**Общество с ограниченной ответственностью**

**"СНИДО"**

**ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ**

**по выполнение работ по диагностике автомобильных дорог**

**в границах города Улан-Удэ**

**{{ road\_name }}**

**Утверждаю:**

**Генеральный директор**

**ООО "СНИДО" В.Б. Балабанов**

**Иркутск 2019 г.**

Оглавление

[Пояснительная записка 3](#_Toc20389793)

[Ведомости с результатами измерений (испытаний) 6](#_Toc20389794)

[Копии сертификатов о поверке средств измерений 6](#_Toc20389795)

# 

# **Пояснительная записка**

При выполнении отчета по диагностике автомобильных дорог учтены требования нормативных документов:

* «ОДМ 218.4.039-2018. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог»;
* «ОДМ 218.6.019-2016. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ»;
* «ГОСТ 32825-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений»;
* «ГОСТ 33388-2015. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации»;
* «ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
* «ГОСТ Р 56925-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерения неровностей оснований и покрытий»;
* «СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\*»;
* «СП 78.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 3.06.03-85»;
* «СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89\*».

Работы по обследованию автомобильной дороги проводились в октябре 2019 года с помощью видеокомплекса дорожного ДВК-05, оснащенного следующими приборами:

– Видео-съемочный комплекс. Количество видеопотоков реального времени – 8; Наличие выносных камерных головок в термо-кожухе; Размер кадра 1600х1200. Степень сжатия – 3000-10000 Кбит/сек. Время непрерывной записи – до 10 часов.

– Бортовой компьютер. Корпус – специальный, переносной, ударопрочный, защищенный, процессор – двухядерный 1.66 ГГц, оперативная память 2Gb, жесткий диск 2.5" 350Gb с блоком горячей замены накопителей 2х2.5", питание от бортовой сети – 12В, монитор 12.1" цветной TFT LCD с сенсорным экраном.

При диагностике автомобильных дорог, была выполнена видеосъемка, позволяющая в камеральных условиях оценить состояние различных элементов автомобильной дороги. Обработка и хранение результатов измерений при диагностике дороги, расчеты и формирование отчетных документов, выполнено в программном продукте «Система мониторинга и поддержка управления сетью автомобильных дорог».

Отчет по диагностике автомобильных дорог выполнен с определением параметров:

1. Продольная ровность (международный показатель ровности IRI), по методике ГОСТ Р 56925-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерения неровностей оснований и покрытий» (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 23.05.2016 N 370-ст);
2. Дефекты покрытия, по методике ОДМ 218.4.039-2018 «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог».
3. Колейность, по методике ОДМ 218.4.039-2018 «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог».

Оценка ровности по показателю IRI выполнена в соответствии с требованиями «ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. Приказом Росстандарта от 26.09.2017 N 1245-ст).

Продольная ровность покрытия по полосам движения проезжей части при измерении по показателю IRI должна соответствовать значениям, указанным в таблице 1.

Таблица 1 – Значения показателей продольной ровности покрытия при измерении профилометром

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория дороги | Ровность по индексу IRI, м/км, не более | | | |
|  | Группа улиц | Тип дорожной одежды | | |
|  |  | Капитальный | Облегченный | Переходный |
| IA, IБ | А | 4,0 | - | - |
| IB, II | Б | 4,5 | - | - |
| III | В | 5,0 | 5,5 | |
| IV | Г, Д | 6,0 | 6,5 | |
| V | Е | - | 7,5 | 8,0 |
| Примечание - IRI (International Roughness Index), Международный индекс ровности. | | | | |

Оценка состояния дороги по обнаруженным дефектам выполнена в соответствии с требованиями ОДМ 218.4.039-2018 «Рекомендации по диагностике и оценке технического состояния автомобильных дорог» с учетам параметров указанных в Техническом задании (см. табл. 2).

