

LỜI CẢM ƠN

Hiện nay, đất nước ta đang trong giai đoạn phát triển, thực hiện công cuộc công nghiệp hóa, hiện đại hóa, cùng với sự phát triển của nền kinh tế thị trường, việc giao lưu buôn bán, trao đổi hàng hóa là một yêu cầu, nhu cầu của người dân, các cơ quan xí nghiệp, các tổ chức kinh tế và toàn xã hội.

Để đáp ứng nhu cầu lưu thông, trao đổi hàng hóa ngày càng tăng như hiện nay, xây dựng cơ sở hạ tầng, đặc biệt là hệ thống giao thông cơ sở là vấn đề rất quan trọng đặt ra cho ngành cầu đường nói chung, ngành đường bộ nói riêng. Việc xây dựng các tuyến đường góp phần đáng kể làm thay đổi bộ mặt đất nước, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành kinh tế quốc dân, an ninh quốc phòng và sự đi lại giao lưu của nhân dân.

Là một sinh viên khoa Xây dựng cầu đường của trường ĐH Dân lập HP, sau 4 năm học tập và rèn luyện dưới sự chỉ bảo tận tình của các thầy giáo trong bộ môn Xây dựng trường ĐH Dân lập HP và các thầy giáo trong bộ môn Đường ô tô và đường đô thị em đã học hỏi rất nhiều điều bổ ích. Theo nhiệm vụ thiết kế tốt nghiệp của bộ môn, đề tài tốt nghiệp của em là: Thiết kế tuyến đường qua 2 điểm K2-J1 thuộc địa phận tỉnh Thái Nguyên

Nội dung đồ án gồm 3 phần:

Phần 1: Lập dự án khả thi xây dựng tuyến đường K2-J1.

Phần 2: Thiết kế kỹ thuật.

Phần 3: Tổ chức thi công.

Trong quá trình làm đồ án do hạn chế về thời gian và điều kiện thực tế nên em khó tránh khỏi sai sót, kính mong các thầy giúp đỡ em hoàn thành tốt nhiệm vụ thiết kế tốt nghiệp.

Em xin trân thành cảm ơn các thầy trong bộ môn đã giúp đỡ em trong quá trình học tập và làm đồ án tốt nghiệp.

Hải Phòng, tháng 7 năm 2009

Sinh viên : Phạm Thanh Bình

PHẦN I:
LẬP BÁO CÁO ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TUYẾN
ĐƯỜNG

Chương 1: GIỚI THIỆU CHUNG

1. Tên công trình :

Tuyến đường thiết kế từ điểm K2 đến điểm J1 thuộc Tỉnh Thái Nguyên

2. Địa điểm xây dựng công trình :

Tuyến đường xây dựng thuộc huyện Phổ Yên ,tỉnh Thái Nguyên là khu vực có địa hình là đồi núi thấp và thoải.

3. Chủ đầu tư xây dựng công trình :

Chủ đầu tư xây dựng công trình là Sở giao thông vận tải tỉnh Thái Nguyên. Đơn vị thi công là công ty xây dựng công trình giao thông tỉnh Thái Nguyên .

4. Nguồn vốn đầu tư xây dựng công trình :

Nguồn vốn xây dựng công trình lấy từ ngân sách nhà nước. Nguồn vốn được đầu tư tập trung một lần.Trên cơ sở đấu thầu hạn chế để tuyển chọn nhà thầu có đủ khả năng về năng lực, máy móc, thiết bị, nhân lực và đáp ứng kỹ thuật yêu cầu về chất lượng và tiến độ thi công.

5. Tính khả thi xây dựng công trình :

Để đánh giá sự cần thiết phải đầu tư xây dựng tuyến đường K2 – J1 cần xem xét trên nhiều khía cạnh đặc biệt là cho sự phục vụ an ninh quốc phòng và phát triển kinh tế xã hội nhằm các mục đích chính như sau:

* Xây dựng cơ sở hạ tầng vững chắc và đồng bộ của huyện Phổ Yên nói riêng và tỉnh Thái Nguyên nói chung, để đẩy mạnh phát triển công - nông nghiệp, dịch vụ và các tiềm năng khác của vùng.

* Việc xây dựng tuyến đường sẽ đem lại những hiệu quả thiết thực như là : Giải quyết vấn đề đi lại của vùng , đồng thời đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế xã hội,phát huy tối đa tiềm năng phát triển kinh tế của vùng. Sử dụng có hiệu quả các nguồn tài nguyên thiên nhiên của vùng.

* Việc xây dựng tuyến đường nằm trong qui hoạch phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng của vùng từ năm 2009 đến năm 2020.

* Trong những trường hợp cần thiết để phục vụ cho công tác chính trị, an ninh, quốc phòng.

+ Theo số liệu điều tra lưu lượng xe thiết kế năm thứ 15 sẽ là: 1388 xe/ng.đ.
Với thành phần dòng xe:

- Xe con : 30%
- Xe tải trục 6,5 T (2 trục) : 23%
- Xe tải trục 8,5 T (2 trục) : 35%.
- Xe tải trục 10 T (2 trục) : 12%.
- Hệ số tăng xe : 7 %.

Như vậy lưu lượng vận chuyển giữa 2 điểm K2 – J1 là khá lớn với hiện trạng mạng lưới giao thông trong vùng đã không thể đáp ứng yêu cầu vận chuyển. Chính vì vậy, việc xây dựng tuyến đường K2 – J1 là hoàn toàn cần thiết. Góp phần vào việc hoàn thiện mạng lưới giao thông trong khu vực, góp phần vào việc phát triển KT-XH hội ở địa phương và phát triển các khu công nghiệp chế biến, dịch vụ ...

6. Tính pháp lý đầu tư xây dựng công trình :

** Căn cứ các quy hoạch tổng thể mạng lưới đường giao thông của vùng và quy hoạch phát triển kinh tế xã hội từ năm 2009 đến năm 2020 của tỉnh Thái Nguyên.*

** Căn cứ theo văn bản giữa Sở Giao thông công chính tỉnh Thái Nguyên và đơn vị khảo sát thiết kế để tiến hành lập dự án.*

** Căn cứ các quyết định về giao đất để đầu tư xây dựng công trình của Sở tài nguyên và môi trường tỉnh Thái Nguyên số 4769/QĐ-UBND*

7. Căn cứ đầu tư xây dựng công trình :

- Tính pháp lý :

** Căn cứ Quyết định đầu tư xây dựng công trình của Sở giao thông vận tải tỉnh Thái Nguyên*

** Căn cứ các quyết định về giao đất để đầu tư xây dựng công trình của Sở tài nguyên và môi trường tỉnh Thái Nguyên. vv...*

** Một số văn bản pháp lý có liên quan khác.*

** Hồ sơ kết quả khảo sát của vùng (hồ sơ về khảo sát địa chất thủy văn, hồ sơ quản lý đường cũ, ..vv..)*

- Các căn cứ về mặt kỹ thuật :

***Các quy phạm sử dụng:**

- Tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô TCVN 4054 - 05.
- Quy phạm thiết kế áo đường mềm (22TCN - 211 -06).
- Quy trình khảo sát (22TCN - 27 - 84).
- Quy trình khảo sát xây dựng (22TCN - 27 - 84).
- Quy trình khảo sát thủy văn (22TCN - 220 - 95) của bộ GTVT
- Luật báo hiệu đường bộ 22TCN 237- 01
- Ngoài ra còn các quy trình, quy phạm có liên quan khác.

