

РЕМОНТ ДОРОЖНЫХ ПОКРЫТИЙ В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ

Группа компаний «РАСТОМ»

Своевременное и качественное проведение ремонта дорожных покрытий определяет эксплуатационное состояние дорог. Для проведения ремонтных работ применяются различные технологии и оборудование. При этом качество выполнения ремонтных работ и долговечность эксплуатации отремонтированных участков обеспечивается только при выполнении технологических требований и регламента выполнения ремонтных работ.

1. Ремонт с заменой верхнего слоя дорожного покрытия

При возникновении множественных дефектов в верхнем слое дорожного покрытия, высокой степени его износа, выраженном образовании колеи и других дефектов, исключение которых нецелесообразно производить методами ямочного ремонта, восстановление эксплуатационных характеристик выполняется путем замены верхнего (несущего) слоя покрытия.

По общепринятой технологии ремонт производится путем удаления верхнего дефектного слоя покрытия фрезерованием на глубину 50–60 мм и последующего заполнения фрезерованного участка горячей асфальтобетонной смесью с высотой слоя после уплотнения 50–60 мм.

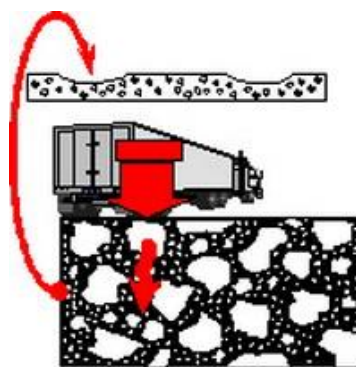
Существенное повышение качества и эксплуатационных характеристик дорог после замены несущего слоя, снижение затрат на их содержание и ремонт в процессе эксплуатации обеспечивается при применении в качестве ремонтного материала щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Щебеночно-мастичный асфальтобетон

Щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА) – это горячая асфаль-

тобетонная смесь, состоящая из щебеночного каркаса, в котором все пустоты между крупным щебнем заполнены смесью битума с дробленным песком и минеральным порошком.

Основное отличие ЩМА от обычных асфальтобетонов заключается в его жесткой каркасной структуре в слое покрытия. Такая структура обеспечивает передачу нагрузки с поверхности в нижележащие слои через непосредственно контактирующие друг с другом отдельные крупные частицы каменного материала. Тем самым достигается существенное снижение деформаций слоя покрытия как в продольном, так и в поперечном направлениях. В ЩМА основную структуру составляет крупный щебень, а мелкий служит только для образования мастики, заполняющей межкаменное пространство в щебеночном каркасе. При этом объем незаполненного пространства составляет не более 3–5%.



Асфальтобетон

Применение щебеночно-мастичного асфальтобетона на высоконагруженных дорогах обеспечивает ряд эксплуатационных и функциональных преимуществ по сравнению с покрытиями из асфальтобетона типа А:

