МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Москва 1982

gost.e-ecolog.ru

Министерство транспортного строительства

ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Утверждена приказом Минтрансстро
от 2 августа 1982г. № 181

Москва 1982

Разработана Минтрансстроем с участием Советов Министров союзных республик во исполнение постановления Совета Министров СССР от 9 сентября 1980г. № 777 "О классификации автомобильных дорог СССР".

© Государственный всесоюзный дорожный научно-исследовательский институт, 1982

1. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция определяет порядок технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования, проводимой Советами Министров союзных республик в период 1981-1985гг. (Совет Министров РСФСР - до 1988г.) во исполнение постановления Совета Министров СССР от 9 сентября 1980г. №777 "О классификации автомобильных дорог СССР".

1.2. Инструкция определяет состав элементов и технические параметры автомобильных дорог, подлежащих технической инвентаризации, и содержит рекомендации по методам и техническим средствам проведения этой работы, а также сводные формы, подлежащие заполнению по итогам инвентаризации.

1.3. Цель технической инвентаризации автомобильных дорог и сооружений на них - установить типы, протяженность и состояние дорог и их отдельных элементов, наличие и состояние дорожных сооружений, линейных техничеоких зданий и сооружений, инженерных обустройств дорог, обстановки и ограждений дорог.

Техническая инвентаризация должна проводиться по всем дорогам общего пользования, на которые отсутствуют технические паспорта или данные паспортов требуют уточнения.

1.4. При технической инвентаризации автомобильных дорог:

уточняют перечень автомобильных дорог общего пользования, их наименование и протяженность;

устанавливают или уточняют геометрические параметры дорог;

определяют типы и состояние покрытий, оценивают прочность дорожных одежд;

проводят инвентаризацию мостов, путепроводов, эстакад, труб, тоннелей, галерей и других искусственных сооружений;

учитывают служебные, технические и гражданские здания и сооружения;

проводят учет и дают общую оценку инженерных обустройств и обстановки;

собирают данные об интенсивности движения и составе транспортных средств;

устанавливают балансовую стоимость дорог и сооружений, относящихся к ним.

1.5. К инвентаризации привлекаются работники проектных организаций, службы ремонта и содержания дорог и дорожных отделов райисполкомов.

1.6. Состав и форму документации технической инвентаризации автомобильных дорог (формы таблиц по отдельным элементам дорог и т.п.) разрабатывают дорожные органы союзных республик с учетом специфических особенностей республик и форм сводных ведомостей, приведенных в прил. 2–5.

Журналы для выполнения полевых работ по инвентаризации могут быть произвольной формы.

2. Уточнение перечня автомобильных дорог общего пользования, их наименования и протяженности

2.1. По данным органов дорожно-эксплуатационной службы и основных автотранспортных организаций выявляют ведомственные и внутрихозяйственные дороги, используемые как дороги общего пользования, а также дороги общего пользования, утратившие свое значение.

2.2. Производится учет ведомственных, внутрихозяйственных и других дорог, используемых в качестве дорог общего пользования, для их включения в перечень дорог общего пользования и инвентаризации.

2.3. В процессе технической инвентаризации автомобильных дорог при необходимости уточняют наименование и нумерацию дорог общего пользования, устанавливают их протяженность в километрах на основе единых принципов, изложенных в пп. 2.4–2.10 настоящей Инструкции.

2.4. Наименование и нумерацию автомобильных дорог общегосударственного значения принимают согласно перечню этих дорог, утвержденному постановлением Совета Министров СССР, а дорог республиканского значения – согласно перечням, утвержденным постановлениями Советов Министров союзных республик.

2.5. Наименование дороги должно, как правило, включать названия начального и конечного населенных пунктов, а также минимально необходимое число промежуточных пунктов (узлы пересечения и примыкания дорог, железнодорожные станции, пристани, аэропорты или другие важные, особо известные пункты).

2.6. За начальный пункт дорог принимают наиболее важные из крайних пунктов, соединяемых дорогой (столица союзной республики, краевой или областной центр и т.п.). При одинаковой значимости соединяемых дорогой пунктов за начальный принимается город или другой населенный пункт, расположенный ближе к центральным районам союзной республики. При отсутствии таких особенностей наименования автомобильных дорог устанавливают от населенных пунктов с севера на юг и с востока на запад, а также от важнейших магистральных дорог общегосударственного или республиканского значения.

2.7. При инвентаризации автомобильных дорог и уточнении их титулов следует объединять соседние титулы, когда один из них является продолжением другого, а также уменьшать количество промежуточных пунктов и принимать наименования административных населенных пунктов вместо наименования колхозов или других хозяйств.

2.8. Протяженность дорог, как правило, принимают на основе паспортов дорог, титульных списков, проектных и других материалов. При отсутствии данных по дорогам местного значения протяженность их допускается принимать по показателям спидометра автомобиля при специальном проезде по этим дорогам.