8. Đặc điểm chung khu vực tuyến đi qua .

****Đặc điểm về chính trị – kinh tế – an ninh quốc phòng .***

Huyện Phổ Yên có nền kinh tế đang phát triển mạnh , đặc biệt là ngành khai thác và chế biến lâm sản, ngành khai thác khoáng sản như than đá, khai thác quặng, sắt vv ... Từ đó dẫn tới việc phát triển mạng lưới giao thông trong vùng để phù hợp với sự phát triển của kinh tế .Nền an ninh quốc phòng được đảm bảo thuận lợi cho việc đầu tư xây dựng công trình.

****Địa hình .***

Tuyến đi qua địa hình tương phức tạp có độ dốc lớn và có địa hình chia cắt mạnh. Chênh cao giữa các cao điểm lớn nhất là 30 m do giữa các đường đồi có hình thành lòng chảo .

Chênh cao cao độ trong khu vực là 60m. chênh cao giữa các đường đồng mức là 5m. Độ dốc ngang sườn dốc tương đối thoải .Độ dốc trung bình của sườn dốc là 20.69%

Mạng l-ới sông ngòi, khe tụ thủy không dày đặc thuận tiện cho việc đi tuyến.

**** Địa chất thủy văn.***

- Địa chất khu vực khá ổn định ít bị phong hoá, không có hiện tượng nứt – nẻ – không bị sụt lở. Đất nền chủ yếu là đất tây nguyên BaZan, địa chất lòng sông và các suối chính rất ổn định .

- Các sông, suối tương đối nông , dòng chảy tương đối êm.

- Cao độ mực nước ngầm ở đây tương đối thấp, cấp thoát nước nhanh chóng, trong vùng có 1 dòng suối hình thành dòng chảy rõ ràng có lưu lượng tương đối lớn và các suối nhánh tập trung nước về dòng suối này. tuy nhiên địa hình ở lòng suối tương đối thoải và thoát nước tốt nên mực nước ở các dòng suối không lớn do đó không ảnh hưởng tới các vùng xung quanh.

**** Đặc điểm về khí hậu, khí tượng.***

Với địa hình thấp dần từ núi cao xuống núi thấp, rồi xuống trung du, đồng bằng theo hướng Bắc – Nam làm cho khí hậu Thái Nguyên chia thành ba vùng rõ rệt trong mùa đông : vùng lạnh ,vùng lạnh vừa, vùng ấm và hai mùa rõ rệt là mùa mưa và mùa khô. Tổng số giờ nắng trong năm dao động từ 1.500 đến 1.750 giờ và phân bố tương đối đều cho các tháng trong năm.

Tuyến nằm trong khu vực khí hậu gió mùa, nóng ẩm mưa nhiều. Nhiệt độ trung bình khoảng 27⁰c. mùa đông nhiệt độ trung bình khoảng 18⁰c, mùa hạ nhiệt độ trung bình khoảng 27⁰ C nhiệt độ dao động khoảng 9⁰c. lượng mưa trung bình khoảng 2.000 mm, mùa mưa từ tháng 8 đến tháng 10.

**** Tình hình vật liệu và điều kiện thi công.***

Các nguồn cung cấp nguyên vật liệu đáp ứng đủ việc xây dựng, đường vận chuyển < 5km. Đơn vị thi công có đầy đủ năng lực máy móc, thiết bị để đáp ứng nhu cầu về chất lượng và tiến độ xây dựng công trình. Có khả năng tận dụng nguyên vật liệu địa phương trong khu vực tuyến đi qua có mỏ cấp phối sỏi cuội với trữ lượng tương đối lớn và theo số liệu khảo sát sơ bộ thì thấy các đồi

đất gần đó có thể đắp nền đường đ-ợc. Phạm vi từ các mỏ đến phạm vi công trình từ 500m đến 1000m.

**** Hiện trạng môi tr-ờng.***

Đây là khu vực rất ít bị ô nhiễm và ít bị ảnh h-ởng xấu của con ng-ời, Môi tr-ờng rất thông thoáng và trong lành. Do đó khi xây dựng tuyến đ-ờng phải chú ý không phá vỡ cảnh quan thiên nhiên, không làm ô nhiễm môi tr-ờng, chiếm nhiều diện tích đất canh tác của ng-ời dân và phá hoại công trình xung quanh.

**** Hiện trạng giao thông :***

Mạng l-ới giao thông trong vùng chủ yếu là đ-ờng cấp IV, hệ thống giao thông vận tải và cơ sở hạ tầng nói chung còn ch- a t-ờng xứng với nhu cầu đi lại và phát triển của vùng. Theo khảo sát bình đồ của vùng thì hiện tại mạng l-ới giao thông còn kém phát triển, đ-ờng còn quá nhỏ , chất l-ợng đ-ờng đã xuống thấp không thể đủ điều kiện cho xe tải trọng lớn đi lại.

9. Những vấn đề cần chú ý khi thiết kế và thi công xây dựng tuyến đ-ờng .

Khi thiết kế và xây dựng tuyến đ-ờng phải chú ý không làm phá vỡ cấu trúc của vùng, không làm ô nhiễm môi tr-ờng. Trong quá trình thi công phải đảm bảo an toàn không làm ảnh h-ởng giao thông, an ninh trật tự trong khu vực, phải chú ý đảm bảo đúng tiến độ công trình, tránh gây lãng phí. Đ- a công trình vào sử dụng đúng thời hạn để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của vùng.vv...

10. Kết luận :

Từ những phân tích trên ta thấy rằng việc xây dựng tuyến đ-ờng trên là hoàn toàn cần thiết để phát triển kinh tế xã hội , chính trị, an ninh quốc phòng của vùng. Góp phần vào việc phát triển kinh tế xã hội của đất n-ớc.

Chương 2: XÁC ĐỊNH CẤP HẠNG ĐƯỜNG VÀ CÁC CHỈ TIÊU KỸ THUẬT CỦA ĐƯỜNG.

