунків та кошторисів, ставок податків і зборів.

5.5. Оплата робіт здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України в межах асигнувань на відповідний рік, затверджених

кошторисом Міністерства оборони України на ці цілі.

VI. Приймання виконаних робіт

6.1. Приймання закінчених робіт проводиться у відповідності з діючими будівельними нормами і правилами, стандартами та інструкціями.

Приймання в експлуатацію повинно проводитись у сприятливий для візуального обстеження час. Не дозволяється приймання автомобільних доріг за наявності снігового покриву.

Забороняється приймати в експлуатацію автомобільні дороги з недоробками і без обладнання їх дорожніми знаками і огорожувальними спорудами.

6.2. Для приймання робіт з експлуатаційного утримання і поточного ремонту, виконаних господарським способом, наказом командира військової частини призначається комісія.

Приймання робіт з експлуатаційного утримання автомобільної дороги та її поточного ремонту оформлюється актом з доданням відомості виконаних робіт. Форма Акта приймання робіт з поточного ремонту (експлуатаційного утримання) автомобільної дороги (ділянки, штучної споруди) наведена в додатку 8 до цих Правил.

6.3. Для списання матеріальних і грошових засобів, які були витрачені під час виконання робіт господарським способом оформлюється Акт приймання виконаних будівельних робіт за формою КБ-2в, затвердженою наказом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 04 грудня 2009 року № 554 “Про затвердження примірних форм первинних документів з обліку в будівництві” (із змінами) (далі – наказ Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 04 грудня 2009 року № 554), що є підставою для обліку і звітності.

6.4. Для приймання дорожніх робіт з поточного ремонту та

експлуатаційного утримання, виконаних підрядним способом, наказом командира військової частини призначається комісія.

За результатами роботи комісії, крім документів, указаних у пунктах 6.2 та 6.3 цих Правил, оформлюється Довідка про вартість виконаних будівельних робіт та витрати за формою КБ-3, затвердженою наказом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 04 грудня 2009 року № 554 (із змінами).

Вартість робіт, включених в акти за формами КБ-2в, КБ-3, визначається згідно з діючими кошторисними нормативами.

6.5. Порядок приймання в експлуатацію автомобільних доріг, на яких закінчено капітальний ремонт, здійснюється згідно з вимогами постанови Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 року № 461 “Питання прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об’єктів” (із змінами).

6.6 Усі документи з приймання дорожніх робіт затверджуються посадовою особою, яка призначила приймальну комісію, один примірник яких надсилається до Центрального управління інженерних військ як документи звітності про виконання плану робіт з ремонту і утримання автомобільних доріг.

VII. Організація і безпека дорожнього руху

7.1. Командир військової частини, за якою закріплена автомобільна дорога, має вжити заходів щодо організації та безпеки дорожнього руху на ній, недопущення дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) згідно з вимогами чинних правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

Під час організації зазначених заходів необхідно враховувати: наявні обмеження та інтенсивність руху транспортних засобів по дорозі, порядок

організації дорожнього руху згідно з проектом дороги, технічний стан автомобільної дороги, зміни у придорожній обстановці, що відбулися протягом експлуатації дороги, кліматичні і погодні умови та інші фактори.

Проведення заходів з організації і забезпечення безпеки руху враховується під час річного планування експлуатаційного утримання автомобільних доріг.

Під час планування заходів з організації і забезпечення безпеки руху враховуються:

можливість вільного користування автомобільною дорогою цивільним автомобільним транспортом (відкрите сполучення з дорогою (дорогами) загального користування);

інтенсивність, склад та швидкісний режим руху;

результати аналізу ДТП;

результати комісійних обстежень стану доріг та дорожніх споруд;

приписи органів Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України та ВІБДР ВСП.

Під час планування капітального та інших видів ремонту автомобільних доріг у першу чергу передбачають заходи з усунення недоліків на аварійно небезпечних ділянках, а також ділянках із найбільш несприятливими умовами з точки зору забезпечення безпеки руху.

На період виконання робіт з ремонту і утримання автомобільних доріг виконавець робіт (підрядник) повинен вжити всіх заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху у відповідності з вимогами чинних правил, норм і стандартів.

Посадові особи ВІБДР ВСП можуть обмежувати або забороняти проведення ремонтно-будівельних та інших робіт на автомобільних дорогах, якщо при цьому не виконуються вимоги Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (зі змінами) (далі – Правила дорожнього руху), галузевого стандарту України “Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні.

Тимчасові загальні технічні умови. Правила застосування”, затвердженого наказом Державної служби автомобільних доріг України від 07 березня 2003 року № 105 (ГСТУ 218-03449261-095-2002), і стандарту Державної служби автомобільних доріг України “Безпека дорожнього руху. Порядок огороження та організація дорожнього руху в місцях проведення дорожніх робіт з будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг”, затвердженого наказом Державної служби автомобільних доріг України від 01 березня 2006 року № 76 (СОУ 45.2-00018112-006:2006).

З отриманням інформації про ДТП на автомобільній дорозі командир військової частини організовує її обстеження згідно з вимогами пункту 3.4 цих Правил.

Під час вивчення дорожніх умов на місці ДТП встановлюється наявність необхідних дорожніх знаків, транспортних і пішохідних огорожень, тротуарів, зелених насаджень та інших елементів дороги, а також відмічаються недоліки в її утриманні, відпрацьовуються конкретні заходи щодо поліпшення експлуатаційного стану ділянки дороги.

Перелік основних недоліків в експлуатаційному утриманні ділянки автомобільної дороги (IV і V категорій), що зазначаються під час розслідування ДТП та огляду місця їх скоєння, визначено ДСТУ 3587-97.

Про зазначені ДТП військової частини, після отримання акта обстеження ділянки вулично-шляхової мережі від Державтоінспекції МВС України, надсилають до Центрального управління інженерних військ Повідомлення про ДТП на автомобільній дорозі військової частини (додаток 9).

7.2. Дорожні знаки на автомобільних дорогах повинні бути встановлені на опорах або на металевій консолі, відповідно до Правил дорожнього руху.

Знаки повинні відповідати вимогам ДСТУ 4100-2002 “Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування”.

Місця встановлення дорожніх знаків на автомобільних дорогах визначаються проектом дороги та відображаються в Технічному паспорті (додаток 1).

За погіршення дорожніх умов руху транспорту (деформації, слизькості дорожнього покриття), змін придорожньої обстановки, проведення дорожньо-ремонтних робіт на дорозі встановлюються додаткові дорожні знаки.

У разі отримання повідомлення (від будь-якого джерела) про відсутність дорожнього знака або його незадовільний стан військовою частиною, за якою закріплена автомобільна дорога, терміново вживаються заходи щодо його відновлення. У разі зняття дорожнього знака для ремонту на його місце негайно встановлюють новий знак.

Роботи з утримання і ремонту дорожніх знаків виконують протягом усього року. До складу робіт з утримання дорожніх знаків, встановлених на дорозі, відносяться: очищення поверхні знаків і опор від пилу, бруду, снігу; фарбування опор і тильних сторін знаків; миття лицьових сторін знаків; заміна або підтягування болтів, кріплення знаків і опор; випрямлення або заміна опор; випрямлення щитів тощо.

Необхідність виконання робіт з утримання знаків визначають після перевірки їх стану, яка здійснюється весною, на початку осені і взимку.

Забезпечення військових частин дорожніми знаками для обладнання ними закріплених автомобільних доріг здійснюється за нарядами Центрального управління інженерних військ.

В окремих випадках під час виконання термінових робіт, у разі відсутності дорожніх знаків на складі, військові частини можуть встановленим порядком самостійно здійснювати закупівлю дорожніх знаків.

7.3. Дорожня розмітка на автомобільних дорогах наноситься, як правило, у мінімально необхідних обсягах.

На автомобільних дорогах за умови нескладності необхідної розмітки

її нанесення здійснюється господарським способом. Нанесення на покриття написів і символів здійснюється за допомогою спеціально виготовлених для цієї мети шаблонів і ручних фарборозпилювачів.

Дорожня розмітка наноситься відповідно до ДСТУ 2587-94 “Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування” та вимог Правил дорожнього руху.

7.4. Дорожні огороження і напрямні пристрої встановлюються відповідно до вимог Державних стандартів України: “Огороження дорожні тросового типу. Загальні технічні умови” (ДСТУ 2734-94) і “Огороження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Вимоги безпеки дорожнього руху” (ДСТУ 2735-94), затверджених наказом Держстандарту України від 25 серпня 1994 року № 215.