Протяженность автомобильных дорог общего пользова-

ния устанавливают от начального до конечного пункта непрерывно, независимо от административного и хозяйственного подчинения пересекаемой дорогой территории и от проложения дороги в пределах населенных пунктов.

2.9. В качестве начальных и конечных точек при установлении протяженности дорог следует принимать:

а) для автомобильных дорог, соединяющих населенные пункты, –

здания Советов народных депутатов,

здания почтамтов или другие государственные, общественные и исторические здания и сооружения, расположенные в центральной части населенного пункта;

б) для дорог, соединяющих между собой автомобильные дороги, – точки пересечения осей этих дорог.

2.10. При технической инвентаризации автомобильные дороги следует классифицировать в зависимости от народнохозяйственного и административного значения согласно классификации, утвержденной постановлением Совета Министров СССР от 9 сентября 1980г. № 777.

2.11. Для дорог, не находящихся на балансе дорожных и других организаций и ведомств, дается лишь их краткое описание на основе визуального осмотра при проезде по ним, в котором отмечаются:

тип покрытия (в том числе грунтовая естественная, грунтовая улучшенная и др.);

общее состояние дороги (особенности элементов плана и профиля, возможность объездов и разъездов транспортных средств);

характеристика проезжаемости по дороге, в том числе возможность движения в период распутицы и зимой;

вид и состояние искусственных сооружений;

краткая характеристика прилегающей к дороге местности;

характеристика транспортной значимости дороги, регулярность, примерная интенсивность движения и состав транспортных средств.

3. Установление или уточнение геометрических параметров дорог

3.1. К элементам, подлежащим отражению в материалах технической инвентаризации по каждой автомобильной дороге, относятся:

ширина и общая краткая характеристика полосы отвода;

ширина земляного полотна;

ширина проезжей части (наличие укрепленных полос обочин, разделительных полос);

тип покрытия, состояние поверхности проезжей части - ровность, шероховатость или коэффициенты сцепления шин с поверхностью проезжей части при ее увлажнении;

ширина обочин, типы укрепления их и состояние;

характеристика плана и продольного профиля дороги - участки, не соответствующие требованиям главы СНиП по проектированию автомобильных дорог: с недостаточной видимостью, с малыми радиусами кривых в плане и продольном профиле, с большими продольными уклонами, с неблагоприятными сочетаниями элементов плана и продольного профиля и другими недостатками;

наличие примыканий к другим автомобильным и железным дорогам и пересечений с ними, их общая характеристика;

наличие съездов (с твердыми покрытиями и без покрытий).

По каждой автомобильной дороге указывается балансовая стоимость дороги и сооружений на ней, принимаемая по данным бухгалтерского учета, а при отсутствии таких данных устанавливаемая инвентаризационной комиссией, образуемой дорожным органом, которому непосредственно подчинена дорога.

3.2. Параметры элементов определяются, как правило, на основе проектных и изыскательских данных; исполнительной документации по выполненным строительным и ремонтным работам; материалов приемочных комиссий (по приемке работ и по приемке объектов в постоянную экс -

плуатацию); отчетной документации дорожно-эксплуатационных организаций о проводимых работах по содержанию и текущему ремонту дорог; материалов проводившихся обследований. Если на дорогу имеется технический паспорт, то все данные принимаются на основе паспорта и лишь при устаревших данных проводятся необходимые уточнения.

3.3. При невозможности определить параметры элементов на основе материалов, указанных в п.3.2, рекомендуется использовать передвижные лаборатории, оснащенные гироскопической и другой необходимой аппаратурой, обеспечивающей достаточную точность измерений (лаборатории Союздорнии, МАДИ, Саратовского филиала Гипродорнии - "Трасса-1" и "Трасса-2", Госдорнии, а также другие лаборатории, имеющиеся в дорожных органах и исследовательских организациях).

3.4. При отсутствии передвижных лабораторий параметры элементов автомобильных дорог должны устанавливаться обычными методами наземных измерений, используемыми при изысканиях автомобильных дорог.

3.5. Для проведения измерений создаются специальные партии и группы, оснащенные необходимыми инструментами и инвентарем в соответствии с составом и объемом работ и необходимыми транспортными средствами.

Результаты всех наземных геодезических работ фиксируют в журналах, аналогичных используемым при изысканиях дорог, с соблюдением правил заполнения журналов.

3.6. Общая характеристика полосы отвода дороги дается на основе ее визуального осмотра при проезде по дороге; измеряют ширину полосы отвода только в местах ее резкого изменения, хорошо заметного визуально.

При отсутствии заметных на глаз изменений ширину проезжей части, разделительных полос, обочин, укрепленной части обочин измеряют на дорогах общегосударственного и республиканского значения через 5 км, на дорогах краевого, областного значения через 10 км. Элементы поперечного профиля этих дорог измеряют в случаях, отмеченных визуально при проезде.

