**УДК 625.7**

**ДОСЛІДЖЕННЯ РОБОТИ ПОПЕРЕЧНОГО ДРЕНАЖУ В РОБОЧІЙ ЗОНІ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА**

О.С.СЛАВІНСЬКА, д.т.н.

С.С.САВЕНКО, аспірант.

Національний транспортний університет

Україна, м.Київ, вул.Суворова, 1

E-mail : sava0304@gmail.com

Перезволоження дорожньої конструкції виникає через незадовільний стан дренажних мереж. Ці системи не завжди забезпечує процес відведення вологи та осушення робочої зони земляного полотна, що пов’язано з складними процесами міграції та вологонакопичення.

Проаналізувавши посезонну зміну сумарної кількості вологи, що надходить в дренажний прошарок, проведено розрахунок параметрів поперечного дренажу мілкого залягання на ділянках автомобільних доріг в різних регіонах України. В процесі дослідження встановлено, що пропускна здатність запропонованих стандартних конструкцій поперечних дренажів з прорізями не відповідає сезонним змінам вологонакопичення в основі дорожнього одягу.

Наприклад, для забезпечення достатньої пропускної здатності дренажних конструкцій на ділянці автомобільної доріги Київ-Харків-Довжанський в Харківській області необхідно зменшити відстань між прорізями з 50 до 10 метрів. А для ділянки автомобільної дороги Коржівці – Іванківці в Хмельницькій області з 50 до 25 метрів.

Запропоновані проектні рішення не відповідають умовам роботи ділянок доріг. Внаслідок суттєвого збільшення глибини фільтраційного потоку яка може відповідати , товщині дренуючого шару відбувається погіршення транспортно-експлуатаційних показників автомобільної дороги.

Провівши такий ряд досліджень, можна констатувати той факт, що при влаштуванні дренажних прорізей мілкого залягання на ділянках з поздовжнім похилом більшим за поперечний, не рекомендується використання стандартних проектних підходів.

Література

1. Рувинский В.І., Оптимальные конструкции земляного полотна (на основе регулирования водно-теплового режима) . - М. : Транспорт, 1982. - 166 с.
2. Сіденко В.М., Фомін В.О. Водно-тепловий режим міських доріг. – Харків: Видавництво Харківського університету, 1971.