1.1. Xác định cấp hạng đường.

* Cấp hạng đường được xác định dựa vào :

- + ý nghĩa tầm quan trọng của con đường .
- + dựa vào lưu lượng xe ở năm tính toán.

a. ý nghĩa tầm quan trọng của con đường:

- Tuyến đường thiết kế từ điểm K2 đến J1 nằm trong quy hoạch phát triển kinh tế xã hội . an ninh quốc phòng của tỉnh Thái Nguyên từ năm 2009 đến năm 2020. Việc xây dựng tuyến đường này sẽ mở ra một bộ mặt mới cho huyện Phổ Yên , nhằm thu hút đầu tư trong nước cũng như nước ngoài. Con đường có ý nghĩa rất quan trọng đối với sự phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng của tỉnh.

b. lưu lượng xe ở năm tính toán:

* Quy đổi lưu lượng xe ra xe con:

Bảng tính lưu lượng xe quy đổi

Bảng 1.2.1

LL(N ₁₅)	1) Xe con	Xe Tải trục 6.5T(2trục)	Xe tải trục 8,5T(2Trục)	Xe tải trục 10T(2Trục)	Hstx(q)
1388	30%	23%	35%	12%	7
Hệ số qđ (a _i)	1	2.5	2.5	3	
Xe qđ	416	319	486	167	

$N_{qd(15)} = \sum N_i \cdot a_i$	2930
-----------------------------------	------

Theo tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô TCVN 4054-05 (mục 3.4.2.), phân cấp kỹ thuật đường ô tô theo lưu lượng xe thiết kế (xcqđ/ngày đêm): > 3.000 thì chọn đường cấp III.

Như ta đã biết, cấp hạng xe phụ thuộc nhiều yếu tố như: chức năng đường, địa hình và lưu lượng thiết kế....

Căn cứ vào các yếu tố trên ta sẽ chọn cấp kỹ thuật của đường là cấp III, tốc độ thiết kế 60Km/h (địa hình đồi núi).

Ta có bảng tra các chỉ tiêu kỹ thuật đối với đường cấp III như sau:

Bảng tổng hợp các chỉ tiêu kỹ thuật theo TCVN 4054-05

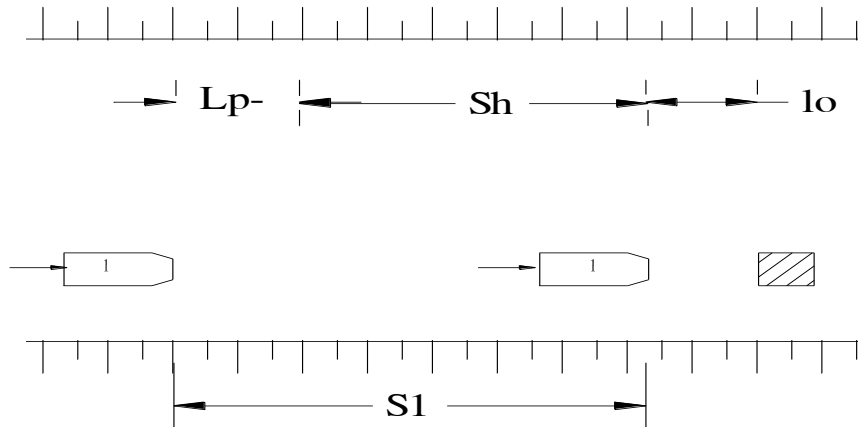
Các chỉ tiêu kỹ thuật	Trị số
<i>Chiều rộng tối thiểu các bộ phận trên MCN cho địa hình vùng núi (bảng 7-T11)</i>	
Tốc độ thiết kế (km/h)	60
Số làn xe giành cho xe cơ giới (làn)	2
Chiều rộng 1 làn xe (m)	3.0
Chiều rộng phần xe dành cho xe cơ giới (m)	6
Chiều rộng tối thiểu của lề đường (m)	1.5 (gia cố 1.0m)
Chiều rộng của nền đường (m)	9
<i>Tầm nhìn tối thiểu khi xe chạy trên đường (Bảng 10- T19)</i>	
Tầm nhìn hãm xe (S_1), m	75
Tầm nhìn tránh xe ngược chiều (S_2), m	150
Tầm nhìn vượt xe, m	350
<i>Bán kính đường cong nằm tối thiểu (Bảng 11- T19)</i>	
Bán kính đường cong nằm tối thiểu giới hạn (m)	60
Bán kính đường cong nằm tối thiểu thông thường (m)	125
Bán kính đường cong nằm tối thiểu không siêu cao(m)	1500

Độ dốc siêu cao (i_{sc}) và chiều dài đoạn nối siêu cao (Bảng 14- T22)		
R (m)	i_{sc}	L(m)
125 ÷ 150	0.07	70
150 ÷ 175	0.06	60
175 ÷ 200	0.05	55
200 ÷ 250	0.04	50
250 ÷ 300	0.03	50
300 ÷ 1500	0.02	50
Độ dốc dọc lớn nhất (Bảng 15- T23)		
Độ dốc dọc lớn nhất (%)	7	
Chiều dài tối thiểu đổi dốc (Bảng 17- T23)		
Chiều dài tối thiểu đổi dốc (m)	150 (100)	
Bán kính tối thiểu của đ- ờng cong đứng lồi và lõm (Bảng 19- T24)		
Bán kính đ- ờng cong đứng lồi min (m)	2500	
Tối thiểu giới hạn		
Tối thiểu thông th- ờng		
Bán kính đ- ờng cong đứng lõm min (m)	1500	
Tối thiểu giới hạn		
Tối thiểu thông th- ờng		
Chiều dài đ- ờng cong đứng tối thiểu (m)	50	
Dốc ngang mặt đ- ờng (%)	2	
Dốc ngang lề đ- ờng (%)	6	

1.2. Xác định các chỉ tiêu kỹ thuật.

1.2.1. Tính toán tầm nhìn xe chạy.

1.2.1.1. Tầm nhìn hãm xe.



Tính cho ô tô cần hãm để kịp dừng xe trước chướng ngại vật.

$$S_1 = l_1 + S_h + l_o ;$$

Trong đó:

- l_1 : quãng đường ứng với thời gian phản ứng tâm lý $t = 1s$;

$$l_1 = V(\text{km/h}) \cdot t(\text{h}) = \frac{V(\text{m/s})}{3,6} \cdot t(\text{s}) ;$$

- S_h : chiều dài hãm xe

$$S_h = \frac{KV^2}{254(\varphi \pm i)} ;$$

- l_o : cự ly an toàn $l_o = 5m$ hoặc $10m$;

- V : vận tốc xe chạy (km/h) ;