Таблица 2 – видов и кодов дефектов покрытия

| Вид дефекта | Оценка в баллах | Код дефекта |
| --- | --- | --- |
| Без дефектов и поперечные одиночные трещины на расстоянии более 40 м (для пере­ходных покрытий отсутствие дефектов) | 5,0 | 1 |
| Поперечные одиночные трещины (для переходных покрытий отдельные выбоины) на расстоянии 20–40 м между трещинами | 4,9 | 2 |
| То же на расстоянии 10–20 м | 4,6 | 3 |
| Поперечные редкие трещины (для переходных покрытий выбоины) на расстоянии 8–10 м | 4,3 | 4 |
| То же 6–8 м | 3,9 (3,5)\* | 5 |
| То же 4–6 м | 3,6 (2,5)\* | 6 |
| Поперечные частые трещины на расстоянии между соседними трещинами 3–4 м | 3,2 | 7 |
| То же 2–3 м | 2,9 | 8 |
| Тоже 1–2 м | 2,6 | 9 |
| Продольная центральная трещина | 4,5 | 10 |
| Продольные боковые трещины | 3,5 | 11 |
| Одиночная сетка трещин на площади до 10 м с крупными ячейками (сторона ячейки более 0,5 м) | 3,0 | 12 |
| Одиночная сетка трещин на площади до 10 м с мелкими ячейками (сторона ячейки ме­нее 0,5 м) | 2,5 | 13 |
| Густая сетка трещин на площади до 10 м | 2,0 | 14 |
| Сетка трещин на площади более 10 м при относительной площади, занимаемой сеткой, 30 % – 10 % | 2,3 | 15 |
| То же 60 % – 30 % | 1,9 | 16 |
| То же 90 % – 60 % | 1,6 | 17 |
| Просадки (пучины) при относительной площади просадок 20 % – 10 % | 1,2 | 18 |
| То же 50 % – 20 % | 0,9 | 19 |
| То же более 50 % | 0,5 | 20 |
| Проломы дорожной одежды (вскрывшиеся пучины) при относительной площади, зани­маемой проломами, 10 % – 5 % | 1,2 | 21 |
| То же 30 % – 10 % | 0,9 | 22 |
| То же более 30 % | 0,5 | 23 |
| Одиночные выбоины на покрытиях, содержащих органическое вяжущее (расстояние между выбоинами более 20 м) | 4,5 | 24 |
| Отдельные выбоины на покрытиях, содержащих органическое вяжущее (расстояние между выбоинами 10–20 м) | 3,5 | 25 |
| Редкие выбоины в тех же случаях (расстояние 4–10 м) | 2,7 | 26 |
| Частые выбоины в тех же случаях (расстояние 1–4 м) | 2,2 | 27 |
| Карты заделанных выбоин, залитые трещины | 3,0 | 28 |
| Поперечные волны, сдвиги | 2,4 | 29 |
| Колейность при средней глубине колеи 20–30 мм | 3,0–4,0 | 30 |
| Колейность при средней глубине колеи 30–40 мм | 2,5–3,0 | 31 |
| Колейность при средней глубине колеи 40–50 мм | 2,0–2,5 | 32 |
| Колейность при средней глубине колеи 50–70 мм | 1,8–2,0 | 33 |

Определение автомобильных дорог соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию проводилось с учетом того, что участок дороги или улицы не может считаться находящимся в нормативном состоянии, если показатель ровности не соответствует требованиям нормативных значений, либо на нем зафиксированы поврежде­ния покрытия, по которым состояние покрытия относится к неудовлетворительному (оценка в баллах менее 2,5).

# **Ведомости с результатами измерений (испытаний)**

## **Ведомость показателей продольной ровности покрытия**

| Наименование автомобильной дороги (улицы) | | | | | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата измерения в формате “Дата”: ч.м.г | | | | | | | | | | | | | |
| Адрес  начала  участка  км + м | Адрес  конца  участка  км + м | Показатель ровности покрытия на полосах (IRI) | | | | | | | | Наихудший показатель ровности | Норматив | Протяженность, м | Соответствие нормативу |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

**Вывод:** Продольная ровность покрытия на протяжении {{ road\_length\_smooth\_good }} соответствует требованиям ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (п. 5.2.1, табл. 5.1).

## **Ведомость дефектов покрытия**

| Наименование автомобильной дороги (улицы) | | | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата обследования в формате “Дата”: ч.м.г. | | | | | | | | | |
| Начало участка | | Конец участка | | Длина участка, м | Код дефектов | | Оценка в баллах | | Соответствие нормативу |
| км | + | км | + | Прямое направление | Обратное направление | Прямое направление | Обратное направление |

**Вывод:** Состояние покрытия на протяжении {{ road\_length\_defects\_good }} соответствует требованиям ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (п. 5.2.1, табл. 5.1).

**Заключение:**

{{road\_name }} на протяжении {{ road\_length\_good }} соответствует нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию указанным в ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля.

# **Копии сертификатов о поверке средств измерений**