На дорогах местного значения ширину элементов поперечного профиля измеряют только при изменениях, определяемых визуально при проездах.

3.7. В тех случаях, когда при проезде по дороге выявлены участки, не соответствующие требованиям главы СНиП по проектированию автомобильных дорог: с недостаточной видимостью, с малыми радиусами кривых в плане и продольном профиле, с большими продольными уклонами, с неблагоприятными сочетаниями элементов плана и продольного профиля и другими недостатками, должны быть определены фактические параметры соответствующих элементов дороги.

3.8. При обнаружении существенных деформаций земляного полотна (трещины на обочинах и откосах, сдвиги, осовы и большие размывы откосов и т.п.) следует снять в характерных местах поперечные профили земляного полотна и отметить все дефекты, а при необходимости установить виды и характеристики грунтов в соответствии с действующей классификацией.

Все измерения элементов поперечного профиля дорог проводят с точностью 0,1 м по ширине и 0,02 м по высоте.

3.9. При инвентаризации собирают все сведения дорожно-эксплуатационных организаций об условиях эксплуатации автомобильных дорог в зимние и другие трудные для работы дороги периоды (снежные заносы, гололед, снежные лавины, осыпи, камнепады, песчаные заносы, пучинообразование, затопление отдельных участков паводковыми водами, периоды осенней и весенней распутицы и т.п.), о длительности закрытия движения, о длительности и степени ограничения скорости движения или нагрузок и необходимости выполнения специальных мероприятий по восстановлению нормального движения.

3.10. При наличии вдоль дорог летних и тракторных путей дается их общая характеристика на основе визуального осмотра при проезде по дорогам, отмечаются их значение и особенности использования.

Дается характеристика пересечений и примыканий дорог, а также съездов с дорог, отмечается их влияние на сохранность и состояние дорог в местах пересечений и примыканий.

4. Определение типов и состояния покрытий, оценка прочности дорожных одежд

4.1. Общая оценка состояния проезжей части дается на основе наблюдений и данных органов дорожно-эксплуатационной службы. При этом выявляются участки с особо скользкой поверхностью проезжей части, не обеспечивающие необходимого сцепления для безопасного движения транспортных средств, а также места, подвергающиеся тем или иным деформациям в весенний и осенний периоды. Производится сбор сведений о фактическом составе транспортных средств, обращающихся по дорогам, и типах транспортных средств, в наибольшей степени влияющих на весенние деформации дорожных одежд.

4.2. Состояние проезжей части характеризуется (прил.1) как

хорошее – при плотном покрытии с отдельными поперечными трещинами с интервалом не менее 10 м; ровность в продольном направлении отличная или хорошая;

удовлетворительное – если местами наблюдаются трещины, сетки трещин и искажения поперечного профиля с неглубокими просадками до 10 мм; ровность в продольном направлении удовлетворительная;

плохое – при наличии сетки трещин с выбоинами, значительных искажений поперечного и продольного профиля, неравномерных просадок глубиной более 10 мм; ровность в продольном направлении ниже удовлетворительной.

Ровность в продольном направлении при этом определяют с помощью прибора ПКРС-2 или толчкомера, а при отсутствии их – с помощью трехметровой рейки на характерных участках, выбираемых при проезде по дороге.

4.3. По данным дорожных органов устанавливают ориен-

тировочные расходы на ликвидацию весенних и осенних разрушений дорожных одежд, вызываемых пропуском в критические периоды транспортных средств, не соответствующих по весовым параметрам расчетной прочности дорожных одежд.

1.1. При отсутствии или недостаточном количестве в органах дорожно-эксплуатационной службы данных для решения вопросов о допустимых для конкретной дороги величинах нагрузок и интенсивности их воздействия (количество приложений) необходимо при оценке прочности дорожных одежд с усовершенствованными покрытиями сопоставлять требуемый модуль упругости дорожной одежды с фактическим общим модулем упругости, вычисляемым в соответствии с "Инструкцией по проектированию дорожных одежд нежесткого типа" ВСН 46-72 (Минтрансстрой). Требуемый модуль упругости вычисляют по данным об интенсивности и составе движения по дороге и типе покрытия (пп. 3.9-3.12 Инструкции), фактический общий модуль упругости - по данным о фактических толщине и материалах конструктивных слоев одежды и грунте земляного полотна (п. 3.13 Инструкции).