- K : hệ số sử dụng phanh $K = 1,2$ với xe con; $K = 1,4$ với xe tải

$\Rightarrow$ chọn $K = 1,4$

- φ : hệ số bám $\varphi = 0,5$ (Mặt đường sạch và ẩm - ướt) ;

- i : khi tính tầm nhìn lấy $i = 0,0$;

$$S_1 = \frac{60}{3,6} + \frac{1,4 \cdot 60^2}{254(0,5)} + 10 = 66,35m .$$

1.2.1.2. Tầm nhìn 2 chiều.

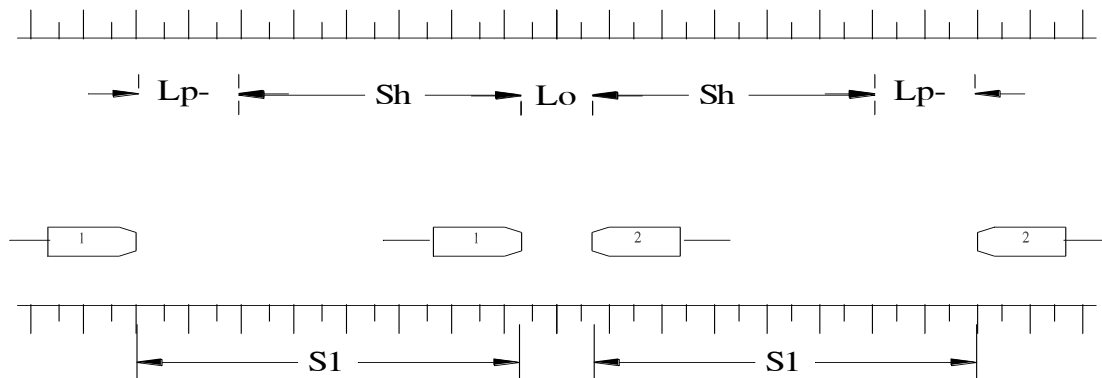
Tính cho 2 xe ngược chiều trên cùng 1 làn xe.

$$S_2 = 2l_1 + l_o + S_{T1} + S_{T2} .$$

Trong đó các giá trị giải thích như ở tính S_1

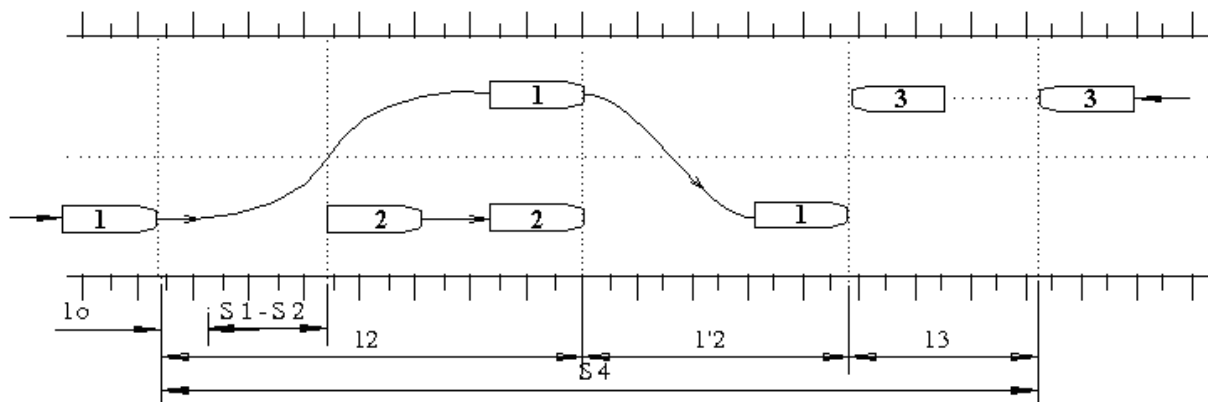
$$S_2 = \frac{V}{1,8} + \frac{KV^2 \cdot \varphi}{127(\varphi^2 \pm i^2)} + l_o$$

Sơ đồ tính tầm nhìn S₂



$$S_2 = \frac{60}{1,8} + \frac{1,4 \cdot 60^2 \cdot 0,5}{127 \cdot 0,5^2} + 10 = 122,7\text{m}$$

Sơ đồ tính tầm nhìn v-ợt xe



Tính tầm nhìn v-ợt xe

Tầm nhìn v-ợt xe đ-ợc xác định theo công thức (sổ tay tk đ-ờng T1/168).

$$S_4 = \left\{ \frac{V_1^2}{(V_1 - V_2) \cdot 3,6} + \frac{KV_1(V_1 - V_2)}{254\varphi} + \frac{KV_2^2 + l_0}{254\varphi} + \frac{V_1}{V_1 - V_2} \right\} \cdot \left(1 + \frac{V_3}{V_1} \right)$$

$$V_1 > V_2$$

Tr-ờng hợp này đ-ợc áp dụng khi tr-ờng hợp nguy hiểm nhất xảy ra $V_3 = V_2 = V$ và công thức trên có thể tính đơn giản hơn nếu ng-ời ta dùng thời gian v-ợt xe thống kê trên đ-ờng theo hai tr-ờng hợp.

- Bình th-ờng: $S_4 = 6V = 6.60 = 360(m)$.

- C-ỡng bức : $S_4 = 4V = 4.60 = 240(m)$.

1.2.2. Độ dốc dọc lớn nhất cho phép i_{max}

- i_{max} đ-ợc tính theo 2 điều kiện:

- Điều kiện đảm bảo sức kéo (sức kéo phải lớn hơn sức cản-đk cần để xe cđ):

$$D \geq f \pm i \Rightarrow i_{max} = D - f ;$$

Trong đó:

- D: nhân tố động lực của xe (giá trị lực kéo trên 1 đơn vị trọng l-ợng, thông số này do nhà sx cung cấp);

- Điều kiện đảm bảo sức bám (sức kéo phải nhỏ hơn sức bám, nếu không xe sẽ tr-ợt - đk đủ để xe cđ)

$$D \leq D' = \frac{G_k}{G} \cdot \varphi - \frac{P_w}{G} \Rightarrow i'_{max} = D' - f ;$$

Trong đó:

- G_k : trọng l-ợng bánh xe có trục chủ động;

- G: trọng l-ợng xe;

- φ tính trong đk bất lợi của đ-ờng (mặt đ-ờng trơn tr-ợt: $\varphi = 0,2$)

- P_w : Lực cản không khí;

$$P_w = \frac{K.F.V^2}{13} \text{ (m/s)}.$$

Sau khi tính toán 2 điều kiện trên ta so sánh và lấy trị số nhỏ hơn

a. Tính độ dốc dọc lớn nhất theo điều kiện sức kéo lớn hơn tổng sức bám.