Дорожні огороження призначені для запобігання вимушеним з’їздам транспортних засобів з земляного полотна дороги, проїзної частини мостів, шляхопроводів, естакад, зіткненню з зустрічними транспортними засобами, наїздам на масивні предмети і споруди, розташовані у смузі відведення дороги. Висота огороження – 0,75 – 0,8 м.

Тип огорожень вибирають з урахуванням інтенсивності руху, геометричних параметрів дороги, розмірів розділювальних смуг, наявності на ній елементів дорожніх споруд, кліматичних умов району прокладання дороги.

Напрявні пристрої поділяються на напрямні стовпчики, тумби із штучним освітленням або світловідбивною поверхнею.

Напрявні стовпчики і тумби призначені для забезпечення видимості зовнішнього краю узбіч і небезпечних перешкод у темну пору доби та за несприятливих метеорологічних умов. Висота напрямних стовпчиків і сигнальних тумб – 0,75 – 0,8 м.

Встановлення дорожніх огорожень і напрямних пристроїв, а також відповідальність за їх правильне розміщення та експлуатацію покладається

на військові частини, за якими закріплені автомобільні дороги.

VIII. Охорона навколишнього природного середовища

Під час ремонту і утримання автомобільних доріг слід постійно, на всіх етапах виконання робіт, керуватися вимогами Закону України “Про охорону навколишнього природного середовища”, а також земельного, водного, лісового законодавства, законодавства про охорону атмосферного повітря, про охорону і використання рослинного і тваринного світу та інших чинних законодавчих і нормативно-правових актів з питань охорони навколишнього природного середовища.

Начальник Головного управління оперативного забезпечення
Збройних Сил України
генерал-майор

М.І.КРАВЧУК

Додаток 1

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ЗАТВЕРДЖУЮ

Начальник інженерних військ Збройних Сил
України – начальник Центрального управління
інженерних військ Головного управління
оперативного забезпечення Збройних Сил України

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“ _____ ” _____ 20__ року

ТЕХНІЧНИЙ ПАСПОРТ № ____
автомобільної дороги

(найменування, довжина, км)

Категорія _____ Рік введення в експлуатацію _____

№ технічного паспорта, який підлягає заміні _____

Автомобільна дорога, передана на утримання і експлуатацію

(військова частина, установа і адреса)

Зміни, внесені станом :

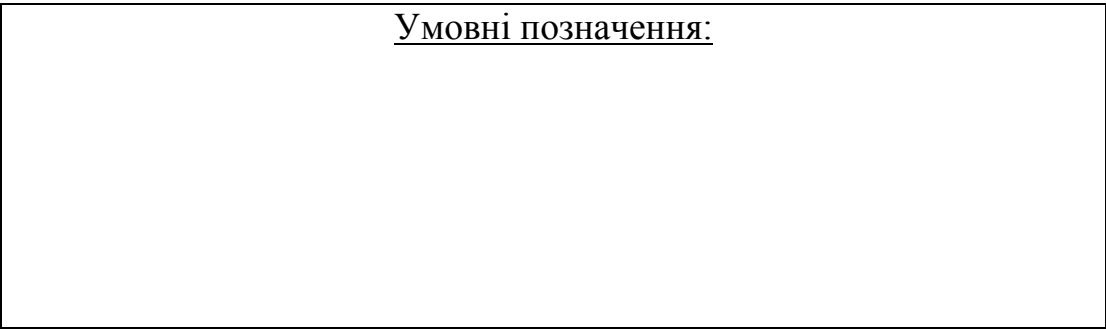
на “ _____ ” _____ 20__ року

на “ _____ ” _____ 20__ року

на “ _____ ” _____ 20__ року

1. План автомобільної дороги

Умовні позначення:



Масштаб 1:10000

2. Лінійний графік автомобільної дороги

1	Розгорнутий план дороги з ситуацією	Ліворуч															
		Праворуч															
2	Тип покриття, ширина проїз- ної частини і земляного по- лотна	___ р.															
		___ р.															
		___ р.															
		___ р.															
3	Штучні споруди	___ р.															
		___ р.															
4	Ґрунт земляного полотна																
5	Пікетаж		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
6	Кілометри											1 км					

Масштаб по горизонталі 1:5000

Примітка. При довжині автомобільної дороги понад 1,5 км лінійний графік нарощується на повну довжину дороги.

7. Протяжність автомобільної дороги за типами покриття

Найменування типів покриття	Зміни по роках в км														
	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р. 	р.
Загальна протяжність															
у тому числі :															
цементно-бетонних															
асфальтобетонних															
щебених (гравійних), оброблених органічними в'язучими матеріалами															
щебених (гравійних)															
бруківка															
грунтових															

Командир військової частини _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

М.П. “ ____ ” _____ 20 ____ року

Пояснення
щодо порядку заповнення технічного паспорта
автомобільної дороги

1. Номер технічного паспорта встановлюється дорожньою службою Центрального управління інженерних військ і складається з умовних позначень, які відображають облікові дані щодо місцезнаходження та належності автомобільної дороги. Наприклад: 09/БЦ/34/СВ/17, де:

09 – загальнодержавна поштова індексація населеного пункту, в якій дислокується військова частина;

БЦ – місто Біла Церква (дві літери назви населеного пункту);

34 – номер військового містечка (за обліком квартирно-експлуатаційних органів), до якого забезпечується під'їзд;

СВ – військова частина Сухопутних військ Збройних Сил України (ПС – Повітряних Сил Збройних Сил України, ВМС – Військово-Морських Сил Збройних Сил України, ЦП – військові частини, які не належать до видів Збройних Сил України);

17 – порядковий номер дороги за обліком Центрального управління інженерних військ.

2. Технічні паспорти на знову побудовані та введені в експлуатацію автомобільні дороги заводять не пізніше ніж через один місяць після затвердження актів державної приймальної комісії.

3. План автомобільної дороги відображається у вигляді схеми на розгорнутому аркуші формату А3 (за необхідності – у вигляді склейки) в масштабі 1:10 000. За неможливості розмістити план на розгорнутому аркуші дозволяється використовувати масштаб 1:25 000.

Продовження додатка 1

На плані відображаються: ділянка дороги загального користування із зазначенням її напрямку (найменування населених пунктів), автомобільна дорога із штучними спорудами та ситуація місцевості у смузі по 100 м від осі дороги, а також межа об'єкта, до якого забезпечується під'їзд.

Початок автомобільної дороги (нульовий пікет – ПК-0) визначається як перетинання її вісі з віссю дороги загального користування. Дорога розбивається на пікети (по 100 м) і кілометри.

Дорога відображається подвійною лінією і за кольорами (у залежності від типу дорожнього покриття):

чорним – асфальтобетонне покриття;

сірим – цементобетонне покриття (цементобетонні плити);

синім – щебеневе або гравійне покриття, оброблене органічними в'язучими матеріалами;

зеленим – бруківка;

коричневим – щебеневе або гравійне покриття;

жовтим – ґрунтове покриття.

4. На лінійному графіку у графі 1 відображається розгорнутий (спрямлений) план автомобільної дороги з ситуацією в масштабі 1:5000.

У графі 2 умовними позначеннями відображається тип покриття із використанням кольорів відповідно до пункту 2 цих пояснень та зазначенням ширини проїзної частини і земляного полотна (наприклад: 6 (10), де 6 – ширина проїзної частини, 10 – ширина земляного полотна).

У графі 3 відображаються розміщення на дорозі і характеристики штучних споруд на дорозі (наприклад: залізобетонний міст ЗБ 20-6 (60), де ЗБ – матеріал мосту, 20 – довжина, 6 – габарит проїзної частини, 60 – вантажопідйомність у тонах).

У графі 4 відображається ґрунт земляного полотна (піщаний, супіщаний, суглинистий, глинистий тощо).

5. Розділ 3 “Технічні засоби організації дорожнього руху” заповнюється під час складання паспорта, у подальшому – станом на 01 січня кожного року .

6. У розділах 4 і 5 враховуються тільки фізичні обсяги і вартісні показники поточного і капітального ремонту.

7. Технічний паспорт відпрацьовується у двох примірниках. Перший примірник зберігається у військовій частині, другий – у Центральному управлінні інженерних військ.

