

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

№ п/п	Автор замечания (поправки): организация	Раздел, пункт, абзац по которому предлагается замечание (поправка)	Содержание замечания (поправки)	Текст стандарта с учетом предлагаемого замечания (поправки)	Решение разработчика
1	2	3	4	5	6
1	АО «Мосинжпроект» Сазонов О.В. - гл. инж.	1.О названии СТО	Не чётко определена область распространения понятия «правила» правила обследования, правила проектирования, правила производства работ или другое. Поэтому, исходя из названия СТО, неясно, на какие организации распространяются его требования. Предлагаем изменить название СТО: «Автомобильные дороги. Усиление верхних слоёв нежестких дорожных одежд. Правила производства и контроль качества выполнения работ»	«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоёв нежестких дорожных одежд. Правила производства и контроль качества выполнения работ»	Не принято наименование стандарта предусмотрено техническим заданием, кроме того, эта часть наименования является стандартной для всех СТО НОСТРОЙ.
2	АО «Мосинжпроект» Сазонов О.В. - гл. инж.	2. О содержании СТО	2.1 Не указаны виды работ, при выполнении которых, необходимо выполнять требования СТО – новое строительство, реконструкция, капитальный ремонт или другое 2.2 В СТО не указано, что все технические решения , включая и решения по организации строительства, стоимость и сроки работ предусматриваются в проектной документации , которая должна быть утверждена техническим заказчиком. Только в примечаниях к п.п. 5.2.3 и 5.2.14 имеется упоминание о «проектном решении» и «проектной организации».		Не принято Замечание не обосновано. Любое техническое решение предусматривается проектным решением. Считаем, что нет необходимости лишний раз повторять это

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

			Считаем, что необходимость выполнения решений, предусмотренных в проектной документации, должно быть ясно записано в СТО в разделе 1 «Область применения и в разделе 4»Общие положения».		правило.
3	АО «Мосинжпроект» Сазонов О.В. - гл. инж.		2.3 В соответствии с предлагаемым изменением названия СТО в тексте заменить понятие «контроль» на «контроль качества».		Принято
4	АО «Мосинжпроект» Сазонов О.В. - гл. инж.	3. О статусе СТО	В соответствии с требованиями Федерального закона от 30.12.09 №384 «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений « стандарты организаций не могут являться доказательной базой выполнения требований данного Федерального закона. Требования данного СТО, как и любого другого, могут применяться только на добровольной основе и не могут быть обязательными. Условия применения конкретных СТО могут оговариваться во взаимоотношениях между техническим заказчиком и подрядной организацией по конкретному объекту. Поэтому следует исключить указание о необходимости обязательного выполнения требований того или иного приложения СТО		Не принято Вопрос не в компетенции творческого коллектива
5	Омский СоюзДор НИИ Белусов	Пояснительная записка	1.Отсутствует обоснование актуальности данной разработки, на что указывает не только отсутствие такого раздела в пояснительной записке, но и неопределённость продекларированных целей		Не принято Актуальность очевидна и вытекает из

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

	Б.В. - зам генерально го директора по науке	Пояснительная записка Пояснительная записка	разработки 2. Название первой редакции СТО не совсем согласуется с содержанием раздела 4, где сообщается, что данный документ следует использовать, в частности, при необходимости увеличения несущей способности дорожной одежды, а не только верхних её слоёв, как следует из названия СТО. 3. Приведённое в пояснительной записке, кстати, без подтверждающих расчётов, заявление о технико-экономической эффективности реализации решений, содержащихся в проекте СТО, вызывает сомнение		постановки задачи в техзадании. Усиление обеспечивает работоспособность, повышает несущую способность и долговечность существующих покрытий, что является актуальной проблемой в настоящее время. Рецензент некорректно истолковал поставленные цели. Раскрывать данный вопрос нецелесообразно, т.к. этот документ не является учебником или пособием. Кроме того, усиление любого слоя ведёт к увеличению несущей
--	---	--	--	--	--

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					способности всей дорожной одежды.
6	Омский СоюзДор НИИ Белоусов Б.В.-зам генерально го директора по науке		4. В случаях невозможности, по каким-либо причинам, использовать способ холодной регенерации, увеличение несущей способности дорожной одежды и (или) снижение вероятности образования колеи целесообразно осуществлять путём устройства дополнительного слоя из материалов, приготовленных на основе минеральных вяжущих		Не принято Предлагаемые способы усиления не эффективны
7	Омский СоюзДор НИИ Белоусов Б.В.- зам генерально го директора по науке	Термины и определения	5. Имеются замечания по терминологии: - выравнивающий слой это конструктивный, а не технологический слой, как указано в проекте СТО, поскольку он связан с конструктивным решением (с обеспечением одинаковой толщины вышележащего слоя), а не с технологическими проблемами		Не принято Выравнивающий слой предназначен для выравнивания нижнего слоя перед укладкой верхнего слоя Выравнивающий слой может быть необходим, а может и не быть, например, в местах превышения отметок нижнего слоя над требуемыми