Với vận tốc thiết kế là 60km/h. Dự tính phần kết cấu mặt đ-ờng sẽ làm bằng bê tông nhựa. Ta có:

f: hệ số cản lăn, với $V > 50\text{km/h}$ ta có:

$$f = f_0 [1 + 0,01 (V - 50)] ;$$

trong đó:

- f_0 : hệ số cản lăn khi xe chạy với tốc độ < 50km/h, (với mặt đường bê tông nhựa, bê tông xi măng, thấm nhập nhựa $f_0 = 0,02$) $\Rightarrow f = 0,022$

- V: tốc độ tính toán km/h. Kết quả tính toán được thể hiện bảng sau:

Dựa vào biểu đồ động lực hình 3.2.13 và 3.2.14 sổ tay thiết kế đường ô tô ta tiến hành tính toán được theo bảng 3.2

Bảng tính độ dốc

Bảng 1.2.2

Loại xe	Xe con	Xe tải trục 6.5T (2trục)	Xe tải trục 8.5T (2trục)	Xe tải trục 10T (2trục)
V_{tt} km/h	60	60	60	60
f	0,022	0,022	0,022	0,022
D	0,13	0,035	0,033	0,048
$i_{max}(\%)$	10,8	1,3	1,1	2,6

(Trang 149 – sổ tay thiết kế đường T1)

b. Tính độ dốc dọc lớn nhất theo điều kiện sức kéo nhỏ hơn sức bám.

Trong trường hợp này ta tính toán cho các xe trong thành phần xe

$$i_{max}^b = D' - f \text{ và } D' = \frac{G_K}{G} \cdot \varphi - \frac{P_w}{G} ;$$

trong đó:

$$- P_w: \text{sức cản không khí } P_w = \frac{KF(V^2 \pm Vg^2)}{13} ;$$

- V: tốc độ thiết kế km/h, $V = 60\text{km/h}$;

- V_g : vận tốc gió khi thiết kế lấy $V_g = 0(m/s)$;
- F : Diện tích cản gió của xe (m^2);
- K : Hệ số cản không khí;

Loại xe	K	F, m^2
Xe con	0.015-0.03	1.5-2.6
Xe tải	0.05-0.07	3.0-6.0

- φ : hệ số bám dọc lấy trong điều kiện bất lợi là mặt đường ẩm ướt, trơn. Lấy $\varphi = 0,2$
- G_k : trọng lượng trục chủ động (kg);
- G : trọng lượng toàn bộ xe (kg).

Bảng tính độ dốc

Bảng 1.2.3

	2) Xe con	Xe tải trục 6,5T(2trục)	Xe tải trục 8,5T(2trục)	Xe tải trục 10T(2trục)
K	0.03	0.05	0.06	0.07
F	2.6	3	5	6
V	60	60	60	60
Pw	1.667	3.206	6.413	8.978
Gk	960		6150	7400
G	1875		8250	13550
D'	0.102		0.148	0.109
i'max	8%		12.6%	8.7%

- Theo TCVN 4054-05 với đường III, tốc độ thiết kế $V = 60km/h$ thì $i_{max} = 0,07$ cùng với kết quả vừa có (chọn giá trị nhỏ hơn) hơn nữa khi thiết kế cần phải cân nhắc ảnh hưởng giữa độ dốc dọc và khối lượng đào đắp để tăng thêm

khả năng vận hành của xe, ta sử dụng $i_d \leq 5\%$ với chiều dài tối thiểu đối dốc đ-ợc quy định trong quy trình là 150m, tối đa là 800m

1.3. Tính bán kính tối thiểu đ-ờng cong nằm khi có siêu cao.

$$R_{sc}^{min} = \frac{V^2}{127(\mu + i_{sc})};$$

trong đó:

- V: vận tốc tính toán $V = 60\text{km/h}$;
- μ : hệ số lực ngang $= 0,15$;
- i_{sc} : độ dốc siêu cao max $0,08$;

$$\Rightarrow R_{sc}^{min} = \frac{60^2}{127(0,15 + 0,08)} = 128,85(\text{m}).$$

1.4. Tính bán kính tối thiểu đ-ờng cong nằm khi không có siêu cao.

$$R_{0sc}^{min} = \frac{V^2}{127(\mu - i_n)};$$

trong đó:

- μ : hệ số áp lực ngang khi không làm siêu cao lấy $\mu = 0,08$ (hành khách không có cảm giác khi đi vào đ-ờng cong)

- i_n : độ dốc ngang mặt đ-ờng $i_n = 0,02$;

$$R_{0sc}^{min} = \frac{60^2}{127(0,08 + 0,02)} = 473(\text{m}).$$

1.5. Tính bán kính thông th-ờng.

Thay đổi μ và i_{sc} đồng thời sử dụng công thức.

$$R = \frac{V^2}{127(\mu + i_{sc})}.$$

Bảng bán kính thông thường.

Bảng 1.2.4

$i_{sc} \%$	R(m)							
	$\mu = 0.15$	0.14	0.13	0.12	0.11	0.10	0.09	0.08
8%	123.25	128.85	134.98	141.73	149.19	157.48	166.74	177.17
7%	128.85	134.98	141.73	149.19	157.48	166.74	177.17	188.98
6%	134.98	141.73	149.19	157.48	166.74	177.17	188.98	202.47
5%	141.73	149.19	157.48	166.74	177.17	188.98	202.47	218.05
4%	149.19	157.48	166.74	177.17	188.98	202.47	218.05	236.22
3%	157.48	166.74	177.17	188.98	202.47	218.05	236.22	257.70
2%	166.74	177.17	188.98	202.47	218.05	236.22	257.70	283.46

1.6 Tính bán kính tối thiểu để đảm bảo tầm nhìn ban đêm.

$$R_{\min}^{b,d} = \frac{30.S_1}{\alpha};$$

Trong đó :

- S_1 : tầm nhìn 1 chiều;
- α : góc chiếu đèn pha $\alpha = 2^\circ$;

$$R_{\min}^{b,d} = \frac{30.75}{2} = 1125(m).$$

Khi $R < 1125(m)$ thì khắc phục bằng cách chiếu sáng hoặc làm biển báo cho lái xe biết.

1.7. Chiều dài tối thiểu của đường cong chuyển tiếp & bố trí siêu cao

Đường cong chuyển tiếp có tác dụng dẫn hướng bánh xe chạy vào đường cong và có tác dụng hạn chế sự xuất hiện đột ngột của lực ly tâm khi xe chạy vào đường cong, cải thiện điều kiện xe chạy vào đường cong.

a. Đường cong chuyển tiếp.