Додаток 2

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини _____

_____ (військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“ ____ ” _____ 20__ року

АКТ

_____ огляду
(загального або часткового)

автомобільної дороги _____
(адреса, № військового містечка)

станом на “ ____ ” _____ 20__ року

Автомобільна дорога закріплена _____

№ технічного паспорта _____

Рік і вид останнього ремонту _____

Техніко-економічні показники дороги:

довжина, км _____;

ширина земляного полотна, м _____;

тип дорожнього одягу _____;

ширина проїзної частини, м _____;

інтенсивність руху, автомобілів за добу _____;

основний вид транспорту _____;

інші показники _____.

ВІДОМІСТЬ
дефектів і необхідних робіт

№ з/п	Місце виявлення дефекту (межа ділянки дороги, довжина, м)	Короткий опис дефекту та причини його виникнення	Необхідні заходи щодо усунення дефектів (із зазначенням орієнтовного обсягу робіт)
Земляне полотно			
Проїзна частина			
Штучні споруди			
Обстановка дороги та інші споруди			

Висновок: _____
(загальний технічний стан дороги, рішення щодо необхідності проведення певного виду ремонту)

Голова комісії _____
(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Члени комісії _____
(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

_____ (посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“ _____ ” _____ 20 ____ року

Додаток 3

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“ ____ ” _____ 20__ року

АКТ

позачергового огляду

автомобільної дороги _____
(№ технічного паспорта, адреса, № військового містечка)

дата, астрономічний час роботи комісії: _____

№ з/п	Місце виявлення дефекту (межа ділянки дороги, довжина, м)	Короткий опис дефекту та причини його виникнення	Необхідні заходи щодо усунення дефектів (із зазначенням орієнтовного обсягу робіт)

Висновок: _____
(рішення щодо необхідності проведення певного виду ремонту)

Голова комісії _____
(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

Члени комісії _____
(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)_____
(посада, військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“ ____ ” _____ 20__ року

Додаток 4

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)
“ ____ ” _____ 20 ____ року

ДЕФЕКТНИЙ АКТ

на _____
(найменування об'єкта, вид робіт)

Умови виконання робіт _____

Обсяги виконання робіт

№ з/п	Найменування робіт і витрат	Одиниця виміру	Кількість	Примітки

Склав _____
(посада) _____ (підпис) _____ (ініціали, прізвище)

Перевірив _____
(посада) _____ (підпис) _____ (ініціали, прізвище)

Додаток 5

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ПЕРЕЛІК

основних робіт з експлуатаційного утримання
автомобільних доріг Міністерства оборони України

1. Основними роботами з експлуатаційного утримання по земляному полотну та водовідвідних спорудах є: профілювання та планування узбіч і укосів на окремих ділянках; ліквідація розмивів, промоїн, деформацій і руйнувань земляного полотна; розчищення земляного полотна від обвалів, зсувів, селевих виносів, осипів та каменепадів, снігових лавин; прочищення водовідвідних каналів; догляд за водовідводом з поверхні дорожнього одягу і земляного полотна.

Роботи з утримання земляного полотна спрямовані на збереження його поздовжнього та поперечного профілю, постійне підтримання в робочому стані різноманітних водоприймальних, водовідвідних і водопропускних споруд, що забезпечує належну надійність земляного полотна, узбіч і укосів. Особливу увагу необхідно приділяти ділянкам з несприятливими ґрунтовими і гідрологічними умовами і особливо на місцях небезпечного здимання, на болотах і в місцевостях із штучним зрошенням.

Головними вимогами до робіт з утримання земляного полотна і водовідвідних споруд за періодами року є такі:

у весняний період необхідно уникати або максимально зменшувати перезволоження ґрунтів земляного полотна талими і ґрунтовими водами;

у літній період необхідно виконувати роботи з догляду та усування незначних деформацій і пошкоджень конструктивних елементів земляного полотна (узбіччя, укоси, водовідвід);

в осінній період необхідно попереджувати перезволоження земляного полотна атмосферними опадами і ґрунтовими водами.

Весняний період особливо відзначається несприятливим впливом природних факторів, у результаті чого виникають умови, які сприяють максимальному зволоженню земляного полотна. Необхідно своєчасно виявляти місця застою води, замулення, проводити очищення узбіч від снігу та льоду, виконувати роботи, що забезпечують швидкий відвід талих вод, своєчасно видаляючи перешкоди і руйнування, що заважають стоку. Поверхню укосів виїмок, які мають вихід ґрунтових вод, доцільно очищати від снігу з видаленням його за межі виїмки.

У кінці весняного періоду, коли ґрунт підсохне, виконують такі роботи: засипка ґрунтом окремих вибоїн, колій та інших пошкоджень на поверхні узбіч;

заповнення ґрунтом промоїн, ям і провалів на укосах насипів і виїмок; планування і ущільнення ґрунтів узбіч;

планування укосів насипів і виїмок для усунення невеликих пошкоджень;

відновлення пошкодженого трав'яного покрову укосів і узбіч (якщо вони укріплені травою);

відновлення ухилів узбіч та укосів.

На укріплених узбіччях під час відновлення деформованих ділянок застосовують матеріали, аналогічні тим, які застосовувалися для їх укріплення.

Ґрунтові узбіччя, які складаються з важких суглинистих ґрунтів, доцільно зміцнювати піщаним ґрунтом.

У літній період виконують роботи зі скошування трав і дрібної порості на узбіччях, укосах, водовідвідних канавах і в смузі відведення, забезпечують умови швидкого стоку води в подальший осінній період.

До початку інтенсивних осінніх атмосферних опадів уся система дренажу і водовідводу повинна знаходитись у робочому стані, укоси і узбіччя повинні мати рівну поверхню і похили, які визначаються місцевими ґрунтовими і кліматичними умовами. Бічні водовідвідні канали і лотки поблизу ділянок, схильних до здимання, до закінчення літнього періоду повинні бути ретельно очищені і за необхідності заглиблені.

В осінній період необхідно слідкувати за роботою дренажної і водовідвідної систем, своєчасно очищати їх від замулювання і засмічування.

Обдерновування укосів земляного полотна і водовідвідних каналів повинно проводитись у вегетаційний період (до 01 жовтня).

Смуги дерну завширшки менш ніж 1 метр повинні врізатися в укіс, а більш широкі смуги складаються на спланований укіс і кріпляться до нього кілочками завдовжки 0,2 м та більше (не менше ніж 8 кілочків на 1 м²).

Насіння травосумішей повинно висіватися при товщині шару гумусового ґрунту не менш ніж 5 см.

2. Основними роботами з експлуатаційного утримання дорожнього одягу і покриття є: засипання кам'яними матеріалами місць виступу органічних в'язучих на поверхню покриття; розбирання ділянок доріг; відновлення та заміна окремих бордюрів (за наявності).

Для ліквідації деформацій і руйнувань на ґрунтових, гравійних і покриттях з щебеню, спричинених рухом автотранспорту і природними факторами, необхідно проводити систематичні роботи з утримання дорожнього одягу. Утримання цих покриттів складається з проведення ямкового ремонту, усунення хвиль, гребінки і колій, виправлення поперечного профілю періодичним профілюванням і з метою створення необхідного поперечного похилу проїзної частини та знепилювання і очищення дорожніх покриттів.

Профілювання виконують у весняний, літній і осінній періоди. Кількість профілювань за сезон залежить від інтенсивності руху, погодних умов і стану покриття.

Перше профілювання проводять ранньою весною (після танення снігу) автогрейдерами чи грейдерами за один-два проходи по одному сліду. Виконувати роботи з профілювання сухого покриття небажано.

Для забезпечення проїзду автотранспорту на ґрунтових, гравійних та щебених покриттях необхідно проводити систематичні роботи з прибирання катуну з проїзної частини дороги.

У періоди сильного зволоження проїзної частини ґрунтових доріг рух на дорогах обмежується. Потужність руху необхідно відновлювати після просихання проїзної частини, коли відносна вологість ґрунту дорівнює 0,7, і розрівнювання її поверхні.

3. Особливості утримання бруківок

Роботи з утримання бруківок полягають у догляді за здимальними і слабкими ділянками доріг, забезпеченні водовідводу, усуненні хвиль, просідань та інших дефектів.

Під час аварійних робіт щодо ремонту бруківок покриття, що підлягає ремонту, розбирають, камені сортують за розмірами.

Забруднений дренальний (піщаний) шар видаляють цілком чи частково. У разі його заміни дно корита планують і виправляють водовідвідні пристрої. Потім влаштовують новий дренальний шар із плануванням і ущільненням. Після цього переходять до укладання каменю. Під час використання колотого каменю проводять ретельне клинцювання і осаджують бруківку легким трамбуванням. Розсипають дрібний щебінь розміром 5–15 мм і мітлами змітають його у шпарки між каменями бруківки.