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

8	Омский СоюзДор НИИ Белоусов Б.В. - зам генерально го директора по науке		- дорожная одежда это конструктивный элемент автомобильной дороги, не просто воспринимающий нагрузку от транспортных средств и передающий её на земляное полотно, как указано в проекте СТО, а элемент, предназначенный для обеспечения требуемых транспортно-эксплуатационных показателей дороги.		Не принято , т.к. это непреложное требование и к дорожной конструкции и к покрытию
9	Омский СоюзДор НИИ Белоусов Б.В. - зам генерально го директора по науке		- усиление верхних слоёв нежёстких дорожных одежд : Данный термин лишён смысловой нагрузки		Не принято Название и термин определены ТЗ
10	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Термины и определения	Авторы очень вольно обращаются с принятой терминологией, вводя новые термины, которые, в основном, могут внести путаницу. Только несколько примеров:	Требуется тщательное редактирование всего текста документа	Не принято С появлением новых технологий и материалов, новая терминология неизбежна.

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

11	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская		Комбинированное асфальтобетонное покрытие – все дорожные одежды, включая покрытие, по существу комбинированные: нижний слой крупнозернистый, верхний мелкозернистый, нижний слой пористый верхний слой плотный и т.п. Непонятно зачем вносить этот термин.		Не принято Все слои дорожной одежды, включая покрытие, традиционно строятся каждый из одного материала, в отличие от комбинированных асфальтобетонных покрытий, устраиваемых из двух различных асфальтобетонных смесей, объединяемых в единый монолит
12	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская		Ряд укладки – существуют устоявшиеся термины, такие как полоса укладки, захватка, которые имеют соответствующие определения, новый термин ничего не добавляет		Принято
13	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская		Термозапрессовка – способ получения неразъемного соединения асфальтобетонных слоёв. Может быть, это просто монолитный слой, к которому всегда стремятся. Неразъемным он быть не может по определению. Вообще термин «Неразъемный» скорее относится к механизмам.		Не принято Высокотемпературная запрессовка обеспечивает получение неразъемного соединения слоёв

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

14	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская		Модифицированный цементобетон - никакой особой модификации нет, это просто стандартный дорожный цементобетон с общепринятыми воздухововлекающими и пластифицирующими добавками. Примеров вольного обращения с терминологией можно было бы привести очень много.		Не принято См. пункт 70
15	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Раздел 4	Усиление предусматривает повышение несущей способности. В таких случаях, как правило, наращивают слои покрытия или полностью удаляют существующие слои и заменяют их слоями большей толщины или из других более прочных материалов. То, что приводится в разделе 4, скорее может быть отнесено к ремонту.		Не принято В документе приводятся и конструктивы и материалы, которые применяются при усилении существующих нежестких покрытиях, в соответствии с классификацией ремонтов, а не расчет покрытия с последующим анализом конструкции

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

16	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 4.2.1	<p>Как показала практика технология одновременной укладки и уплотнения разных по составу и структуре асфальтобетонных смесей нижнего и верхнего слоев усиления за один проход специализированным асфальтоукладочным комплексом (технология «Компакт-асфальт») не нашла широкого применения в Европе, а в нашей стране существует только один такой комплекс, с которым тоже есть проблемы.</p> <p>Вызывает сомнение необходимость включения этой технологии в СТО</p>		<p>Не принято</p> <p>Технология, описанная в СТО, принципиально отличается от приведенной в СП и СНиП технологией уплотнения и требованиями к подбору асфальтобетонной смеси, так как получаемое в результате дорожное покрытие представляет собой однослойный монолит, а не два отдельных слоя, как в СНиП и СП</p>
17	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская		<p>Что касается технологии устройства двухслойного асфальтобетонного покрытия, то ее описание есть как в СНиП, так и в СТО НОСТРОЙ. Ничего нового не предлагается</p>		<p>Не принято</p> <p>О технологии устройства двухслойного асфальтобетонного покрытия в СТО речи не идёт.</p>

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

18	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	4.3 Усиление верхних слоёв нежестких дорожных одежд при помощи сеток	<p>Практика применение сеток для предотвращения трещино - и колеобразования показала, что эффект от этого мероприятия весьма неоднозначный.</p> <p>Если и стоит использовать сетки, то только в случае недостаточно устойчивого основания под нижним слоем асфальтобетона.</p> <p>Что касается применения металлических сеток, опыт как правила негативный.</p> <p>Наряду со стеклосетками есть большой ассортимент полимерных сеток, эффект от применения которых значимо выше. Исключить металлические сетки. Включить полимерные сетки.</p>		<p>Не принято</p> <p>По мнению института «СТРОЙПРОЕКТ» и др. армирование металлическими сетками это один из путей повышения качества и долговечности асфальтобетонных покрытий. Кроме того, данная тематика предусмотрена техническим заданием</p>
19	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П.4.3.2	П.4.3.2 следует удалить, так как он повторяет п.4.3		<p>Принято</p> <p>Пункт 4.3.2 удален</p>
20	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 5.1.1 Щебень, применяемый для приготовления асфальтобетонных смесей	Требования к щебню, применяемому для для верхних слоев - марка по дробимости не ниже 1200 – излишне строгая. Марку щебня имеет смысл назначать в зависимости от типа асфальтобетонной смеси. Это же относится и к нижним слоям	Внести марку щебня по дробимости 1000 для верхних слоев, и марку 800 для нижних слоев	<p>Не принято,</p> <p>Требования к щебню для двухслойного асфальтобетона, применяемого на федеральной сети</p>

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					автомобильных дорог при строительстве, ремонте и капитальном ремонте, определены распоряжением Федерального Агентства Мин. транспорта РФ, письмо № ОБ-28/1266-ИС от 23.03.20015 «О внесении изменений и дополнений в техническую документацию» приложение 2. Этот документ не отменен до настоящего времени.
21	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Таблица 5.1	Непонятно почему исключен ЦМА с максимальной крупностью 20 мм. Именно такой материал используется на самых грузонапряженных дорогах, поскольку более износоустойчив. ЦМА 20 – самый износоустойчивый, поэтому рекомендуется для дорог с невысокой интенсивность и грузонапряженность. Этот	Внести ЦМА-20 Исключить ЦМА-10	Принято Столбец 3, строка 2 «... 10,15,20*» Примечание. * ЦМА 20 применяется только при

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

			материал вообще очень редко используют, в основном там, где почти нет движения, например на парадных площадях.		толщине верхнего слоя покрытия более 6,0 см
22	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Таблица 5.3	В Примечании указывается, что зернами кубовидной формы считаются зерна щебня, имеющие сколы на ≥ 90 % поверхности зерна. Это принципиально неверное требования, поскольку кубовидность во всех странах, включая нашу, оценивается по соотношению толщины и ширины зерна. Требования к количеству сколов на поверхности зерен нигде не регламентировано, нет даже метода определения этого показателя.	Внести изменения в требования к форме зерен.	Принято Введен пункт 5.1.6: 5.1.6 Зерна кубовидной формы по ГОСТ 8267 и СТБ 1311
23	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 5.1.8 рекомендации по применению ПАВ и активаторов	Дана ссылка на ГОСТ 28478, в котором изложен метод определения содержания неорганического сульфата, но нет нормы. Кроме того, определить пригодность ПАВ по этому показателю практически невозможно	Исключить ссылку на ГОСТ28478	Принято
24	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 5.1.9 Требование к показателю твердости поверхности верхнего слоя усиления, который должен соответствовать требованиям СТО НОСТРОЙ 2.25.48-2011	Требования СТО НОСТРОЙ 2.25.48-2011 не к поверхности покрытия, а к щебню. Кроме того в СТО НОСТРОЙ 2.25.48-2011 дана ссылка на ТУ 218 РСФСР 601-88 где должен быть изложен метод определения твердости, но там его нет		Не принято. Требования СТО НОСТРОЙ 2.25.48 дают требования по выбору щебня в зависимости от твердости покрытия (табл.6.2.), а методика ее определения изложена в ТУ 218

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					РСФСР 601-88 приложении 1.
25	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 5.1.21 Количество щебня в асфальтобетоне для верхнего слоя усиления покрытия должно превышать его количество в асфальтобетоне для нижнего слоя усиления покрытия на величину от 20 % до 30 %.	Если следовать этому требованию, то может оказаться, например следующее: верхний слой – ЩМА содержанием щебня 70%, тогда в нижнем слое должно быть 85-90% щебня. Но асфальтобетона с таким содержанием щебня не существует	п.5.1.21 «Количество щебня в горячем плотном асфальтобетоне для верхнего слоя усиления покрытия должно превышать его количество в асфальтобетоне для нижнего слоя на величину от 10% до 20%. Если верхний слой усиления выполняется из ЩМАС, то нижний слой выполняется из материала с модулем упругости на 20-30% превышающим модуль упругости верхнего слоя (ЩМА). Это может быть достигнуто при проектировании состава более жесткого асфальтобетона,	Принято п.5.1.21 изменен

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

				путем изменяя соотношение битум-минеральный порошок, изменением марки или вида битумного вяжущего, увеличением количества щебня или сочетанием этих приемов.	
26	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 6.1.1.8 Для предотвращения раскатывания и разрушения кромки слоев усиления следует устанавливать боковые упоры, высота которых должна соответствовать толщине уплотненных слоев усиления.	Современные асфальтоукладчики имеют прекрасные кромкообразователи, Кромкообразователи есть и на катках. Предложение устраивать боковые упоры - прошлый век.	Исключить	Принято
27	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н.	П. 6.1.19 Смесь в верхний слой усиления следует укладывать толщиной в	Никакого «усиления» при использовании асфальтобетона с максимальным размером зерен 5 мм, т.е. песчаного асфальтобетона, не будет. Что касается толщин при более крупных зернах, например до 20 мм, то слой 3см просто недопустим,	П. 6.1.1.9 «Толщина верхнего слоя усиления зависит от применяемой	Принято П. 6.1.1.9 изменен:

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

	М.Б. Сокальская	плотном теле от 1,5 до 2 см при максимальном размере частиц минеральной части 5 мм, толщиной от 2,0 до 2,5 см - при размере 8 - 11 мм, толщиной от 3 до 3,5 см - при размере 15 - 20 мм. Толщину верхнего слоя допускается уменьшить в 1,8-2,0 раза при усилении асфальтобетонного покрытия при температуре воздуха выше 5 °С.	как по технологическим причинам, так и по степени износостойкости таких тонких слоев. Это можно допустить только на каких-то сельских дорогах с незначительной интенсивностью. Если следовать указанием следующего абзаца и уменьшить толщину слоя в 2 раза, то она практически превращается <u>в ноль</u>	фракции щебня должна составлять в плотном теле: от 4,0 см для фракции 8-11 мм до 6,5 см для фракции 20 мм. Толщину верхнего слоя покрытия, при одновременном уплотнении двух слоев, при температуре воздуха выше 5 °С допускается уменьшить в 1,5-1,8 раза, но при этом толщина верхнего слоя покрытия не должна быть менее трехкратного размера зерен применяемого щебня».	
28	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Таблица 6.1 - Температура укладки асфальтобетонных смесей	Непонятно почему для нижних слоев покрытия температура укладки может быть снижена на величину от 10 °С до 20 °С.		Дано пояснение Температура смеси для нижнего слоя может быть снижена при одновременном уплотнении

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					нижнего и более горячего верхнего слоев. Наблюдается явление подогрева нижнего слоя смесью верхнего (явление термоса).
29	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	6.1.1.15 Предварительное уплотнение каждого слоя усиления должно производиться при помощи рабочих органов асфальтоукладчика : трамбующего бруса и выглаживающей виброплиты	Для ЩМА такая схема не подходит, поскольку при укладке ЩМА исключается работа виброплиты		Не принято В Рекомендациях по устройству покрытия из ЩМАС СоюзДОРНИИ устанавливаются режимы работы трамбующего бруса и виброплиты при работе с ЩМАС. Вибрация любого вида исключается только для тонких слоев (менее 3,5см, на жестких основаниях, в основном на мостах). В Рекомендациях запрещается применение виброкатка с

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					<p>включенным вибратором только при оговоренных в документе условиях. В остальном это «не рекомендовано», но допускается, особенно на конечном этапе. Так как толщина уплотняемого покрытия (два слоя) составляет не менее 10см, верхний слой укладывается не на жесткое основание (нижний слой - асфальтобетон), то 1-2 прохода катка с вибратором не запрещено, а при повышенной толщине слоя даже желательно при температурах уплотняемой смеси от 100⁰С и до 80⁰С.</p>
--	--	--	--	--	--

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

30	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	6.1.1.19 Окончательное уплотнение уложенных и предварительно уплотненных слоев усиления следует начинать легким катком массой от 6 до 8 т.	Если следовать ранее приведенным указанием, то уплотнение, которое могут дать легкие катки уже обеспечено рабочими органами асфальтоукладчика, и эти катки уже бесполезны.		Принято П. 6.1.1.18 и 6.1.1.19 изменены.
31	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	6.1.1.21 Использование пневмокатков не рекомендуется	Эта рекомендация вызывает удивление. Уже давно практика устройства асфальтобетонных смесей показала, что уплотнение пневмокатками, причем на начальном этапе, позволяет оптимально «переупаковать» смесь в слое, а дальнейшее воздействие гладковальцовых катков – это уже создание плотной структуры за счет контактных связей.		Не принято Катки на пневмошинах не рекомендуется применять при температуре укатываемого покрытия выше 110 ⁰ С из-за возможности налипания битума на шины катка. Кроме того, «переупаковка» смеси происходит в слоях не более 8 см, далее этот процесс проблематичен, а если два одновременно

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					уплотняемых слоя имеют различный состав, этот процесс «переупаковки» вреден.
32	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 6.1.1.21 На начальном участке смежной захватки рекомендуется уплотнять смесь в зоне стыка вначале продольными, а затем поперечными проходами.	Существует несколько схем уплотнения поперечного сопряжения. В СТО приводится самая старая и невыгодная схема, которая не может обеспечить требуемую ровность В приложении дан текст, который может быть использован для описания технологии устройства поперечного сопряжения		Принято по предложенному варианту
33	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 6.1.2.1 «запрессовка»	Запрессовка непонятный термин, поскольку никакого особенного «прессования» не происходит, а если имеется в виду взаимопроникновение слоев, то это возможно только при высоких температурах		Не принято Предложена новая технология усиления верхних слоёв путём термозапрессовки верхнего слоя смеси в нижний с образованием неразъёмного соединения слоёв. Степень их сцепления определяется температурой,

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					составом и толщиной слоя смеси верхнего слоя, а также состоянием поверхности уплотнённого нижнего слоя (его температура степень липкости и насыщения дроблёными зёрнами.
34	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П.6.1.2.3 Распределение битумной эмульсии	Существует непреложное правило: начинать укладку асфальтобетонной смеси только после распада эмульсии и испарения воды. В тексте предлагается использовать устройство для распределения эмульсии, установленное на асфальтоукладчике, в таком случае укладка будет производиться сразу же.		Не принято Это зависит от типа эмульсии. Например, при применении эмульсии типа ЭБК-1 требуется распад эмульсии и т.д., а при применении эмульсии типа ЭБК-1, розлив ее производится непосредственно перед укладкой асфальтобетона асфальтоукладчиком