- Xác định theo công thức: $L_{CT} = \frac{V^3}{47RI} (m);$

trong đó:

- V: tốc độ xe chạy $V = 60\text{km/h}$;
- I: độ tăng gia tốc ly ly tâm trong đường cong chuyển tiếp, $I = 0,5\text{m/s}^2$;
- R: bán kính đường cong tròn cơ bản;

b. Chiều dài đoạn vuốt nối siêu cao.

$$L_{sc} = \frac{B \cdot i_{sc}}{i_{ph}} ;$$

(độ mở rộng phần xe chạy = 0)

trong đó:

- B: là chiều rộng mặt đường $B=6\text{m}$;
- i_{ph} : độ dốc phụ thêm mép ngoài lấy $i_{ph} = 0,5\%$ áp dụng cho đường vùng núi có $V_{tt} \geq 60\text{km/h}$;
- i_{sc} : độ dốc siêu cao thay đổi trong khoảng 0,02-0,08;

Bảng Chiều dài đường cong chuyển tiếp và đoạn vuốt nối siêu cao

Bảng 1.2.5

R_{tt} (m)	150	175	200	250	300	400
i_{sc}	0.06	0.05	0.04	0.03	0.02	0.02
$L_{ctiếp}(m)$	62.28	52.52	45.96	36.77	30.64	22.98
L_{sc} (m)	72	60	48	36	24	24
L_{max} (m)	60	55	50	50	50	50

Theo TCVN4054-05, với $i_{sc}=2\%$, $l=50\text{m}$.

Để đơn giản, đường cong chuyển tiếp và đoạn vuốt nối siêu cao bố trí trùng nhau, do đó phải lấy giá trị lớn nhất trong 2 đoạn đó.

**** Đoạn thẳng chêm***

Đoạn thẳng chêm giữa 2 đoạn đường cong nằm ngang chiều theo TCVN 4054-05 phải đảm bảo đủ để bố trí các đoạn đường cong chuyển tiếp và đoạn nối siêu cao.

$$L_{\text{chêm}} \geq \frac{L_1 + L_2}{2}.$$

Bảng 2.2.5: Tính đoạn thẳng chêm

$R_t(m)$ $R_t(m)$	60	75	100	200
60	45	41	36	30
75	41	36	32	25
100	36	32	27	21
200	30	25	21	14

1.8. Độ mở rộng phần xe chạy trên đường cong nằm E.

Khi xe chạy đường cong nằm trục bánh xe chuyển động trên quỹ đạo riêng chiều phần đường lớn hơn do đó phải mở rộng đường cong.

Ta tính cho khổ xe dài nhất trong thành phần xe, dòng xe có $L_{xc} : 7,62(m)$

Đường có 2 làn xe $\Rightarrow$ độ mở rộng E tính như sau: $E = \frac{L_A^2}{R} + \frac{0,1V}{\sqrt{R}};$

trong đó:

- L_A : là khoảng cách từ mũi xe đến trục sau cùng của xe;
- R: bán kính đường cong nằm;
- V: là vận tốc tính toán ;

Theo quy định trong TCVN 4054-05, khi bán kính đường cong nằm $\leq 250m$ thì mới phải mở rộng phần xe chạy. Ta có bảng độ mở rộng phần xe chạy hai làn xe trong đường cong nằm như sau:

Bảng mở rộng phần xe chạy hai làn xe trong đường cong

Dòng xe	Bán kính đường cong nằm, R (m)		
	250 ÷ 200	200 ÷ 150	150 ÷ 100
Xe con	0,4	0,6	0,8
Xe tải	0,6	0,7	0,9

1.9. Xác định bán kính tối thiểu đường cong đứng.

a. Bán kính đường cong đứng lối tối thiểu.

- Bán kính tối thiểu được tính với điều kiện đảm bảo tầm nhìn 1 chiều.

$$R = \frac{S_1^2}{2d_1};$$

(ở đây theo tiêu chuẩn Việt Nam lấy $d_2 = 0,00\text{m}$).

d : chiều cao mắt người lái xe so với mặt đường.

$d = 1,2\text{m}$; $S_1 = 75\text{m}$

$$R_{\min}^{\text{lái}} = \frac{75^2}{2 \cdot 1,2} = 2343,75(\text{m})$$

b. Bán kính đường cong đứng lõm tối thiểu.

Được tính 2 điều kiện.

- Theo điều kiện giá trị vượt tải cho phép của lò xo nhíp xe và không gây cảm giác khó chịu cho hành khách.

$$R_{\min}^{\text{lõm}} = \frac{V^2}{6,5} = \frac{60^2}{6,5} = 553,8(\text{m}).$$

- Theo điều kiện đảm bảo tầm nhìn ban đêm

$$R_{\min}^{\text{lõm}} = \frac{S_1^2}{2(h_d + S_1 \cdot \sin \alpha_d)} = \frac{75^2}{2(0,6 + 75 \cdot \sin 2^\circ)} = 874,14(\text{m});$$

Trong đó:

- h_d : chiều cao đèn pha $h_d = 0,6\text{m}$;

- α : góc chấn của đèn pha $\alpha = 2^\circ$;

1.10. Tính bề rộng làn xe

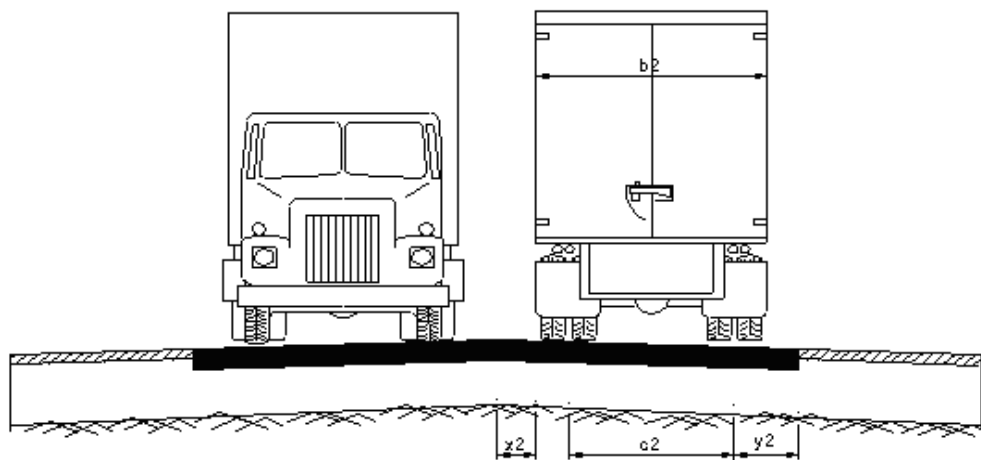
a. Tính bề rộng phần xe chạy B_1

Khi tính bề rộng phần xe chạy ta tính theo sơ đồ xếp xe như hình vẽ trong cả ba trường hợp theo công thức sau:

$$B = \frac{b + c}{2} + x + y;$$

trong đó:

- b: chiều rộng phủ bì ; (m) ;
- c: cự ly 2 bánh xe ; (m) ;
- x: cự ly từ sườn thùng xe đến làn xe bên cạnh ngược chiều;
 $X = 0,5 + 0,005V.$
- y: khoảng cách từ giữa vệt bánh xe đến mép phần xe chạy ;
 $y = 0,5 + 0,005V.$
- V: tốc độ xe chạy với điều kiện bình thường (km/h) ;



Tính
toán
đ-ợc
tiến
hành
theo
sơ đồ
xếp
xe

cho 2 Xe tải chạy ngược chiều

Xe tải có bề rộng phủ bì là 2,5m

$$b_1 = b_2 = 2,5m .$$

$$c_1 = c_2 = 1,96m .$$

Xe tải đạt tốc độ 60km/h

$$x = 0,5 + 0,005 \cdot 60 = 0,83(m) .$$

$$y = 0,5 + 0,005 \cdot 60 = 0,83(m) .$$

Vậy trong điều kiện bình thường ta có

$$b_1 = b_2 = \frac{2,5 + 1,96}{2} + 0,83 + 0,83 = 3,89\text{m}.$$

Vậy tr-ờng hợp này bề rộng phần xe chạy là:

$$b_1 + b_2 = 3,89 \times 2 = 7,78 \text{ (m)}.$$

Theo TCVN 4054-05 với đ-ờng cấp III địa hình núi, bề rộng phần xe chạy tối thiểu là 3m/1 làn .

b. Bề rộng lề đ-ờng tối thiểu (B_{le}).

Theo TCVN 4054-05 với đ-ờng cấp III địa hình núi bề rộng lề đ-ờng là 2x1,5(m).

c. Bề rộng nền đ-ờng tối thiểu (B_n).

Bề rộng nền đ-ờng = bề rộng phần xe chạy + bề rộng lề đ-ờng

$$B_{nền} = (2 \times 3) + (2 \times 1,5) = 9,0\text{(m)}.$$

1.11. Tính số làn xe cần thiết.

- Số làn xe cần thiết theo TCVN 4054-05 đ-ợc tính theo công thức:

$$n_{lxe} = \frac{N_{cdgiờ}}{z \cdot N_{lth}};$$

trong đó:

- n_{lxe} : là số làn xe yêu cầu, đ-ợc lấy tròn theo qui trình ;

- N_{gcd} : là l- u l- ợng xe thiết kế giờ cao điểm đ-ợc tính đơn giản theo công thức sau:

$$N_{gcd} = (0,10 \div 0,12) \cdot N_{tbnd} \text{ (xe qđ/h)}.$$

Theo tính toán ở trên thì ở năm thứ 15:

$$N_{tbnd} = 2930 \text{ (xe con qđ/ngđ)} \Rightarrow N_{gcd} = 293 \div 352 \text{ xe qđ/ngày đêm}$$

N_{lth} : Năng lực thông hành thực tế. Tr-ờng hợp không có dải phân cách và ô tô chạy chung với xe thô sơ $N_{lth} = 1000 \text{ (xe qđ/h)}$

Z là hệ số sử dụng năng lực thông hành đ-ợc lấy bằng 0,77 với đ-ờng cấp III cấp 60.

$$\text{Vậy } n_{lxe} = \frac{352}{0,77 \cdot 1000} = 0,46$$

Vì tính cho 2 làn xe nên khi $n = 0,55$ lấy tròn lại $n = 1$ có nghĩa là đường có 2 làn xe ngược chiều.

*** Độ dốc ngang**

Ta dự định làm mặt đường BTN, theo quy trình 4054-05 ta lấy độ dốc ngang là 2%

Phần lề đường gia cố lấy chiều rộng 1m, dốc ngang 2%.

Phần lề đất (không gia cố) lấy chiều rộng 0,5m, dốc ngang 6%.

c. Bảng so sánh các chỉ tiêu.

Sau khi xác định các chỉ tiêu ta lập bảng so sánh giữa chỉ tiêu tính toán, chỉ tiêu theo qui phạm, chỉ tiêu được chọn để thiết kế là chỉ tiêu đã so sánh giữa tính toán và qui phạm.

Bảng tổng hợp các chỉ tiêu kỹ thuật

Bảng 1.2.6

Số TT	Các chỉ tiêu kỹ thuật	Đơn vị	Theo tính toán	Theo tiêu chuẩn	Chọn Thiết kế
1	Cấp hạng đ-ờng			III	III
2	Vận tốc thiết Kế	km/h		60	60
3	Bề rộng 1 làn xe	m	3,89	3,0	3,0
4	Bề rộng mặt đ-ờng	m	7,78	6,0	6,0
5	Bề rộng nền đ-ờng	m	10,78	9	9
6	Số làn xe	làn	1	2	2
7	Bán kính đ-ờng cong nằm min	m	128.85	125	125
8	Bán kính không siêu cao	m	473	1500	1500
9	Tầm nhìn 1 chiều	m	66,35	75	75
10	Tầm nhìn 2 chiều	m	122,7	150	150
11	Tầm nhìn v-ợt xe	m	240	350	350
12	Bán kính đ-ờng cong đứng lõm min	m	874	1500	1500
13	Bán kính đ-ờng con đứng lồi min	m	2344	2500	2500
14	Độ dốc dọc lớn nhất	‰		70	70
15	Độ dốc ngang mặt đ-ờng	‰		20	20
16	Độ dốc ngang lề đ-ờng	‰		60	60

Chương 3: NỘI DUNG THIẾT KẾ TUYẾN TRÊN BÌNH ĐỒ

I. VẠCH TUYẾN TRÊN BÌNH ĐỒ.

1, Tài liệu thiết kế:

-Bản đồ địa hình tỉ lệ 1:10000 có $\Delta H=5m$

-Đoạn tuyến thiết kế nằm giữa 2 điểm A11-B11

Số hóa bình đồ và đưa về tỉ lệ 1:1000 thiết kế trên Nova3.0

Vẽ phân thủy, tụ thủy.

2, Đi tuyến:

Dựa vào dạng địa hình của tuyến A11-B11 ta nhận thấy sẽ phải sử dụng 2 kiểu định tuyến cơ bản là kiểu gò bó và kiểu chân chim để tiến hành vạch tuyến.

