

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

## ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ПЪТИЩАТА

### ТЕХНИЧЕСКО РАЗПОРЕЖДАНЕ

На основание натрупания практически опит, съобразявайки се със съвременните тенденции и отчитайки някои негативни резултати, констатирани при огледите на редица съоръжения в експлоатация,

#### НАРЕЖДАМ :

При проектирането и изграждането на пътни мостови съоръжения да се спазват следните задължителни условия:

1. Наклоните на пътната плоча да следват наклона на пътната настилка върху съоръжението.

2. Равността и качеството на изпълнение на горната повърхност на пътната плоча да гарантира директно полагане на хидроизолация върху нея. Не се разрешава изпълнение на циментова замазка и изравнителен бетон под хидроизолацията и на предпазен бетон над нея.

3. Видът и типът на хидроизолацията ще бъде определяна от ГУП в процеса на изпълнение на съоръжението. За нови съоръжения се препоръчва да бъдат използвани рулонни хидроизолации.

4. Настилката върху съоръженията да бъде от два пласта плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 см и хидроизолация 1 см. Препоръчително е използването на асфалтобетон с полимермодифициран битум по индивидуални рецепти, съгласувани от ЦЛПМ. Горното особено важи за отговорни съоръжения. Възможни изключения могат да се разрешават само от ГУП.

5. Бетоните за елементите на съоръженията да се обозначават по класове, съгласно БДС 7268-83г.

При изработването на кофражните и армировъчните планове на елементите да се спазват следните изисквания:

5.1. по отношение класа на бетона

- при стоманобетоннови фундаменти на стълбове, устои и подпорни стени да се предвижда стоманобетон клас В25;

- за колони и ригели на стълбове, колони, ригели и гардбаластови стени на устои, конзолни крила и пътна плоча, както и за главни греди от обикновен стоманобетон - стоманобетон клас минимум В 30, за предварително напрегнати греди - В 35, по DIN 4227;

- тротоарните блокове на съоръженията да бъдат проектирани и изпълнени от стоманобетон - бетон клас минимум - В30 , мразоустойчивост -  $V_m=150$  и водоплътност -  $V_w=0,8$ .

- когато на съответния клас бетон отговаря марка за която няма стойност на допустимите напрежения във "ВППБСИМ" - 1973 , да се приемат напреженията за по ниската марка бетон .

5.2. по отношение на минималното бетоново покритие :

- за фундаменти - мин. 5см ;
- за главни греди , колони, ригели, конзолни крила - мин. 3,5см;

- за горна и долна повърхност на пътната плоча - мин. 3 см ;

5.3. Сулфатоустойчив цимент да се прилага само за фундаменти , при доказана агресивна среда .

6. При избор на върхна конструкция от предварително напрегнати на стенд главни греди в проекта да се посочи продължителността на периода от производството им до омонолитяването им с пътната плоча. Ако до 6 месеца гредите не са омонолитени с пътната плоча , тяхната носимоспособност следва да бъде доказвана .

7. Да не се допуска проектиране на пътни стоманобетонни плочи с дебелина по - малка от 16 см .

8. Забранява се проектирането на сглобяемо - монолитни пътни плочи , в които сглобяемия елемент участва в носещото сечение на плочата .

9. При проектирането на върхните конструкции и долното строене да се търси максимална ремонтпригодност чрез :

- изграждане на високи напречни греди в краищата на полетата ;

- изпълнение на кусинети на ригели и ригели с достатъчна ширина , даваща възможност при ремонт да се ползва повдигателна техника ; задължително е проектирането на ревизионна берма в горния ръб на насипа при обсипни устои .

10. Стоманеният парапет да бъде с височина 1,10м. При по отговорни съоръжения да се потърси проектна възможност за секционен изпълнение на отделните звена, с цел предварителното им горещо поцинковане с дебелина 80 микрона и лесна подмяна при повреди. Да се осигуряват необходимите температурни дилатационни връзки съгласно "Техническа документация за парапети на пътни мостови съоръжения" .

11. Стълбчетата с планки на стоманената предпазна ограда за съоръженията да бъдат предварително поцинковани , с горещо цинково покритие с дебелина 80 микрона . Между опорните планки на стълбчетата и бетона на тротоарната конзола да се поставят междинни неметални пластове , осигуряващи и вертикалността на стоманената предпазна ограда .

12. Не се допуска проектиране и изпълнение на дилатационни фуги от медна или поцинкована ламарина. Фугите се определят от проектанта като "закрит" тип или "открит" тип. В проекта да се дадат дилатациите /отваряне и затваряне/ във фугите , както и данни за



определяне и регулиране разтвореността на дилатационните фуги в момента на монтажа им.

Предложение за избор на самите фуги ще бъде направено от бъдещия строител и одобрено от ГУП.

13. В най-ниската част на пътната плоча , в зоните на дилатационните фуги, да се предвиждат дренажни тръбички, позволяващи отвеждането на евентуално инфилтрирани води.

14. Да се оптимизира броят и местоположението на отводнителите , отчитайки негативните последици от тяхното типизирано прилагане . Дължината на отвеждащите тръби да слиза минимум 20 см под ниво долен ръб греди . Да се проектират детайли за отвеждане на водата от пътното платно в зоните при двата устоя, с цел предотвратяване на ерозията на откосите и конусите. Да се отчитат индивидуалните характеристики на съоръжението, както и хидроложките данни за района. При оразмеряване броя на отводнителите да се ползват : "Указания за приложение и техническа документация за отводнители на пътни мостови съоръжения".

15. Ревизионните шахти на кабелните блокове в тротоарните конзоли да се предвиждат извън съоръженията, а когато се налага изпълнение на такава шахта в обсега на съоръжението, да се предвиждат мерки за отвеждане на попаднала вътре вода.

16. При проектирането на преходни плочи, да се предпочита монолитното изпълнение, със задължително надеждно захващане към гардбаластовата стена на устоите и надлъжен наклон минимум 1:10.

17. Да се предвидят проектни детайли за предпазване на лагерите от възможно проникване на вода в периода на експлоатация, както и детайли за ревизиране на лагерите.

18. За облицовка на конусите и откосите да се предвиждат монолитни или сглобяемо-монолитни облицовки , с издържан архитектурен и естетичен вид.

19. Насипите зад устоите да се изпълняват от дрениращ материал с  $K_{упл} = 0.98$  .

Настоящото разпореждане влиза в сила при проектиране на нови мостови съоръжения, договорите за които са сключени след 01.01.1999 год . Техническото разпореждане се отнася и за всички съоръжения в строеж , съобразно етапа на тяхната изграденост, към датата на издаване на същото .



инж. К. ТАУШАНОВ/