Трамбують бруківку механічними трамбівками масою 25–30 кг. Після цього розсипають щебінь фракції 5–15 мм і знову трамбують.

Відремонтовані ділянки засипають піском більшої фракції та дрібним гравієм. На ділянках, що ремонтуються, камінь укладають у пісок таким чином, щоб він підвищувався на 1–2 см для запасу на осідання. Відремонтовані ділянки трамбують проходами по колу від країв до центру. За значного обсягу робіт відремонтовані місця після розсипання дрібного щебеню і першого трамбування ущільнюють котками.

Під час ремонту країв бруківки спочатку відновлюють верстовий ряд з підсипанням до нього ґрунту і ретельним його ущільненням з боку узбіччя. Потім закладають зруйновані місця у відповідності з пунктом 3.3.2 цих Правил. Замість відбракованого після розбирання бруківки каменю додається новий у кількості, що визначається на місці. Відремонтовані ділянки засипають піском чи дрібним гравієм, перекриваючи стару бруківку не менше ніж на 0,5 м. Шар засипки протягом двох-трьох тижнів підтримують у належному стані, змітаючи пісок і, за необхідності, підсипаючи його.

4. Особливості утримання щебених і гравійних покриттів, оброблених органічними в'язучими матеріалами

Роботи з утримання щебених і гравійних покриттів, оброблених органічними в'язучими матеріалами, полягають у ремонті, догляді та захисті від руйнування, засипанні кам'яними матеріалами місць виступання органічних в'язучих, прибиранні пилу та бруду, митті за допомогою поливально-мийних машин.

На слабких ділянках, особливо де земляне полотно дуже зволожено, та в місцях здимання проводять тимчасові заходи зі збільшення несучої

здатності шляхом укладання щитів, хмизу, дощок, дернового ґрунту з подальшим їх прибиранням після просихання земляного полотна. За неможливості виконання таких заходів чи недостатньої їх ефективності зменшують інтенсивність руху автомобілів великої вантажопідйомності, знижують швидкість чи зовсім закривають рух, спрямовуючи його в об'їзд, використовуючи засоби організації дорожнього руху.

Підготовка покриття до ямкового ремонту полягає у фрезеруванні або вирубуванні пошкоджених ділянок за позначеним контуром прямокутного обрису (з перекриттям 2–4 см незруйнованої частини покриття), ретельному очищенні і змащуванні стінок вибоїн рідким органічним в'язучим, розігрітим до 60° С, за температури повітря не нижче 5° С.

Роботи щодо ямкового ремонту чорних щебених і чорних гравійних покриттів проводять із використанням чорних щебених і чорних гравійних сумішей, в яких в'язучими є бітум або бітумні емульсії. У деяких випадках використовують холодну асфальтобетонну суміш.

Для ремонту з незначними дефектами покриттів застосовують бітумні мастики або пасти. Ремонт покриттів із використанням мастик проводять методом прямого або зворотного просочування. Мастики можна застосовувати для обмазування вибоїн у разі заповнення їх холодною асфальтобетонною сумішшю.

5. Особливості утримання асфальтобетонних покриттів

Основними роботами з утримання асфальтобетонних покриттів є: ліквідація деформацій і невеликих руйнувань, розподіл кам'яних матеріалів на місцях “випотівання” органічних в'язучих, очищення від пилу та бруду, миття за допомогою поливально-мийних машин.

Як тимчасовий захід ямковий ремонт дозволяється проводити холодною асфальтобетонною сумішшю, холодними бітумомінеральними сумішами, гарячим чи холодним чорним щебенем відповідної фракції.

Вибоїну готують до ремонту шляхом обробки країв пневматичним інструментом, фрезою або застосовуючи розігрів пальниками інфрачервоного випромінювання, з подальшим очищенням від пилу та бруду.

Роботи з ремонту покриття, улаштованого з асфальтобетонних сумішей, проводять, як правило, гарячими асфальтобетонними сумішами приблизно того самого складу, що і покриття, за температури повітря не нижче 10° С.

Як тимчасовий захід під час ямкового ремонту дозволяється застосовувати холодні асфальтобетонні суміші, холодні бітумно-мінеральні суміші, гарячий чи холодний чорний щебінь відповідної фракції. При цьому холодні суміші попередньо розігрівають.

У залежності від глибини підготовленої вибоїни гарячу суміш укладають в один чи декілька шарів: за глибини вибоїни до 5 см – в один шар, за більшої глибини – у два.

Ремонт вибоїн глибиною більше ніж 5 см виконують за такою технологічною послідовністю: краї вибоїни обрубують, вичищають від розкиркованого матеріалу, пилу та бруду, дно і стінки змащують в'язким бітумом у кількості 0,5–0,6 л/м² або рідким бітумом 0,35–0,4 л/м² і виконують пошарове укладання гарячих сумішей за температури 140–160° С.

За наявності на покритті сітки дрібних тріщин, спричинених недостатньою міцністю основи, їх не закривають, а на площі, трохи більшій зруйнованого місця, ламають дорожнє покриття. Після цього видаляють матеріал покриття, основи і підстилкового шару і влаштовують нову основу і асфальтобетонне покриття з пошаровим ущільненням.

За наявності невеликих, ізольованих одна від одної вибоїн, суміш ущільнюють трамбівками чи ручними вібротрамбівками. Ущільнення виконують від країв до середини, при цьому поверхня ремонтіваних місць після ущільнення має бути на рівні покриття.

6. Особливості утримання цементно-бетонних покриттів

Перелік робіт з ремонту цементно-бетонних покриттів складається з ремонту пошкоджень кромки біля швів, граней плит і окремих руйнувань поверхні, усунення місцевих просідань тощо.

Раковини, вибоїни, окремі незначні площі поверхневого руйнування заповнюють цементними і полімербетонними сумішами, а також сумішами на рідкому промисловому склі.

В окремих випадках можливе використання асфальтобетонних сумішей. Склад ремонтних сумішей підбирається для кожного окремого випадку в залежності від матеріалів, що використовуються.

Ремонт покриття матеріалами на основі мінеральних в'язучих (цементно-бетонна суміш, суміш на рідкому склі) має виконуватись у теплу пору року за температури повітря не нижче 5° С. Полімербетонну суміш використовують при температурі повітря не нижче 15° С. Суміш укладають на очищену від пилу і бруду суху поверхню бетону (цементно-бетонну суміш укладають на попередньо зволожену поверхню).

Під час використання цементних і полімербетонних сумішей поверхні покриття, на яких є бітумні, паливні та інші плями, додатково очищують. Плями видаляють механічним способом, випалюванням чи хімічним способом – обробкою поверхні розчином (двадцять вісім відсотків) соляної кислоти з розрахунку 0,4–0,5 л/м². Потім покриття ретельно миють водою і просушують.

Під час ремонту покриття мають використовуватися дорожні дрібнозернисті (піщані), звичайні (щебеневі) цементно-бетонні суміші, а в разі термінового ремонту дозволяється використання швидкотвердіючих бетонів: дрібнозернистих бетонів, виготовлених на рідкому склі за спеціальною технологією, звичайних і дрібнозернистих бетонів на глиноземному, а також на розширювальних цементах.

Для ремонту пошкоджень глибиною до 5 см слід використовувати дрібнозернистий (піщаний) дорожній цементобетон. За наявності глибини руйнування більше 5 см використовують піщані чи звичайні бетони з максимальним розміром щебеню до 20 мм. За 10–20 хвилин до укладання цементно-бетонної суміші на підготовлену поверхню тонким шаром наносять цементний клей, приготовлений з пластифікованого цементу марки не нижче ніж 500, зі співвідношенням цемент – вода – 1,6–1,7.

Готову суміш рівномірно розподіляють кельмами та дерев'яними прасками на 3–4 см вище поверхні покриття, ущільнюють ручними чи механічними трамбівками за два-три удари по кожному сліду, а потім поверхневим вібратором.

7. Роботи з експлуатаційного утримання мостів

Ліквідація пошкоджень елементів штучних споруд (бар'єрних та перильних огорожень, настилів, стояків та підпірних стінок, дренажних систем, конусів, кам'яної кладки, штукатурки тощо);

усунення деформацій, тріщин, руйнувань захисних шарів;

фарбування елементів мостових споруд або їх окремих елементів;

антисептування та заміна пошкоджених елементів дерев'яних мостів;

заміна дефектних заклепок, болтів;

ліквідація розмивів та відновлення, укріплення берегів у зоні штучних споруд;

виявлення тріщин і сколювань на бетонних елементах і своєчасне вжиття запобіжних заходів;

видалення сторонніх предметів для забезпечення стоку зливних та паводкових вод;

заготовка щитів, закриття восени і відкриття весною отворів труб.