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					м типа Vogele 1800-2 Spray Jet
35	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П.6.1.2.5	Предлагается использовать для смазки кузовов отработанное масло или водно-известковую эмульсию. Вообще масло использовать нельзя, так как оно будет влиять на состав битума. Вообще принято и успешно используются т.н. мыльные растворы		Принято Для смазки кузовов автосамосвалов используют мыльные растворы или водно-известковую эмульсию
36	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П.6.1.2.8	Почему асфальтобетонные смеси типов А и Б допускаются к применению для нижнего слоя усиления только при температуре воздуха выше плюс 10 °С, не +5 ⁰ С, как это предусмотрено СНиП и другими документами	Уточнить	Принято
37	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Приложение И и приложение К	Дублируют друг друга. Отредактировать		Принято частично В приложении К убран раздел 2 (контроль при устройстве асфальтобетонного покрытия.) В отношении разных конструктивов - для того чтобы не было недопонимания

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					желательно оставить без изменения
38	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П.6.3.2.4 Подготовка асфальтобетонного покрытия должна включать разметку мест с наиболее вероятным появлением отражённых трещин на поверхности цементобетонного покрытия ...	Маловероятно, чтобы трещины с асфальтобетонного покрытия отражались на цементобетонном покрытии, наоборот – это нормально. Самое главное, проведение такой тщательной и ненужной процедуры разметки мест с наиболее вероятным появлением отражённых трещин в дальнейшем не получает развития: не предлагается что - то делать в таких местах		Принято Исключить
39	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 6.3.3.3 «цементный клей»	Вообще известен материал «цементный клей» применительно к штукатурке и другим подобным работам. Что имеется в виду в данном случае?		Принято
40	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П.6.3.3.5	Указаны средства малой механизации, но они не для укладки, а для уплотнения. А как в таком случае осуществлять укладку?		Принято
41	ООО «Компания	П.6.3.6 Открывать движение	Нельзя говорить о том, через, сколько дней можно открывать движение, а указать, что движение можно		Принято с уточнением

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

	Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	автотранспорта по слою усиления из модифицированного цементабетона допускается через 1-3 суток	открывать при наборе прочности бетона, например 75%		П.6.3.6 Открывать движение автотранспорта по слою усиления из модифицированного цементабетона допускается при достижении 70% проектной прочности ремонтного материала. Использование высокопрочных быстротвердеющих бетонов и надлежащий уход за ними позволяет достичь прочности, достаточной для открытия движения, через 1 - 3 суток.
42	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Раздел 6:	Раздел написан сумбурно, не сразу понимаешь, где литые смеси, где смеси по ГОСТ 9128, где бетон	Тщательно отредактировать	Принято

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

43	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 7.1.1.1	Почему входной контроль распространяется на все материалы, используемые только при производстве работ по усилению верхних слоёв. Нижние слои не менее важны	Внести изменения	Принято Слова «верхних слоев» заменены на слои асфальтобетонного дорожного покрытия
44	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Таблица 7.1	Средняя плотность – ненормируемый показатель, его можно определять, но не контролировать Неверно утверждение, что при использовании минеральных материалов из карбонатных горных пород определение состава смеси должно проводиться в соответствии с ГОСТ 12801 п.23.1 и п.23.4. Во первых п.23.1 (использование аппарата Сокслета) и 23.4(отмывка керосином) – это устаревшие методы, поскольку с момента выхода ГОСТ 12801 прошло уже 17 лет. Что касается метода выжигания, то даже при использовании карбонатных пород его применять можно, т.к. установленная стандартом температура испытания исключает разложение известняка. Я это утверждаю как автор метода, который неоднократно проверяла, прежде чем вносить в стандарт. Существуют также специальные аппараты для определения состава, например асфальтоанализатор фирмы Infratest	Внести изменения	Не принято Средняя плотность определяется для контроля стабильности используемых инертных материалов в процессе проведения работ и соответствия их утвержденным. При несоответствии необходимо пересматривать подбор состава асфальтобетонных смесей и переутверждать рецептуру смесей. ГОСТ 12801 актуализирован в

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					2015 году, следовательно, он действует. Асфальтоанализаторы применять не возбраняется, они работают по принципу отмывки, только автоматизировано и не противоречат требованиям ГОСТ 12801.
45	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 7.1.2.8	Считаю некорректным использовать метод определения трещиностойкости при расколе ГОСТ 12801 и принимать величину прочности в момент разделения керна по слоям, в качестве силы сцепления слоев (R _{сц}). Это метод разработан и применяется для лабораторных образцов определенного размера, а не для кернов.		Не принято Этот метод разработан еще в 80-е годы прошлого столетия. По нему было проверено сцепление на более, чем половине федеральных дорог. Результаты получены вполне корректные. Метод не был внесен в нормативные документы, но его