5. Инвентаризация мостов, путепроводов, эстакад, труб, тоннелей, галерей и других искусственных сооружений

5.1. При инвентаризации должны быть зафиксированы:

местоположение (км, ПК) моста, путепровода, эстакады, тоннеля, галереи или других сооружений; наименование, номер или шифр дороги, на которой расположены сооружения; вид пересекаемого препятствия (река, ущелье, овраг, ручей, болото, суходол, железная дорога, автомобильная дорога или другие препятствия);

схема моста или другого сооружения, номера типовых проектов, по которым построены пролетные строения, береговые и промежуточные опоры и другие конструктивные элементы сооружения;

материал, из которого сооружен мост (сталь, железобетон, бетон, древесина, каменная кладка), отдельно для основных пролетных строений, эстакадной части, промежуточных и береговых опор;

основные размеры мостов и других сооружений: длина, ширина проезжей части, ширина тротуаров; для тоннелей и мостов с ездой понизу – габарит по высоте (ширина проезжей части определяется как расстояние между внутренними гранями ограждающих устройств);

расчетная нагрузка, год постройки, год последнего обследования моста мостоиспытательной станцией, год последнего капитального ремонта,

техническое состояние сооружения.

5.2. Для получения данных, приведенных в п.5.1, в состав инвентаризационных комиссий или бригад должен входить инженер–мостовик, имеющий опыт определения технического состояния искусственных сооружений.

При инвентаризации больших мостов их техническое состояние должны оценивать мостоиспытательные станции или комиссии из специалистов–мостовиков.

5.3. Техническое состояние мостов и труб и их конструктивных элементов следует определять по трем показателям:

по соответствию сооружений требованиям нормального пропуска движения транспортных средств и пешеходов;

по конструктивным особенностям;

по пропуску паводков.

5.4. В зависимости от характерных неисправностей и дефектов выделяют три категории технического состояния сооружений:

I категория – неисправности отсутствуют или имеются неисправности, устранение или предупреждение развития которых требует проведения работ, выполняемых, как правило, в порядке текущего ремонта;

II категория – имеются неисправности, устранение или предупреждение развития которых требует проведения зна-

чительного объема достаточно сложных работ, подлежащих выполнению в порядке планового среднего или капитального ремонта;

III категория – имеются неисправности, нарушающие нормальную эксплуатацию сооружений и требующие проведения внеочередного капитального ремонта сооружения, усиления или переустройства, а также введения ограничений весовых параметров пропускаемых транспортных средств и скорости их движения.

3.3. Оценка технического состояния проезжей части мостов по условиям пропуска движения транспортных средств выполняется с учетом неисправностей, приведенных в табл.1.

Таблица 1

Категория технического состояния сооружения	Неисправности проезжей части мостов
I	Трещины и повреждения покрытия проезжей части и тротуаров, образующие неровности высотой до 3 см, отдельные повреждения бордюров, ограждающих устройств и перил; загнивание или износ отдельных досок настилов в деревянных мостах
II	Массовые трещины и повреждения покрытия проезжей части и тротуаров (включая зоны деформационных швов), образующие неровности высотой более 3 см; отсутствие бордюров или ограждающих устройств высотой не менее 40 см; разрушение заделки перильных стоек и неустойчивость перил; массовое загнивание или износ настилов в деревянных мостах; переломы продольного профиля проезжей части до 0,3 %
III	Разрушения покрытия с обнажением арматуры защитного слоя; образование сквозных отверстий на проезжей части или тротуарах; разрушения деформационных швов с образованием зазоров между сопрягаемыми конструкциями шириной 10 см и более; разрушения переходных плит с образованием порожков высотой 8 см и более; значительные разрушения ограждающих устройств; значительные разрушения перил; переломы продольного профиля проезжей части более 0,3 %

5.6. Оценку технического состояния пролетных строений следует производить с учетом неисправностей, приведенных в табл.2.

Оценку состояния массивных опор мостов следует устанавливать с учетом неисправностей, приведенных в табл.3.

Для всех видов опор: II категория технического состояния – трещины и сколы в местах опорных реакций; трещины, сколы и другие повреждения, связанные с увеличенным по отношению к проекту эксцентриситетом опирания вышерасположенных конструкций; механические повреждения в зонах воздействия ледохода, корчехода и донных наносов; повреждения в зоне переменного уровня воды, вызванные климатическими факторами и воздействием воды; повреждения, вызванные навалами судов и наездами транспорта; III категория технического состояния – снижение несущей способности опор и их элементов.

Мосты и трубы по условиям пропуска паводков следует оценивать с учетом дефектов, приведенных в табл.4.

В тех случаях, когда отнесение конструкции по показателям, приведенным в табл. 2–4, к той или иной категории технического состояния затруднительно, можно оценивать техническое состояние конструкции промежуточной категорией (0–I; I–II и т.п.).

5.7. Для тоннелей и галерей должна быть дана характеристика технического состояния, условий движения, работы вентиляции, освещения, сигнальных и противопожарных устройств, а при наличии перерывов в движении – объяснение причин этих перерывов.

Для берегоукрепительных сооружений на горных реках, сооружений по закреплению осыпей, противолавинных, противооползневых, противоселевых сооружений, подпорных и одевающих стенок и других сооружений приводятся данные по их местоположению, протяжению, конструкции и техническому состоянию.

5.8. Для водопропускных труб указывают местоположе-

Таблица 2

Категория технического состояния сооружения	Неисправности пролетных строений мостов		
	Металлические пролетные строения	Железобетонные пролетные строения	Деревянные пролетные строения
I	Очаговая коррозия металла с ослаблением до 5% площади сечения элемента; замусоренность, застои воды в элементах; местные разрушения окраски; ослабление отдельных заклепок или болтов	Отдельные дефекты бетонирования и повреждения конструкций (раковины, сколы, недостаточная толщина защитного слоя бетона и т.п.); немногочисленные трещины раскрытием до 0,3 мм; отдельные коррозионные повреждения бетона и арматуры; разрушение обетонирования стальных элементов или бетона в стыках сборных конструкций	Повышенная влажность древесины и скопления грязи; зазоры и неплотности в узлах, врубках и других сопряжениях; ослабления болтов и хомутов
	Коррозия металла во многих местах конструкций с ослаблением до 5–10% или с ослаблением отдельных элементов до 20% площади сечения; значительные разрушения окраски; ослабление групп заклепок или болтов; трещины в отдельных элементах клепаных конструкций	Многочисленные дефекты бетонирования и повреждения конструкций (см. категорию I); многочисленные трещины раскрытием до 0,3 мм или трещины раскрытием более 0,3 мм (независимо от их количества); значительные по площади коррозионные повреждения бетона и армату-	Отдельные очаги загнивания древесины с ослаблением элементов до 15–20% площади сечения; сколы; смятия и трещины в отдельных узлах и стыках; потеря фермами строительного подъема

Продолжение таблицы 2

Категория технического состояния сооружения	Неисправности пролетных строений мостов		
	Металлические пролетные строения	Железобетонные пролетные строения	Деревянные пролетные строения
		ры до 10%; отдельные разрушения стыковых соединений в сборных конструкциях; силовые сколы бетона и трещины в опорных узлах и в стыках; многочисленные высолы и следы выщелачивания бетона	
III	Коррозия металла во многих местах конструкций с ослаблением до 20% или с ослаблением отдельных элементов более 20% площади сечения; практически полная потеря защитных функций окраски; расстройство заклепочных или болтовых соединений во многих узлах; трещины во многих элементах клепаных конструкций или в отдельных элементах сварных конструкций	Многочисленные трещины (особенно в виде сетки) раскрытием более 0,3 мм; массовые коррозионные повреждения бетона и арматуры с ослаблением площади арматуры на 10–20% и более; многочисленные разрушения стыковых соединений в сборных конструкциях; значительные провисания предварительно напряженных конструкций	Многочисленные очаги загнивания древесины с ослаблением элементов более 20% площади сечения или наличие отдельных очагов загнивания с ослаблением более 40–50%; многочисленные сколы, смятия и трещины; смятие подушек под гайками стальных тяжей

ние; порядковый номер; материал, из которого сооружена труба (сталь, железобетон, камень, бетон, древесина); форма поперечного сечения (круглая, прямоугольная, овоидальная, трапецеидальная и др.); количество очков трубы; диаметр или ширина отверстия трубы, временная нагрузка, на которую рассчитана труба; высота насыпи над трубой; год постройки; техническое состояние.

Таблица 3

Категория технического состояния сооружения	Неисправности массивных опор мостов
I	Местные разрушения кладки на глубину до 3 см; разрушение раствора в швах на глубину до 3 см; отдельные трещины раскрытием до 1,0–1,5 мм
II	Многочисленные разрушения кладки на глубину 3–5 см; многочисленные разрушения раствора в швах на глубину более 3 см; многочисленные трещины (особенно в виде сетки) раскрытием до 1,0–1,5 мм; отдельные трещины раскрытием более 1,5–2,0 мм, многочисленные высолы и потеки выщелачивания
III	Разрушение раствора со сдвигом рядов и групп камней; вывалы камней; сквозные трещины, разделяющие массив на части

Оценку технического состояния водопропускных труб следует производить с учетом неисправностей, приведенных в табл.5.

5.9. Для всех мостов, тоннелей и других сооружений, находящихся на балансе как титульные, дается балансовая стоимость сооружений по данным бухгалтерского учета.

5.10. Сбор перечисленной в пп.5.1–5.9 информации об искусственных сооружениях производится на основе анализа технической документации, имеющейся в органах дорожно-эксплуатационной службы, и внешним осмотром сооружений в натуре.

Таблица 4

Категория технического состояния сооружения	Состояние отверстий сооружений по условиям пропуска паводков	
	Малые мосты и водопропускные трубы	Средние и большие мосты
I	Отверстие сооружения достаточно; подмывы откосов земляного полотна подходов отсутствуют; укрепления отводящего и подходного русел в удовлетворительном состоянии	Проектные величины подмывов опор, откосов земляного полотна подходов и регуляционных сооружений
II	Отверстие сооружения работает с напряжением, но подпоры во время паводков не вызывают значительных подмывов откосов земляного полотна подходов; укрепления отводящего и подходного русел имеют повреждения, требующие проведения работ по капитальному ремонту	Подмывы опор, откосов земляного полотна подходов и регуляционных сооружений больше проектных значений, но не угрожающие устойчивости сооружений
III	Недостаточность отверстий, что вызывает недопустимые подпоры перед сооружением и разрушения откосов земляного полотна подходов; заиленность отверстия наносами более чем на 50%; укрепления отводящего и подходного русел, а также конусов у мостов разрушены; наблюдается овражкообразование	Угрожающие устойчивости сооружений подмывы опор, откосов земляного полотна и регуляционных сооружений; недопустимые подтопления паводковыми водами низа пролетных строений и бровок земляного полотна подходов; переливы насыпей

Таблица 5

Категория технического состояния сооружения	Неисправности водопропускных труб
I	Трещины раскрытием до 0,3 мм; раковины, сколы бетона, места с недостаточной толщиной защитного слоя в железобетонных трубах; отдельные разрушения цинкового покрытия, незначительные расстройства болтовых соединений в металлических гофрированных трубах
II	Просадки отдельных звеньев, наличие продольной растяжки трубы с просыпанием грунта засыпки через швы; просадки лотков трубы; отрыв оголовков
III	Значительные просадки большей части трубы и дорожного покрытия над трубой; значительные смятия звеньев и разрывы болтовых соединений в металлических гофрированных трубах

6. Учет служебных технических и гражданских зданий и сооружений

6.1. Учету подлежат:

здания дорожной службы – здания управления дороги, дорожных участков, дорожно-строительных подразделений, дорожно-ремонтных пунктов, дорожных и линейных мастеров, дорожных бригад и ремонтеров; здания охраны больших мостов, тоннелей, переправ; жилые здания (и комплексы зданий) для рабочих и служащих, занятых ремонтом и содержанием дорог; технические здания для хранения и ремонта техники, материалов и т.п.;

здания автотранспортной службы – здания и сооружения, обслуживающие пассажирские и грузовые перевозки, павильоны, пассажирские и грузовые автостанции, автовокзалы, мотели, кемпинги, перецепные пункты, станции технического обслуживания транспортных средств, авто-

заправочные станции, моечные пункты и т.п., столовые, кафе, контрольно-диспетчерские пункты, пункты ГАИ.

6.2. При проведении учета составляют перечень зданий дорожной службы с указанием их полезной площади, целевого назначения и степени фактического использования, типа (постоянные, временные) зданий, материалов, из которых они сооружены, технического состояния, степени соответствия их по количеству и качеству целевому назначению. Указывают, кем осуществляются эксплуатация, ремонт и содержание зданий. Для комплексов зданий, выделенных по учету как самостоятельные объекты, приводят балансовую стоимость на основе данных бухгалтерского учета.

6.3. Здания и сооружения различных служб, не находящиеся на балансе дорожных организаций, не подлежат детальному учету; по ним дается лишь краткая текстовая характеристика с указанием местоположения, состава комплекса, общего технического состояния и соответствия своему назначению.

7. Учет и общая оценка инженерных обустройств и обстановки

7.1. К инженерным обустройствам и обстановке автомобильных дорог, подлежащих учету и характеристике, относятся:

дорожные ограждения - металлические, железобетонные и деревянные барьерного типа; каменные и бетонные парапеты, тросовые ограждения, тумбы, надолбы и др., а также ограждающие устройства вдоль дорог и на разделительной полосе;

направляющие устройства;

дорожные знаки по группам ГОСТ 10807-78;

автобусные остановки, площадки для стоянки и остановки автомобилей, обзорные площадки;

разметка проезжей части дорог и вертикальная разметка;

снегозащитные ограждения вдоль дорог, снегозащитные и декоративные зеленые насаждения, другие элементы оформления и оборудования придорожной полосы;

тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки;

линии связи дорожной службы и освещение дорог;

оборудование охраняемых переездов в одном уровне через железные дороги.

7.2. Учет перечисленных элементов выполняют на основе анализа имеющейся технической документации и осмотра элементов в натуре. Фиксируются местоположение, типы и соответствие современным требованиям (по качеству, количеству и местоположению), отмечается эффективность их работы, влияние на условия содержания дорог и обеспечение удобств и безопасности движения.

Для линий связи и электропередач и других коммуникаций, расположенных вдоль дорог, но не относящихся к органам дорожной службы, в тексте отмечается их местоположение и влияние на движение по дорогам и содержание дорог.

8. Сбор данных об интенсивности движения и составе транспортных средств

8.1. Данные об интенсивности движения в разные периоды года и составе транспортных средств устанавливаются в основном по данным учета, проводимого органами службы ремонта и содержания дорог и другими организациями.