Усі елементи проїзної частини мосту та підходів до нього слід постійно прибирати від сміття, снігу, наносів та зайвих речей, щоб не допустити утворення валків із наносів біля тротуарів, під смугою огорожень, на ґратах водоскидних трубок, у зазорах бордюрів, вікнах огорож, на конусах під мостом, під водоскидами та на тротуарах і карнизах. Постійно контролювати додержання встановленого режиму руху по мосту із збереженням у належному стані знаків, розмітки тощо.

Підтримувати в належному стані огороження проїзної частини, перила, покриття та підходи. Запобігати утворенню зон застою поверхневої води, ям, напливів, гребінок на покритті, біля тротуарів і деформаційних швів.

Забороняється лишати розкритими тріщини на покритті, бетонних поверхнях, над деформаційними швами, ями та вирви в асфальтобетоні, порожнини, у яких може залишатися вода чи бруд.

Забороняється також скидання сміття крізь водовідвідні трубки, за перильні огорожі, на конуси чи під міст. Сміття необхідно вивозити після прибирання, не допускаючи його накопичення.

У зимовий період експлуатації першочерговим завданням є запобігання утворенню снігового чи льодового шару. Забороняється використання сольових сумішей чи розчинів як на проїзній частині, так і на підходах до неї по довжині не менше ніж 30–50 м, слід використовувати протижеледні матеріали промислового виробництва, що не містять хлоридів.

Складні дефекти чи пошкодження елементів мостового полотна підлягають позачерговому обстеженню для розроблення рекомендацій з їх усунення та коригування режиму експлуатації.

Своєчасне виявлення та усунення дефектів опор та фундаментів є невід'ємною частиною експлуатації мостової споруди. Особливу увагу під час нагляду слід звертати на стан несучих конструкцій опор, на яких поява дефектів та ушкоджень призводить до зниження несучої здатності споруди.

До таких дефектів та ушкоджень належать:

зміна геометричного положення;

наявність розкритих, перетинаючих конструкцію, тріщин (шириною більше ніж 0,2 мм) на палях, стоянах, ригелях у місцях виникнення найбільших напружень;

наявність вертикальних тріщин великого розкриття шириною більше ніж 1 мм, перетинаючих цокольну частину опори і ростверк з відокремленням масиву бетону;

фільтрація води крізь шви передньої стінки необсипних стоянів та відокремлення зворотних стінок або відкрилків обсипного стояна від передньої тріщини;

нахил шафової стінки та підфермовика в бік насипу підходів;

руйнування підферменного каменя.

Утримання опор має мету запобігти виникненню дефектів, що знижують як довговічність опори, так і її несучу здатність. Для цього слід:

не допускати накопичування наносів (чи бруду крізь зруйнований деформаційний шов) на поверхнях елементів опор та стоянів;

забезпечувати стік води з поверхонь ригелів та підфермовиків;

поновлювати ушкоджені захисні шари елементів опори, передбачені проектним рішенням;

здійснювати заходи щодо запобігання виникненню дефектів чи консервації їх розвитку;

утримувати в належному стані експлуатаційні пристрої (сходи, огорожі, майданчики тощо).

Нагляд за конструкцією прогонової частини залізобетонних мостів має за мету вчасно виявити дефекти і, відповідно до цього, призначити термін спеціального огляду та встановити режим експлуатації (обмежити рух по споруді або закрити його) та запобігти подальшому розвитку руйнувань.

Більшість дефектів мають бути ліквідовані за спеціальним проектом ремонту чи реконструкції мосту, виконаного на основі результатів обстеження мосту з призначенням тимчасового режиму його експлуатації.

При постійному нагляді та догляді за металевими прогоновими будовами в першу чергу оглядають усі дефектні місця, в яких висока імовірність появи пошкоджень. Такими місцями є заклепкові з'єднання, зварні шви і місця біля швів, місця різкої зміни перерізів елементів, місця з вхідними кутами, місця приєднання поперечних балок до головних.

Оглядають також усі місця, де можуть збиратися бруд, сміття, вода, сніг та лід, визначають ділянки конструкцій, які погано провітрюються і можуть часто зволожуватись. Найбільше засмічуються вузлові з'єднання, елементи, розміщені під деформаційними швами, нижні пояси ферм, місця поблизу водовідвідних трубок, опорні частини.

Під час огляду прогонових будов виявляють також пошкодження конструкцій: розриви, пробіони, вм'ятини, погнутості. Такі пошкодження виникають унаслідок ударів транспорту в мостах із рухом униз.

Основними дефектами бетонних і кам'яних мостових споруд є:

порушення роботи елементів водовідводу та дренажу за стоянами;

руйнування гідроізоляції склепіння і задніх граней стоянів;

тріщини, як правило, поздовжні, у кам'яній кладці і бетоні склепінь, рідше – у щоконкретних стінках;

вивітрювання швів кладки, корозія (каменю і бетону), особливо в місцях перемінного рівня води і льодоходу, раковини і відколи.

При нерівномірних осіданнях опор у п'яткових і ключових перерізах з'являються великі поперечні тріщини, які свідчать про зміну розрахункової схеми (перетворення склепіння у дво- або тришарнірне) із суттєвим зменшенням несучої здатності споруди.

У однопрогонових аркових мостах вода з проїзної частини відводиться до дренажу по гідроізоляції, покладеній на склепінні і задніх стоянах.

Ознаками поганого водовідводу і незадовільного стану гідроізоляції є мокрі плями і потьоки (з вимиванням вапна або солей бетону) на поверхні зовнішніх граней склепіння і опор.

Водовідвідні трубки необхідно періодично прочищати. Щоб запобігти забрудненню поверхні кладки водовідвідним трубкам надають відповідний нахил, подовжують їх за межі склепіння на 15–20 см.

Утримання кам'яних і бетонних мостів, крім звичайних робіт, полягає у спостереженні за їх станом; установленні маяків із алебастру (гіпсу) на тріщини, фіксуванні кінців тріщин незмивною фарбою з унесенням необхідних записів у мостову книгу.

За наявності великої кількості дрібних тріщин або вивітрювання на великій площі рекомендується нанести суцільну штукатурку, яка дозволяє краще стежити за стабілізацією або “диханням” тріщини.

Основними завданнями утримання дерев'яних мостів є:

- запобігання появі і розвитку гниття;
- очищення елементів мосту від бруду, снігу і льоду;
- усунення дрібних дефектів;
- усунення ослаблення болтів і тяжів;
- забезпечення протипожежними засобами.

Проїзну частину мосту і тротуари потрібно постійно очищати від бруду і сміття, а в зимовий період – від снігу.

Для провітрювання берегових опор і прогінних будов малих мостів потрібно прибирати чагарник і високу траву, які знаходяться в безпосередній близькості від отвору споруди.

8. Роботи з експлуатаційного утримання труб

Основними завданнями утримання труб є підтримання нормального водотоку через трубу і запобігання утворенню дефектів у насипу і проїзній частині над трубою і в конструкції труби, усунення дрібних пошкоджень.

Під час чергових оглядів труб відмічають і фіксують дефекти, які найбільш часто зустрічаються:

нерівномірні просідання ланок труб по її довжині, які спостерігаються на торф'яних, глинистих або слабких ґрунтах, або спричиняються підмиванням фундаментів;

тріщини, деформації і сплющування ланок труб і оголовків, спричинені дією навантажень;

мокрі плями і вимивання солей бетону внаслідок пошкодження гідроізоляції і фільтрації води через насип;

відривання оголовків від труби і значні тріщини в оголовках, які виникають у результаті підмивання фундаментів, нерівномірних осідань, збільшення тиску зволоженого ґрунту на відкритки оголовків;

незадовільний стан стиків ланок (фільтрація води, наявність тріщин).

Крім того, перевіряють стан бетону і кам'яного мурування всіх конструктивних елементів труб і стін укріплення укосів насипу.

Водопрпускні труби влітку очищають від сміття і мулу, а взимку – від снігу і льоду.

На зимовий період усі труби потрібно закривати на вході і виході щитами із хмизу для запобігання проникненню снігу всередину труби. На водотоках у щитах залишають отвори на випадок відлиги.

Русло на підході до труби рекомендується випрямляти, закріплювати його дно і береги кам'яним накидом. У зоні розтікання потоку за трубою, за наявності розмивання берегів, укріплення їх обов'язкове. Підводні русла, водобійні колодязі і гальмівник на виході з труби регулярно очищають від наносів і від сторонніх предметів. Потрібно також вживати заходів з попередження яроутворення, а в разі їх утворення – робити закріплення.

У разі виникнення осідання або зсуву ланок труб дефектні шви зашпаровують, а лоток труби вирівнюють бетоном.

Тріщини і раковини в бетоні ланок і оголовоків розчищають і штукатурять цементним розчином, попередньо очистивши арматуру від корозії.

9. Основними роботами з експлуатаційного утримання щодо організації та безпеки дорожнього руху є: заміна та встановлення відсутніх окремих дорожніх знаків, шлагбаумів і стовпчиків, знаків індивідуального проектування, світловідбивних елементів, усунення незначних пошкоджень огорожень, напрямних пристроїв; відновлення або нанесення нової вертикальної та горизонтальної розмітки, влаштування огорожень; влаштування тимчасової горизонтальної розмітки; укріплення гірських схилів уздовж доріг.

10. Основними роботами у процесі зимового утримання є: заготівля матеріалів (пісок, шлак, кам'яні висівки, суміші тощо); виготовлення, влаштування постійних снігозахисних споруд (парканів, ґрунтових валів тощо) та їх періодичне поновлення; виготовлення, встановлення (перестановка), відновлення та демонтаж тимчасових снігозатримуючих засобів (щитів, огорожень, сіток тощо); обробка доріг протиожеледними матеріалами при зимовій слизькості та ожеледиці; патрульне снігоочищення автомобільних доріг, розчищення їх від снігових заносів, усунення

ущільненого снігового шару з поверхні проїзної частини, прибирання і відкидання снігових валів з узбіч; очищення від снігу та льоду елементів мостових споруд та труб, а також зони спряження з насипом, підфермових майданчиків, опорних частин прогінних будов, опор, конусів та регуляційних споруд, підходів і сходів; проведення протилавинних заходів; виготовлення і встановлення сигнальних віх.

Додаток 6

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ПЕРЕЛІК

основних робіт з поточного (планово-попереджувального)
ремонту автомобільних доріг Міністерства оборони України

1. Земляне полотно та водовідвідні споруди

Поточний ремонт земляного полотна і водовідводу проводять із метою відновлення проектних експлуатаційних характеристик і доведення їх до відповідності вимогам автомобільного руху, місцевих кліматичних і гідрологічних умов.

Основні роботи:

усунення окремих пошкоджень земляного полотна, дренажних та водовідвідних споруд, підвідних і відвідних русел біля мостів і труб;

зменшення ухилів насипів;

ліквідація несанкціонованих з'їздів;

улаштування ґрунтових банкетів і берм для захисту укосів від розмивань і для затримки принесеного снігу;

відновлення водовідводу на перехрестях і примиканнях, майданчиках для зупинки, стоянках автомобілів тощо;

зміцнення стінок і дна водовідвідних каналів на ділянках, що піддаються розмиванню;

ліквідація деформацій і руйнувань земляного полотна;

ремонт пошкоджених елементів водовідвідних споруд, захисних укріплень та регуляційних споруд;

розчищення обвалів, зсувів, селевих виносів, осипань та каменепадів;
укріплення узбіч та укосів земляного полотна і виїмок;
термінові роботи з ліквідації пучин.

2. Дорожній одяг та покриття

Основні роботи:

улаштування поверхневих обробок та інших шарів зносу для підвищення шорсткості, поліпшення рівності покриттів і вирівнювання поперечного профілю;

ремонт та відновлення зношених верхніх шарів цементно-бетонних, асфальтобетонних та інших покриттів, у тому числі за технологією регенерації та профілювання, діагностика дорожніх одягів;

влаштування тонкошарових покриттів з емульсійно-мінеральних та асфальтобетонних сумішей поверх існуючих дорожніх одягів;

розшивка та герметизація тріщин та швів на покриттях;

поновлення профілю щебених, гравійних поліпшених покриттів із додаванням до 50% товщини шару нових матеріалів;

відновлення профілю і посилення окремих ділянок проїзної частини щебених, гравійних і ґрунтових доріг з додаванням місцевих дорожньо-будівельних матеріалів: щебеню, гравію, шлаку, кам'яних висівок тощо – до 500 м³ на 1 км;

перемощення окремих ділянок бруківки (до 50% загальної площі ділянки);

суцільний ремонт окремих ділянок дорожнього покриття;

улаштування тротуарів;

заміна окремих плит цементно-бетонних покриттів;

ремонт віражів на горизонтальних кривих;

відновлення та влаштування бордюрів і зміцнюючих смуг по краях удосконалених покриттів на ділянках автомобільних доріг, що ремонтуються;

улаштування та ремонт укріплених узбіч з покриттям перехідного типу.

Поточний ремонт гравійних і щебених покриттів полягає в поновленні шару зносу, у суцільному вирівнюванні поперечного профілю з додаванням нового матеріалу в об'ємі до 500 м³ на 1 км.

Суцільне вирівнювання гравійних і щебених покриттів здійснюють за наявності великої кількості нерівностей у вигляді колій, хвиль і вибоїн чи у разі деформації поперечного профілю.

Ремонтне профілювання включає киркування, планування поверхні, розсипання додаткової кількості гравію (щебеню), профілювання проїзної частини, полив водою, укочення.

До поточного ремонту бруківок належить перебрукування ділянок дороги, на яких деформації, що утворилися, неможливо усунути ямковим ремонтом, або улаштування тонкошарового покриття способом подвійної чи потрійної поверхневої обробки.

Під час перебрукування старе покриття розбирають. Каміння сортують за розмірами, забруднений піщаний шар замінюють повністю або частково.

До поточного ремонту щебених і гравійних покриттів, оброблених в'язучими матеріалами, відносять роботи з відновлення шару зносу шляхом одиночної чи подвійної поверхневої обробки або із застосуванням асфальтобетонних та чорнощебених сумішей та засобів регенерації і профілювання, а також розшивку та герметизацію тріщин.

До поточного ремонту асфальтобетонних покриттів належать роботи з розшивки та герметизації тріщин, з відновлення зношених верхніх шарів, у тому числі засобами регенерації і профілювання, а також з улаштування тонкошарових покриттів поверх існуючого покриття. Такі шари улаштовують

способом поверхневої обробки, а також із асфальтобетонних, литих емульсійно-мінеральних чи інших бітумомінеральних сумішей різного складу.

До поточного ремонту цементно-бетонних покриттів відносять роботи з розшивки та герметизації тріщин і швів, вирівнювання плит, що просіли, ремонт стиків плит на великій протяжності та улаштування на ділянках із поверхневими руйнуваннями бетону захисних шарів із спеціальних сумішей, а також подвійну поверхневу обробку плит органічними в'язучими.

3. Мости

Основні роботи з утримання мостів – ремонт, підсилення або відновлення, а також заміна:

- захисних, укріплюючих і регуляційних споруд;
- упору в основі конусів і дамб;
- укріплень укосів, сходів;
- перехідних плит;
- тіла опор, влаштування оболонок опор, поясів балок укосних та шафових стінок;
- деформаційних швів;
- гідроізоляції проїзної частини та тротуарів;
- покриття проїзної частини та тротуарів;
- окремих тротуарних блоків, бордюрів;
- водовідвідних систем, водовідвідних трубок;
- пошкоджених елементів металевих прогонових будов;
- балок залізобетонних прогонових будов;
- опорних частин;
- огорожень та оглядових пристроїв;

фарбування з видаленням продуктів корозії, зачищенням металу прогонових будов і нанесенням ґрунтовки;

улаштування шару зносу проїзної частини з ремонтом деформаційних швів.

На міжремонтні терміни елементів мостів впливають такі фактори:

агресивність довкілля;

експлуатаційний вік споруди;

інтенсивність руху та склад транспортного потоку.

Ступінь впливу цих факторів ураховується за допомогою поправних коефіцієнтів до нормативних термінів:

K1 – коефіцієнт, що враховує регіон розташування мостової споруди;

K2 – коефіцієнт, значення якого залежить від реального терміну експлуатації;

K3 – коефіцієнт, який враховує інтенсивність руху та склад транспортних потоків.