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					точность достаточна для оценки сцеплении слоев (более 75%).
46	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	П. 7.1.2.9	Переформовка кернов из ЩМА недопустима, поскольку при таком высоком содержании щебня при переформовке совершенно меняется структура по причине дробимости щебня при формовке, поэтому показатели как коэффициента уплотнения (который не нормируется для ЩМА), так и показателей самого ЩМА искажаются Коэффициент вариации, определенный по водонасыщению в соответствии с ГОСТ 12801 предназначен для смесей, отобранных из смесителя, а не для образцов, отобранных из покрытия.		Не принято Переформовка кернов меняет свойства всех асфальтобетонов. В Рекомендациях по применению ЩМАС переформовка кернов из ЩМА не запрещается. Сказано, что она не эффективна из-за неоднородности результатов, получаемых при лабораторных испытаниях водонасыщения и плотности. Поэтому считаем возможным, при соблюдении указанных в СТО условий, допустить переформовку. К

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					тому же проверки в лабораториях дают вполне удовлетворительные результаты.
47	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Приложение А	Описание всех пород вещь весьма познавательная, но не относится к этому документу и есть во всех энциклопедиях и справочниках.		Не принято Сведения нужны для правильного выбора горной породы щебня, для удовлетворения требований по износу и истиранию
48	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец к.т.н. М.Б. Сокальская	Приложение В	В.6 Определение повреждаемости армирующего материала при уплотнении асфальтобетона. Предлагаемый лабораторный метод так далек от того, что происходит в натуре при использовании сеток, что его результаты не могут дать объективной информации. Сам метод уплотнения достаточно условен	Исключить	Не принято Данный метод предлагается ОДМ 218.5.001-2009. Большинство испытаний материалов в лабораторных условиях, включая их уплотнение далеки от натуральных.
49	ООО «Компания Би Эй Ви», Гл. спец	Приложение Ж	Термостойкость стабилизирующей добавки при температуре 220°С по измерению массы при прогреве достаточно определять для партии, т.к. этот показатель при хранении не меняется	Внести изменение 4.2 - 1 раз на партию Битум 5.1 Пенетрация при	Принято

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

	к.т.н. М.Б. Сокальская		Почему-то исключено определение основных показателей битума (пенетрация, КиШ и т.п.), определяющих его марку	25°С - с каждого битумовоза 5.2 Температура размягчения - с каждого битумовоза Далее по таблице 5.3, 5.4, 5.5 (исправить номера пунктов)	
50	НП СРО «ССК УрСиб»		Требования к материалам должны содержать только требования к смесям со ссылками на вид смеси и утвержденный нормативный документ.		Не принято В соответствии с нормативными требованиями на составление СТО, ОДМ, ГОСТ и т.п. пункт «Технические требования» должен содержать требования к конечному продукту и требования к исходным материалам, из которых он состоит. Если эти требования не отличаются от предъявляемых к

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					конкретному материалу-составляющей части смеси, то дается ссылка на соответствующий документ. Если есть отличия, то их необходимо изложить .
51	НП СРО «ССК УрСиб»		Фраза «...следует проводить согласно решению проекта...» не уместна в стандарте		Не принято Эта фраза означает, что по данному вопросу решение предоставляется на усмотрение проектировщика в зависимости от задач проект
52	НП СРО «ССК УрСиб»		Предусмотрены избыточные объемы контроля (например в приложении К), так как стабильность качества должна обеспечиваться технологией с применением современных комплексов машин, а не замераами с помощью трехметровой рейки через 10 метров дороги.		Не принято В СНиП и СП указано, что определение ровности за укладчиком даже самой современной машины следует осуществлять с помощью трехметровой

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					рейки, т. к. это быстро и оперативно можно исправить дефекты, появление которых зависит не только от технологических параметров машин, тем более при укладке слоев по существующей дорожной одежде. Приемка может производиться методом геодезических измерений или др. специализированной техникой. Приложение К отредактировано, см п 21 настоящей Сводки замечаний
53	НП СРО «ССК УрСиб»		Раздел «Общие положения» дает неопределенные советы заказчикам (пункты 4.1, 4.2, 4.3 ...)		Не принято Раздел 4 «Общие положения» дает перечень возможных

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					решений и отмечает некоторые их особенности, чтобы облегчить выбор соответствующего решения при проектировании и строительстве
54	АО «НИИпроектасбест», Репин К.В	П. 5.1.2	<p>Предлагаем изменить фразу, удалив текст в скобках, исключив ссылку на серпентиниты и асбестовые волокна. В проекте СТО 209 указано, что в асфальтобетонных смесях используется щебень по ГОСТ 8267-93, где оговорено содержание вредных компонентов.</p> <p>Фраза в скобках некорректна. Серпентиниты – это метаморфические породы, имеющие различную текстуру: от массивной (стр. 46 «Основы геологии», 1991 [1]) до сланцеватой. В щебне по ГОСТ 8267-93 используются только плотные горные породы изверженные и метаморфические, в т.ч. перидотиты и серпентиниты с массивной текстурой (прилагаем письмо ОАО «Ураласбест» с результатами испытаний щебня и письмо ОАО «Оренбургские минералы»), кроме того высокие физико-механические показатели щебня в ЦМАС и в смесях для поверхностной обработки обеспечивают увеличение эксплуатационных характеристик и долговечность покрытий (отчет</p>		<p>Не принято</p> <p>В тексте замечания отмечено, что серпентиниты имеют текстуру от массивной до слоистой. При этом в учебнике геологии [1] сказано, что слоистую структуру имеет большая часть серпентинитов, методики быстрого определения структуры щебня для строителей не существует. Значит существует очень</p>

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

			«РОСДОРНИИ»).		высокий шанс получить некачественный щебень с высокой степенью абразивной истираемости. Что недопустимо для верхних слоев покрытий на высокоинтенсивных скоростных федеральных и региональных трассах. Обычно карьеры, добывающие асбест в качестве щебня отпускают дорожникам камень со вскрыши (запись в паспорте на щебень ОАО «Ураласбест»: Щебень вскрышных пород), все перемешано и определить структуру серпентинитов
--	--	--	---------------	--	--

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					<p>весьма трудно даже опытным геологам. ГОСТ 32703-2014 «Щебень и гравий из горных пород» п 6.2, которым пользуются в дорожной отрасли ограничивает применение щебня с примесями асбеста (менее 0,25%), слоистых силикатов (до 15%). Хризотил-асбест – минерал серпентин, гидросиликат магния, структурно относится к слоистым силикатам (слюдистым материалам). В качестве минеральных составляющих породы серпентинитовые и</p>
--	--	--	--	--	---

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					<p>асбест (щебень, крошка, минеральный порошок) могут применяться только для покрытий низкокаторийных дорог (не выше 3-ей категории), так как этот минерал имеет очень высокую абразивную истираемость (износ) за счет слоистой структуры большей части составляющих его минералов и легко шлифуется, т.е. легко теряет шероховатость покрытия. Применение противогололедных хлористых солей увеличивает риск повреждения таких</p>
--	--	--	--	--	---

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					<p>дорожных покрытий, особенно в случае наличия в составе движения автомобилей с шипами. Кроме того хризотил, который входит в состав серпентиновых пород (серпентинит), из-за наличия полых очень тонких трубочек, в которые в осенне-весенний период попадает вода, даже при нагреве до 180-200 °С за несколько минут пребывания в сушильном барабане асфальтобетонного завода не испаряется и после обработки битумом,</p>
--	--	--	--	--	---

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					оказывается защемленной внутри материала. После укладки такого материала в покрытие при многократном проезде тяжелого или скоростного транспорта эта вода может отжиматься и попадать между слоями дорожного покрытия и нарушать сцепление между ними
55	АО «НИИпроектасбест», Репин К.В	П.5.1.4	Изменить фразу, добавив термин « массивной текстуры ». В приложении А, «массивная» и «сланцеватая» - это разновидности текстуры (см. стр. 34 «Основы геологии», 1991 [1]).	«... из изверженных и метаморфических плотных горных пород массивной текстуры ...»	Принято
56	АО «НИИпроектасбест», Репин К.В	Приложение А	Изменить наименование таблицы заменив фразу «Петрографический состав» на фразу « Виды горных пород, применяемых для получения щебня» и внести правки в текст таблицы А.1:		Принято «Виды горных пород, применяемых для получения щебня»
57			1. Исключить из осадочных пород минералы (кальцит и магнезит) - см. стр. 42, 43 [1].		Не принято Эти породы

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					отнесены к осадочным – см Инженерную геологию
58			2. Включить в колонку с интрузивными породами: дунит, перидотит, сиенит и лабрадорит, см. стр. 37[1].		Принято Исключены. Сиенит, лабрадорит перенесены в колонку с интрузивными породами. Остальные перечисленные породы в строительстве упоминаются редко.
59			3. Исключить из эффузивных пород сиенит и лабрадорит, см. стр. 37 [1].		Принято Вместо «порфир» следует писать «порфирит» диорит и андезит переставлены в графу «кислые и средние»
60			4. Дополнить в «Кислые и средние» породы: порфирит, диорит и андезит, см. стр. 37 [1].		Не принято Перечисленные породы в строительстве упоминаются

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					редко.
61			5. Включить в «Основные» породы дунит и перидотит, см. стр. 37 [1].		Не принято слоистую структуру имеет большая часть серпентинитов, методики быстрого определения структуры щебня для строителей не существует. Значит существует очень высокий шанс получить некачественный щебень с высокой степенью абразивной истираемости. Что недопустимо для верхних слоев покрытий на высокоинтенсивных скоростных федеральных и региональных трассах. Поэтому относить серпентинит к массивным

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					породам не имеет смысла для строителей
62			6. В «Массивные» метаморфические породы включить серпентинит, т.к. для щебня используется серпентинит только массивной текстуры, см. стр. 46 [1].		Принято
63			7. В сланцеватых метаморфических породах исключить термин - (змеевик), как устаревший термин.		Принято Ссылка дана ошибочно. Значения показателя шлифуемости выведены при анализе не только регионального СТО, но и требований СТО НОСТРОЙ 2.25.38-2011 и СТБ EN 13108-5-2009 «Смеси битумные. Технические условия. Ч.5 Щебеночно-мастичный асфальтобетон» Ссылка устранена.
64			8. Исправить опечатки – Дацит, Лабрадорит		Принято В колонке «кислые и

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					средние» исправлено- Дацит. В колонке «эффузивные» и «основные» исправлено- Лабрадорит Изверженные (магматические)
65			9. Для исключения разночтений в нормативной документации дополнить надпись «Изверженные» надписью (магматические), см. стр. 34 [1], уточнив термин, т.к. это синонимы. В ГОСТ 8267-93 используется термин «изверженные», в ГОСТ Р 54401-2011 – в пунктах: 3.9, 3.14 и 3.23 используется термин «Магматические» горные породы.		Принято
66			Нельзя ссылаться на региональный СТО без разрешения регионального управления		Принято Ссылка дана ошибочно. Значения показателя шлифуемости выведены при анализе не только регионального СТО, но и требований СТО НОСТРОЙ 2.25.38-2011 и СТБ EN 13108-5-2009

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

					«Смеси битумные. Технические условия. Ч.5 Щебеночно-мастичный асфальтобетон» Ссылка устранена.
67	ЗАО Институт «Стройпроект»	п.3.4 дорожная одежда жесткая: Дорожная одежда с цементобетонным монолитным покрытием.	Определение «дорожная одежда жесткая» привести в соответствие с п.3,80 СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* Для исключения разночтения в документах	Дорожная одежда жесткая: дорожная одежда с цементобетонными монолитными покрытиями, со сборными покрытиями из железобетонных или армированных плит с основанием из цементобетона или железобетона.	Не принято , т.к. в проекте доступно отражено то же самое, что и в СП, но в сокращенном варианте. Тем более, что речь идет в данном документе об усилении существующего покрытия.
68	ЗАО Институт «Стройпроект»	п.3.5 дорожная одежда нежесткая: многослойная конструкция в пределах проезжей части автомобильной дороги, не содержащая в своем составе	Определение «дорожная одежда нежесткая» привести в соответствие с п.3,84 СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*	Дорожная одежда нежесткая : дорожная одежда, не содержащая в своем составе конструктивных слоев из монолитного цементобетона, сборного	Не принято Замечание не обосновано. Определение нежесткой дорожной одежды дано более полно и не противоречит определению СП.

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

		конструктивных слоев из монолитного цементобетона, сборного железобетона, воспринимающая нагрузку от автомобильного транспорта и передающая ее на грунт земляного полотна.		железобетона или армобетона.	
69	ЗАО Институт «Стройпроект»	п. 3.11 комбинированное асфальтобетонное покрытие:.... в единый пласт взаимопроникновение и адгезией компонентов смеси под действием температуры и давления.	Дополнить документ определением адгезии компонентов смеси.		Принято Адгезия – способность вяжущего прилипать к поверхности наполнителя (каменного материала)
70	ЗАО Институт «Стройпроект»	п. 3.36 усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд цементобетонным покрытием из	Дополнить документ определением «модифицированный цементобетон», Указать какие модификаторы используются. (ОДМ 218.3.028-2013 методические рекомендации по ремонту и содержанию цементобетонных покрытий автомобильных дорог;		Не принято Модифицированный цементобетон - ремонтный материал, содержащий

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

		модифицированного Цементобетон: технологический процесс, заключающийся в устройстве на существующем асфальтобетонном покрытии нового слоя из модифицированного цемента.	ОДМ Рекомендации по выявлению и устранению колея на нежестких дорожных одеждах. Часть 3 Рекомендации по устранению колея на автомобильных дорогах (утверждено распоряжением Росавтодора № ОС-556-р от 24.06.2002)		модификаторы, обеспечивающие ранний набор прочности. Какие модификаторы указывать не обязательно, м.б это закрытая информация.
71	ЗАО Институт «Стройпроект»	4.2 Работы по усилению верхних слоев нежестких дорожных одежд комбинированным и асфальтобетонным и покрытиями следует проводить согласно решению проекта в случае необходимости увеличения несущей способности дорожной одежды, снижения вероятности	Для того, чтобы обеспечить решения в проектной документации, необходимо рассчитать конструкцию дорожной одежды с использованием слоем усиления согласно ОДН 218.046-01 «Проектирование нежестких дорожных одежд», где в приложении 3 указаны нормативные и расчетные значения прочностных и деформационных характеристик конструктивных слоев из различных дорожно-строительных материалов; а в приложении 5 теплофизические характеристики конструктивных слоев из различных дорожно-строительных материалов. В проекте СТО отсутствуют характеристики, рассматриваемых в материалов. Требуется срочная актуализация ОДН 218.046-01, иначе обоснованно рассчитать конструкцию дорожной одежды с данными слоями усиления не представляется возможным.		Не принято Согласны, но расчёты конструкции дорожной одежды не входят в перечень работ утверждённого Технического задания

Сводка отзывов по проекту стандарта:

«Автомобильные дороги. Усиление верхних слоев нежестких дорожных одежд. Правила, контроль выполнения и требования к результатам работ»

		образования колеи, водонепроницаемости покрытия			
72	ЗАО Институт «Стройпроект»	п.6.1.1.3	Требуется указать минимальное значение температуры воздуха при которой разрешаются работы при укладке асфальтобетонной смеси.		Принято. Минимальные температуры указаны в разделах 6.1.1 и 6.1.2

Руководитель разработки  к.т.н. Мелик-Багдасаров М.С.