8.2. При отсутствии данных по учету движения следует проводить контрольные учеты движения в процессе инвентаризации автомобильных дорог.

Пункты учета располагают в местах резкого изменения интенсивности движения или состава транспортных средств, определяемого на основе визуальной оценки при проездах по дорогам.

8.3. Учет движения транспортных средств может выпол-

няться различными автоматическими счетчиками или постами наблюдателей.

Учету подлежат транспортные средства, проходящие в данном сечении дороги в обоих направлениях (раздельно).

8.4. При проведении контрольного учета движения постами учетчиков транспортный поток дифференцируют на группы:

грузовые автомобили малой грузоподъемности (до 2 т);

грузовые автомобили средней грузоподъемности (от 2,1 до 5 т);

грузовые автомобили большой грузоподъемности (от 5,1 до 10 т);

грузовые автомобили особо большой грузоподъемности (свыше 10 т);

автопоезда (с отметкой марки тягача и типа автопоезда);

автобусы;

легковые автомобили;

мотоциклы, мотороллеры, мопеды.

9. Краткие выводы по результатам технической инвентаризации автомобильных дорог

9.1. На основании работ, выполненных по технической инвентаризации, заполняются сводные ведомости (прил.2–5) и составляется пояснительная записка с перечнем, характеристикой и оценкой выполненных работ.

9.2. На основе материалов инвентаризации уточняется распределение дорог по их административному и народнохозяйственному значению (кроме дорог общегосударственного значения, перечень которых утверждается постановлением Совета Министров СССР), по техническим категориям и весовым параметрам транспортных средств, возможным для пропуска по дорогам в разные периоды года, принимаются решения по закреплению дорог, ранее не на-

ходившихся на балансе дорожных органов или других организаций и имеющих существенное значение для движения, или решения о ликвидации дорог, утративших свое значение.

9.3. По совокупности основных элементов дороги, уточненных при технической инвентаризации (параметры элементов плана, продольного и поперечного профилей, дорожная одежда), устанавливают техническую категорию дороги применительно к требованиям главы СНиП по проектированию автомобильных дорог. При этом отступления по ширине проезжей части в меньшую сторону от установленных для принимаемой категории на отдельных участках дороги не должны превышать 0,5 м; по ширине земляного полотна – 2 м; отступления по величине радиусов кривых в плане и продольном профиле должны быть не более 20%. Для дорог I–III категории вместо усовершенствованных типов покрытий могут быть на отдельных участках покрытия переходного типа.

Суммарная протяженность участков с отступлениями от норм (по всем перечисленным элементам) не должна превышать 25% общей протяженности дороги. При несоблюдении указанных требований отдельным участкам дороги необходимо присваивать соответствующие технические категории.

Приложение 1

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ПОКРЫТИЯ ПО РОВНОСТИ

Таблица 1

Оценка	Нормы ровности при измерении трехметровой рейкой для типов покрытий								
	усовершенствованных капитальных			усовершенствованных облегченных			переходных		
	количество просветов, %		максимальный просвет, мм	количество просветов, %		максимальный просвет, мм	количество просветов, %		максимальный просвет мм
	до 3 мм	более 5 мм		до 4 мм	более 7 мм		до 8 мм	более 15 мм	
Отлично	95	1	7	95	1	9	95	1	20
Хорошо	90	2	8	90	2	11	90	2	25
Удовлетворительно	80	5	10	80	5	11	80	5	30

Таблица 2

Оценка	Нормы ровности покрытий при измерении толкомером ТХК-2, см/км		
	усовершенствованных капитальных	усовершенствованных облегченных	переходных
Отлично	⩽60 (⩽70)	⩽80 (⩽90)	⩽200 (⩽230)
Хорошо	61–80(71–100)	81–120(91–140)	201–280(231–320)
Удовлетворительно	81–120(101–140)	121–180(141–210)	281–400(321–460)

Примечание. Нормы ровности выражены показателем толкомера ТХК-2, установленного на автомобиле УАЗ-452 (в скобках – ГАЗ-672) при постоянной скорости движения автомобилей 50 км/ч и нагрузке в кузове 1,2–1,5 кН.