Розрахунковий міжремонтний термін T обчислюється за формулою:

$$T = T_k \times K_1 \times K_2 \times K_3 ,$$

де T_k – нормативний міжремонтний термін за таблицею 1;

$K_1 - K_3$ – поправні коефіцієнти за таблицями 1–3.

За відсутності даних для будь-якого коефіцієнту його значення дорівнює 1.

Періодичність виконання дорожньо-ремонтних робіт наведено в таблиці 1.

Таблиця 1

Ремонтні роботи	Періодичність, років
1	2
Проїзна частина	
Ремонт нерівностей, вибоїн, тріщин у покритті	1
Ремонт деформаційних швів компенсаторного типу, ремонт гідроізоляції в зоні деформаційних швів та вздовж огородження на проїзній частині шириною 70 см	5
Заміна сталевих ковзних листів	10
Заміна металевої складової бар'єрного огородження	20
Нова поверхнева обробка	2
Заміна покриття тротуарів	5
Фарбування металевого поручня	5
Заміна асфальтобетонного покриття	7
Залізобетонні прогонові будови	
Зашпарування тріщин, раковин, відколів	1
Відновлення захисного шару (в попередньо-напружених балках)	10/20
Ремонт поперечного об'єднання	10
Нанесення захисного покриття	8
Опори та опорні частини	
Зашпарування тріщин у бетонних та кам'яних опорах	20
Зашпарування тріщин і відколів у залізобетонних опорах	25
Ремонт підфермовиків	25
Фарбування та змащування опорних частин	3
Цементування та торкретування	40

1	2
Сполучення моста з насипом	
Заміна перехідних плит	25
Досипка насипу та конусів	Через 2 роки після будівництва та кожні 7 років
Відновлення ділянок конусів	6
Розчищення та відновлення берегів	10

Значення коефіцієнту впливу регіону розташування мостової споруди K_1 наведено в таблиці 2.

Таблиця 2

Регіон розташування мостової споруди	Значення коефіцієнтів K_1 , для елементів				
	МОСТОВОГО ПОЛОТНА	СПОЛУЧЕННЯ МОСТА З ПІДХОДАМИ	ПРОГОНОВИХ БУДОВ	ОПОРНИХ ЧАСТИН	ОПОР ТА ФУНДАМЕНТІВ
1	2	3	4	5	6
Волинська, Рівненська, Житомирська, Київська, Чернігівська області	0,85	0,90	0,95	0,90	1,0
Чернівецька, Львівська, Івано-Франківська, Сумська, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Полтавська, Черкаська області	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

1	2	3	4	5	6
Харківська, Кіровоградська, Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька області	1,05	1,05	1,05	1,1	1,1
Луганська, Дніпропетровська та Донецька області	1,0	1,0	0,9	0,85	0,95
Гірські райони Карпат та Криму	0,85	1,0	0,95	1,2	0,85
Зона на відстані 30 км від Азовського та Чорного морів	1,05	1,0	0,85	0,85	0,9

Значення коефіцієнту впливу дійсного терміну експлуатації споруди K_2 наведено в таблиці 3.

Таблиця 3

Термін експлуатації, років	Значення коефіцієнтів K_2 , для елементів				
	мостового полотна	сполучення моста з підходами	прогонових будов	опорних частин	опор та фундаментів
1	1,2				
3	1,1				
5	1,0	1,2			
10	0,9	1,1			
15	0,7	1,0	1,05	1,05	
20		0,90	1,0	1,0	1,10
30		0,80	0,95	0,95	1,05
40			0,90	0,90	1,0
50 і більше			0,80	0,85	0,90

Значення коефіцієнту впливу категорії автомобільної дороги K_3 наведено в таблиці 4.

Таблиця 4

Значення коефіцієнтів K_3 , для елементів				
мостового полотна	сполучення моста з підходами	прогонових будов	опорних частин	опор та фундаментів
1,10	1,10	1,05	1,0	1,10

Поточний ремонт елементів мостового полотна проводять по групах пов'язаних між собою конструкцій:

проїзної частини – покриття, шарів гідроізоляції, засобів водовідведення та ушкоджень плити проїзної частини (біля водовідвідних трубок, деформаційних швів, кріплення огорожень, тротуарів тощо);

тротуарів, огорожень проїзної частини, перил та суміжних зон дорожнього одягу та гідроізоляції, каналів комунікацій та їх деформаційних швів;

деформаційних швів проїзної частини, в'їздів, суміжних зон дорожнього одягу та водовідведення з укосів підходів.

Призначення виду ремонту дорожнього одягу залежить від стану гідроізоляції споруди. Якщо протікання гідроізоляції значні, то необхідно ремонтувати всі шари, включаючи й слабоушкоджене покриття. Забороняється поновлення покриття додатковим шаром асфальтобетону без спеціального проектного рішення, узгодженого з діючими нормами.

Ямковий ремонт дорожнього одягу (до 3% ушкодженої поверхні) проводять шляхом розбирання ушкоджених місць прямокутниками та зрізанням напливів. Поновлення розібраних шарів на ділянках ремонту провадять із застосуванням руберойду, асфальтобетонних сумішей; для захисного шару можливе використання цементно-бетонних сумішей.

Після часткового ремонту покриття влаштовують поверхневу обробку всієї проїзної частини мосту.

Для ремонту гідроізоляції використовують бітумну мастику, полімерні матеріали. Для покриття використовують зсувостійкі, жорсткі щербеністі асфальтобетони із вмістом щебеню 55–65%. Як виняток дозволяється використовувати суміші з меншою жорсткістю, наприклад, литий асфальтобетон, але його використовують тільки під час часткового ремонту, площа ремонтної карти не більше ніж 4–6 м².

За неможливості проведення повного ремонту дорожнього одягу разом із зруйнованою гідроізоляцією допустимим є тимчасове поновлення водонепроникності проїзної частини поверхневою обробкою асфальтобетонного покриття з ретельним поновленням дорожнього одягу біля крайок (поруч із тротуарами, деформаційними швами та водоскидами).

Лущення поверхні залізобетонного огороження чи бордюрів зупиняють розчищенням сколів, промиванням засолень, проведенням ізоляційних робіт на оголеній арматурі (бітумною чи бітумно-епоксидною мастикою або стійкими лакофарбовими сполуками) та подальшим поновленням захисного шару бетону. Відновлену поверхню необхідно обробити рідиною ПКЖ-2.

Під час стикування нової та старої гідроізоляції необхідно перекривати стару новою на 10–15 см з урахуванням напрямку стоку води.

Покриття на прогоновій будові, які мають мережу тріщин, здимання або вибоїни, замінюють новими.

Місце просідання на в'їздах на міст ліквідовують перекладанням перехідних плит з обов'язковою заміною ґрунту під ними дренажною сумішшю.

Поточний ремонт опор мостів передбачає:

поновлення відколів частин, що відокремилися (суміжних з відколами), та нанесення на них нового захисного шару;

поновлення втраченого захисного шару внаслідок руйнування льодом, корозії бетону та лущення з попереднім розчищенням ушкоджених площин, розробкою країв руйнування по нормалі до поверхні бетону на глибину не менше ніж 30 мм;

поновлення втрат руслоукріплення накиданням кам'яних блоків, а при значних розмивах – переобладнання усього комплексу регуляції, але тільки за спеціально розробленим проектом.

Роботи з ремонту дефектних елементів прогонових будов, які потребують складання проекту, відносяться до капітального ремонту, усі інші – до поточного ремонту.

Номенклатура робіт з поточного ремонту металевих прогонових будов:
заміна заклепок;

підтяжка та заміна болтів;

одиначна заміна та ліквідація пошкоджень окремих елементів прогонових будов, які не потребують обґрунтування розрахунком (усунення виникнення тріщин у металі, виправлення місцевих деформацій, підсилення та ліквідація окремих пошкоджень);

ремонт деталей опорних частин, який не вимагає їх розвантаження;

фарбування металоконструкцій.

4. Труби

Основні роботи з утримання труб: подовження, заміна окремих ланок; ремонт оголовок; виправлення ізоляції і стиків труб.

У разі просочування води через шви між ланками залізобетонної труби (а в кам'яній кладці – через склепіння і стіни) необхідно відремонтувати гідроізоляцію. Для цього розкривають насип над дефектною ділянкою труби і заповнюють дефектні шви клоччям, просоченим бітумною мастикою. Зовні

труби шви перекривають на ширину 25 см декількома шарами рулонного матеріалу з прошарками бітумної мастики. Інші частини поверхні труби обмазують двома шарами бітумної мастики. Потім відновлюють насип над трубою шарами ущільненого ґрунту по 10–15 см.

