

К вопросу классификации автомобильных дорог Непала

Чакхун, Кришна Шаран

Белорусский национальный технический университет
(руководитель Леонович И.И. д-р. техн.наук, профессор БНТУ)

Первые автомобильные дороги в Непале зародились в 1924 году. По мере развития парка автомобилей и экономики государства сеть автомобильных дорог формировалась, а общая протяженность дорог постоянно возрастала. В строительстве важнейших транспортных магистралей принимали участие Великобритания, СССР, Индия, но в основном, автомобильные дороги строились собственными силами. Этому способствовало наличие значительных трудовых ресурсов и местных строительных материалов. В основу технической политики в области дорожного строительства магистральных дорог отрасли, был положен как правило, зарубежный опыт, т.е. опыт тех компаний, которые проектировали и строили дороги. Местная сеть создавалась на инициативной основе и отражала исторически накопленный опыт прокладки дорог и троп для вьючного транспорта и пешеходов.

В соответствии с данными белорусской энциклопедии (т.11, 2000г.) в Непале было 7.7 тыс. км с твердым покрытием. Если учесть, что площадь страны 1408 тыс. км², а население 24,3 млн. человек (1999год), то удельные показатели: протяженности дорог на 1000 км² территории составили 54,7 км и на 1000 жителей 0,32 км.

В настоящее время национальная сеть автомобильных дорог составляет около 45 тыс. км, при этом около 22 тыс. км составляют дороги проселочные. На 1000 км² в этом случае приходится 319,6 км.

Дорожная сеть по своей значимости, местоположению и конструкции принята классифицировать следующим образом: национальные шоссе; среднегорные дороги; почтовые дороги; окружные дороги; городские дороги, сельские дороги; сельскохозяйственные дороги; дороги на канале и т.д. Национальная дорожная сеть (NRN) подразделяется на две составляющие: стратегическая дорожная сеть (SRN) и местная дорожная сеть (LRN). SRN охватывает национальные магистрали, национальные подъездные дороги к городам или объединяющие

национальные магистрали, почтовые дороги и крупные транспортные артерии в городах. Все эти дороги находятся в ведении Департамента автомобильных дорог (DOR). Районные дороги, городские дороги, сельские дороги, сельскохозяйственные дороги и др. относятся к LRN. Ими управляет местная инфраструктура DOLIDAR, входящая в систему управления хозяйством страны.

Приведенная выше информация о дорогах Непала и их классификация свидетельствует, что в стране проблемам дорожного строительства уделяется достаточно большое внимание. Вместе с тем это классификация не в полной мере отражает задачи интенсивности развития общей дорожной сети страны. В ней особое внимание уделено характеристикам дорог с точки зрения их роли и места в общей структуре дорожной сети и слабо отражены требования к пропускной способности дорог, интенсивности транспортных потоков, к параметрам проезжей части и конструктивной прочности дорожной одежды и т.п. Целесообразно разработать и принять к руководству нормативный документ «Классификация автомобильных дорог Непала». В этом документе, по нашему мнению, классификацию дорог можно произвести по следующим классификационным показателям:

По роли в обеспечении транспортных коммуникаций:

- межгосударственные магистральные дороги;
- национальные автомобильные дороги I, II, III категории;
- местные автомобильные дороги IV, V, и VI категории;
- городские автомобильные дороги (улицы) категории: A, B, C;
- улицы сельских населенных пунктов: D, E, G;
- сельскохозяйственные и местные дороги;
- рекреационные.

По интенсивности движения, авто/сутки:

- более 10000;
- 5000 – 10000;
- 2000 – 5000;
- 1000 – 200;
- менее 200.

По рельефу местности:

- горный;
- предгорный;
- холмистый;
- равнинный.

По типу дорожного покрытия:

- асфальтобетонное;
- цементобетонное;
- щебеночное;
- гравийное;
- камне-грунтовое;
- грунтовое.

Технические нормативы по приведенной разновидности автомобильных дорог обосновываются с учетом многофакторных влияний на них проектно-экономических факторов. Основной классификационной характеристикой автомобильных дорог для условий Непала должна быть их значимость, их роль в обеспечении транспортных коммуникаций, которая приведена в пункте 1 классификационных признаков. Другие требования по условиям эксплуатации дорог (пункты 2-4) учитываются в проектах на основании технико-экономических обоснований.

Литература:

1. Road Statistics. Annex 4. Department of Roads, Nepal, 2008.
2. Business Plan - Department of Roads, 2010 – 13 July 2011.
3. ТКП 45-3.03-19-2006. Автомобильные дороги. Нормы проектирования.

Доклады магистрантов

Вопросы качества автомобильных дорог при их проектировании и строительстве

Лисовская О.А.

Белорусский национальный технический университет
(руководитель Леонович И.И. д-р. техн.наук, профессор БНТУ)

Автомобильные дороги- весьма капиталоемкие и в то же время наиболее рентабельные сооружения. Проектирование дорог должно