Таблица 3

Оценка	Нормы ровности по прибору ПКРС-2 для усовершенствованных капитальных покрытий, см/км
Отлично	≤390
Хорошо	391-480
Удовлетворительно	481-650

Приложение 2

СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ СОЮЗНОЙ РЕСПУБЛИКИ

№ по пор.	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность дороги, км	Административное значение	Протяженность участков, км											
				по технической категории					обеспечивающих движение		с шириной земляного полотна, м				
				I	II	III	IУ	У	круглогодичное	сезонное	до 8	8–10	10–12	12–15	более 15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Продолжение прилож. 2

Протяженность участков, км													Железнодорожные переезды в одном уровне, шт.	Кривые в плане с радиусами менее допустимых	
с шириной проезжей части, м					с типами покрытий				с состоянием покрытий			с укрепленными обочинами			
4–5,5	5,5–6,5	6,5–7,0	7,0–7,5	более 7,5	усовершенствованными		переходными	низшими	хорошим	удовлетворительным	плохим			шт.	км
					капитальными	облегченными									
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32

Участки с продольными уклонами более допустимых		Протяженность участков, км												
		снегозаносимых	со снегозащитными устройствами			опасных для движения				с ограждениями				Примечание
шт.	км		щиты	постоянные заборы	лесопосадки	пучины	затопляемые	оползни, обвалы	прочие	металлическими	бетонными	тросовыми	прочими	
33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47

Приложение 3

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ПРОТЯЖЕННОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ СОЮЗНОЙ РЕСПУБЛИКИ

№ по пор.	Автомобильные дороги общего пользования	Протяженность дорог, км												
		общая	в том числе с покрытиями											
			бетонные		черные гравийные дороги и черные шоссе	белые шоссе (щебеночное и шлаковое)	мостовые гравийные дороги	грунтоасфальтовые и гравийные дороги, обработанные черными вяжущими	всего дорог с твердыми покрытиями	грунтовые, улучшенные добавками	грунтовые профилированные	грунтовые естественные	Примечание
			цементобетонные	асфальтобетонные									
	Всего,												
	в том числе:												
	общегосударственного значения												
	республиканского значения												
	областного (краевого) значения												
	местного значения												

Приложение

ВЕДОМОСТЬ
БОЛЬШИХ И СРЕДНИХ МОСТОВ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ СОЮЗНОЙ РЕСПУБЛИКИ

№ по пор.	Номер моста	Наименование дороги и водотока	Километры ПК.... + ...	Название ближайшего населенного пункта и расстояние до него	Грузоподъемность, т	Ширина проезжей части, м	Ширина тротуаров, м	Нагрузка, тс		Материал и конструкция проезжей части	Конструкция моста, наименование материала, конструкция пролетных строений (с указанием системы)
								расчетная	допускаемая		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Продолжение прил. 4

Длина моста по проезжей части, м	Высота моста (от горизонта ВВ до верха проезжей части), м	Материал и конструкция опор	Наличие и тип регуляционных сооружений	Год ввода в эксплуатацию	Год последнего капитального ремонта	Год последнего испытания и обследования мостостанцией	Категория технического состояния моста					Примечание
							по пропуску движения	по пропуску паводка	по конструктивным особенностям			
									проезжей части	пролетных строений	опор	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

Приложение 5

СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ МОСТОВ, ПУТЕПРОВОДОВ И ПАРОМНЫХ ПЕРЕПРАВ СОЮЗНОЙ РЕСПУБЛИКИ

№ по пор.	Наименование	Количество сооружений, шт., при следующих длине и категории состояния											
		до 25 м (малые)			25–100 м (средние)			свыше 100 м (большие)			итого		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
	Мосты, в том числе:												
	железобетонные												
	каменные и бетонные												
	металлические												
	деревянные												
	смешанные												
	Путепроводы, в том числе:												
	железобетонные												
	каменные и бетонные												
	металлические												
	Наплавные мосты												
	Паромные переправы												

Оглавление

1. Общие положения 3

2. Уточнение перечня автомобильных дорог общего пользования, их наименования и протяженности 4

3. Установление или уточнение геометрических параметров дорог 7

4. Определение типов и состояния покрытий, оценка прочности дорожных одежд 10

5. Инвентаризация мостов, путепроводов, эстакад, труб, тоннелей, галерей и других искусственных сооружений 11

6. Учет служебных, технических и гражданских зданий и сооружений 19

7. Учет и общая оценка инженерных обустройств и обстановки 20

8. Сбор данных об интенсивности движения и составе транспортных средств 21

9. Краткие выводы по результатам технической инвентаризации автомобильных дорог . . . 22

Приложения.

1. Оценка состояния покрытия по ровности . . . 24

2. Сводная ведомость автомобильных дорог общего пользования союзной республики 26

3. Сводная таблица протяженности автомобильных дорог общего пользования союзной республики 28

4. Ведомость больших и средних мостов на автомобильных дорогах союзной республики 29

5. Сводная ведомость мостов, путепроводов и паромных переправ союзной республики 30

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНВЕНТАРИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Технический редактор А.В.Евстигнеева

Подписано к печати 2.8.82 г. Формат 60x84/16.
Печать офсетная. Бумага офсетная № 1. Заказ 161-2.
Тираж 100 экз. 1,9 печ.л. Бесплатно.

Участок оперативной полиграфии Союздорнии
143900, Московская обл., г.Балашиха-6, ш.Энтузиастов,79

gost.e-ecolog.ru