Порожнини за трубами, які утворилися внаслідок вимивання ґрунту через дефектні шви, при невеликих висотах насипу заповнюють ґрунтом, розкриваючи зверху дефектну ділянку, а при високих насипах або недоцільності розкриття насипу – піском або цементною сумішшю під тиском. Після заповнення порожнин дефектні шви зашпаровують.

У разі частих замулювань труби потрібно передбачити заходи, які зменшують каламутність потоку: за можливості улаштувати відстійні басейни перед спорудами вимагати від господарств виконання агротехнічних засобів, які підвищують антиерозійну стійкість ґрунту.

У разі імовірності закупорювання вхідного отвору труби потрібно ставити перед нею захисні огорожі.

Під час ремонту укріплення на виході з труби видаляють рослинність (якщо вона є), відновлюють суцільність ґрунтової основи, за необхідності улаштовують підготовку основи під плити кріплення, укладають плити, жорстко з'єднують (зв'язують або зварюють) випуски арматури з плити і покривають бітумним лаком, шви заповнюють бетоном.

Додаток 7

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ПЕРЕЛІК

основних робіт з капітального ремонту
автомобільних доріг Міністерства оборони України

1. Земляне полотно та водовідвідні споруди:

виправлення земляного полотна у плані, поздовжньому і поперечному профілях на окремих ділянках;

усунення руйнувань на ділянках, що виникли внаслідок недостатнього водовідводу;

улаштування дренажів, ізолюючих прошарків;

укріплення укосів та інші роботи, що забезпечують стійкість земляного полотна;

відновлення діючих та влаштування нових споруд водовідводу, берегозахисту та зливової каналізації;

розкриття виїмок для забезпечення видимості на кривих у плані;

улаштування укосів земляного полотна до нормованих значень.

2. Дорожній одяг та покриття:

підсилення та влаштування нового дорожнього одягу в місцях розширення проїзної частини, виправлення і перебудови земляного полотна;

встановлення нових бордюрів по краях удосконалених покриттів;

ліквідація колій глибиною понад 45 мм із заміною нестабільних шарів дорожнього одягу методами фрезерування і регенерації на ширину смуги руху або на всю ширину покриття з укладанням одного чи декількох шарів асфальтобетону;

поновлення профілю щебневих, гравійних поліпшених покриттів з додаванням кам'яних матеріалів більше 500 м³ на один кілометр;
влаштування і ремонт віражів на горизонтальних кривих;
перемощування бруківок із повною чи частковою заміною піщаної основи або влаштування удосконалених покриттів з використанням старих бруківок (понад 50% загальної площі) як основи;
улаштування більш удосконалених типів покриттів з використанням старих як основи.

3. Штучні споруди:

перебудова існуючих мостових споруд і водопропускних труб;
підсилення, поширення мостових споруд з доведенням їх габаритів та (або) вантажопідйомності до розрахункових;
заміна, відбудова та підсилення опор, торкретування поверхні, відновлення облицювання масивних опор, цементация кам'яної кладки, заміна дренажу, ліквідація місцевих розмивів біля опор;
поновлення, підсилення, заміна елементів прогонових будов і опорних частин (заміна пошкоджених елементів поясів і ферм металевих прогонів, заміна балок прогонових будов, заміна опорних частин тощо), встановлення їх у проектне положення;
заміна залізобетонних та металевих огорожень;
заміна тротуарних блоків;
заміна гідроізоляції та покриття проїзної частини;
заміна перехідних плит сполучення мостової споруди з насипом, у тому числі з відновленням дренажної засипки;
відновлення і улаштування підпірних стін, протилавинних галерей, захисних укріплень, регуляційних споруд тощо;
поновлення, улаштування системи водовідводу.

4. Безпека дорожнього руху – улаштування:
- тимчасової розмітки на період капітального ремонту і її видалення після закінчення робіт;
 - постійної розмітки після капітального ремонту.

Додаток 8

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини _____

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)

“ ____ ” _____ 20 ____ року

АКТ

приймання робіт з поточного ремонту (експлуатаційного утримання)
автомобільної дороги (ділянки, штучної споруди)

Комісія, призначена наказом від “ ____ ” _____ 20 ____ року № _____,
у складі:

голови (представник замовника) _____
(посада, прізвище, ім'я, по батькові)

членів комісії: _____
(посада, прізвище, ім'я, по батькові)

(посада, прізвище, ім'я, по батькові)

(посада, прізвище, ім'я, по батькові)

провела приймання робіт, виконаних _____

(найменування організації, яка виконала роботу)

з “___” _____ 20__ року до “___” _____ 20__ року з поточного ремонту (експлуатаційного утримання) автомобільної дороги (ділянки, штучної споруди) _____,

_____ (найменування автомобільної дороги, ділянки, штучної споруди)

яка закріплена за _____ (найменування військової частини).

Комісії пред’явлені та нею розглянуті такі документи:

1. Договір на виконання робіт від “___” _____ року № _____

2. Виконавча документація _____

На підставі розгляду пред’явлених документів та огляду дороги (ділянки) комісія

ВСТАНОВИЛА:

1. На об’єкті виконано роботи, вказані в додатку до акта приймання.

2. Кошторисна вартість робіт становить:

усього _____ тис. грн, у тому числі:

устаткування, інвентар _____ тис. грн.

3. Фактичні витрати (для замовника) _____ тис. грн.

Рішення приймальної комісії:

Пред'явлені до приймання роботи з поточного ремонту
(експлуатаційного утримання) _____

_____ (найменування автомобільної дороги, ділянки, штучної споруди)

_____ прийняти в експлуатацію.
(її протяжність, з якого по який кілометр)

Голова комісії

_____ (посада) _____ (підпис) _____ (ініціали, прізвище)

Члени комісії:

_____ (посада) _____ (підпис) _____ (ініціали, прізвище)

_____ (посада) _____ (підпис) _____ (ініціали, прізвище)

_____ (посада) _____ (підпис) _____ (ініціали, прізвище)

“ _____ ” _____ 20 ____ року

ВІДОМІСТЬ

виконаних робіт з поточного ремонту (експлуатаційного утримання)
автомобільної дороги (ділянки, штучної споруди)

(найменування дороги (ділянки), з якого по який км, штучної споруди)

Місце виконання робіт		Найменування робіт	Обсяги виконаних робіт	Вартість виконаних робіт, тис. грн
початок КМ+	кінець КМ+			
I. Земляне полотно, водовідвід, узбіччя				
II. Дорожній одяг (дорожнє покриття)				
III. Штучні споруди				
IV. Облаштування автомобільної дороги				

Замовник _____
(посада) (підпис) (ініціали, прізвище)

Підрядник _____
(посада) (підпис) (ініціали, прізвище)

Додаток 9

до Правил користування, ремонту
і утримання автомобільних доріг
Міністерства оборони України

ПОВІДОМЛЕННЯ

про дорожньо-транспортну пригоду на автомобільній дорозі
військової частини _____

1. _____ на дорозі _____
(дата, час скоєння ДТП) (найменування дороги, км +)

_____ (відстань до найближчого населеного пункту)

2. Характеристика дороги в місці скоєння ДТП: _____
(тип покриття,

_____ ширина проїзної частини, узбіч, наявність дорожніх знаків, розмітки,

_____ огорожень, тротуару)

3. Ділянка дороги: _____
(пряма у плані/крива у плані радіусом __; підйом/спуск,

_____ перехрестя; міст, шляхопровід, естакада, підхід до залізничного переїзду)

4. Погодні умови: _____
(світло/темно, сухо, туман, снігопад, сніговий настил,

_____ ожеледиця, дощ, мокре покриття, роса, іній)

5. Дані про транспортні засоби, водіїв та пасажирів: _____
(модель та номер ТЗ,

_____ його тип, власник, кількість пасажирів, прізвище водія)

6. Обставини пригоди: _____

7. Причини ДТП: _____

8. Наслідки ДТП: а) загинуло (осіб) _____

б) поранено (осіб) _____

9. Претензії до військової частини: _____

(недоліки в експлуатаційному утриманні

ділянки дороги, зазначені в акті огляду місця ДТП)

10. Брала участь у розслідуванні (огляді місця):

а) від правоохоронних органів _____

(посада, ініціали, прізвище)

б) від військової частини _____

(посада, ініціали, прізвище)

Командир військової частини

(військове звання, підпис, ініціали, прізвище)