Đối với đoạn dốc, ta đi tuyến theo b-ớc Compa.

$$\lambda = \frac{\Delta H}{i_{tt}} \cdot \frac{1}{\mu} (\text{cm})$$

Trong đó:

$$\frac{1}{\mu} \text{ là tỉ lệ bản đồ: } \frac{1}{10000}$$

$$i_{\max tt} = i_{\max} - i_{\text{nâng}}$$

$$\text{Đ- ờng cấp III: } = 7\% - 1\% = 6\%$$

$$\Rightarrow \lambda = \frac{500}{0,06} \cdot \frac{1}{10000} = \frac{5}{6} = 0,84 (\text{cm})$$

+ Dựa vào cách đi tuyến nh- trên, kết hợp các tiêu chuẩn kỹ thuật đã tính toán và chọn lựa ta có thể vạch đ- ợc 2 ph- ơng án tuyến sau:

Ph- ơng án I:

Ph- ơng án này đi bám sát với khu vực dân c- thuộc huyện Phổ Yên, nằm bên phải s- ườn núi. Do đặc điểm đi tuyến của ph- ơng án này không gò bó nên không đi giới hạn b- ớc com pa. sử dụng đ- ờng cong nằm lớn đảm bảo cho xe chạy an toàn, thuận lợi.

Ph- ơng án II:

Ph- ơng án này đi qua s- ườn núi bên trái ,sử dụng các đ- ờng cong nằm với bán kính lớn ,nh- ng chiều dài tuyến lớn hơn ph- ơng án I.

So sánh sơ bộ các ph- ơng án tuyến.

Bảng so sánh sơ bộ các ph- ơng án tuyến.

Bảng 1.3.2

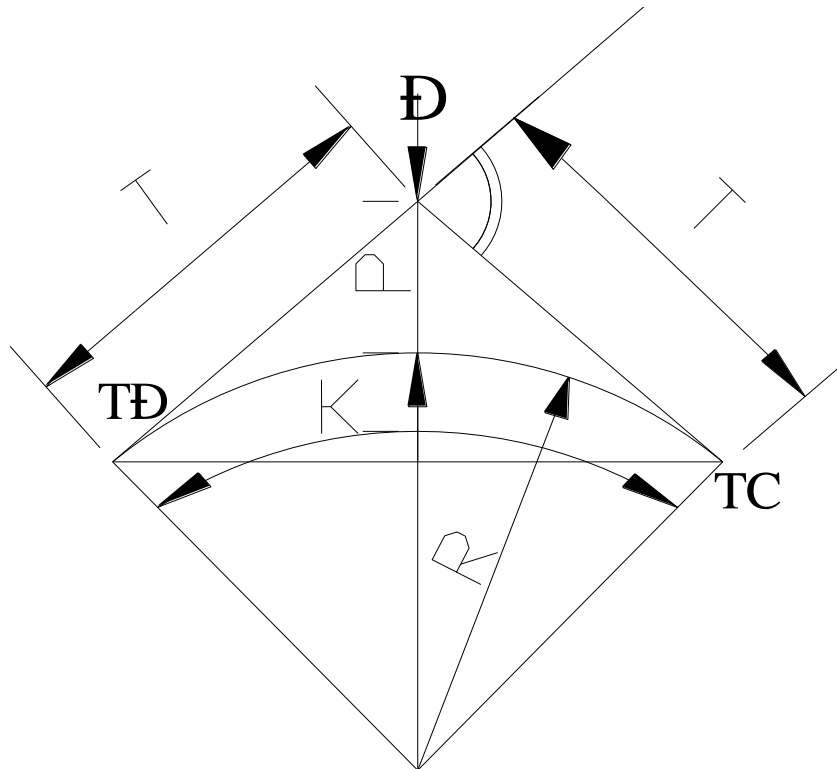
Chỉ tiêu so sánh	Ph- ơng án	
	I	II
Chiều dài tuyến	4650.5	4846.83
Số đ- ờng cong nằm	7	9
Số đ- ờng cong có $R_{\min}$	0	0
Số công trình cống	8	10

Bảng trên thể hiện các yếu tố dùng để so sánh lựa chọn ph- ơng án tuyến.

II. THIẾT KẾ TUYẾN.

Để xác định các yếu tố của tuyến đ- ờng ta phải xác định :

+ các cọc km , các cọc lý trình ,cọc địa hình, cọc đ- ờng cong, cọc công trình...các cọc này được xác định cụ thể trên bình đồ tuyến.



+ Các yếu tố của đường cong nằm:

- $T = R \cdot (\tan \alpha / 2)$;

- $K = \alpha^{\text{rad}} \cdot R = \frac{\alpha^{\circ} \cdot \pi \cdot R}{180}$;

- $P = \frac{R}{\cos \alpha / 2} - R = R \left(\frac{1 - \cos \alpha / 2}{\cos \alpha / 2} \right)$

- $D = 2T - K$;

Trong đó:

T- chiều dài tiếp tuyến ;

- P: phân cự ;

- α° : góc ngoặt ;

- K: chiều dài đường cong;

- R: bán kính đường cong.

Các yếu tố đường cong của 2 PA được thể hiện dưới bảng sau:

Bảng 1.3.3

Bảng yếu tố cong.

	TT	α (độ)	T(m)	P (m)	R (m)	K (m)
	1	27.13	60.33	7.18	250	118.4
	2	27.20	60.32	7.17	250	118.3
						7
A I	3	52.42	123.0	28.66	250	228.7
			9			6
	4	10.37	40.83	1.85	450	81.44
	5	7.03	27.70	0.85	450	55.33
	6	44.38	102.0	20.01	250	193.6
			0			9
	7	61.27	88.85	24.34	150	160.4
						3
	1	63.33	154.2	43.76	250	276.4
			5			1
	2	31.05	69.45	9.47	250	135.4
						9
A						
II	3	41.55	94.87	17.40	250	181.3
						5
	4	78.43	163.2	58.15	200	273.7
			1			9
	5	59.2	142.0	37.53	250	258.3
			2			2

6	45	103.5	20.60	250	196.3
		5			5
7	37.22	84.18	13.79	250	162.4
					1
8	26.73	59.43	6.97	250	116.6
					9
9	60.67	146.3	39.67	250	264.7
		2			6

Chương 4:

TÍNH TOÁN THỦY VĂN & XÁC ĐỊNH KHẨU ĐỘ CỐNG

I. TÍNH TOÁN THỦY VĂN.

Thiết kế công trình thoát nước nhằm tránh nước tràn, nước ngập trên đường gây xói mòn mặt đường, thiết kế thoát nước còn nhằm bảo vệ sự ổn định của nền đường tránh đường trơn trượt, gây bất lợi cho xe chạy.

Khi thiết kế phải xác định được vị trí đặt, lưu lượng nước chảy qua công trình, từ đó chọn khẩu độ, chiều dài cho thích hợp. Lưu lượng này phụ thuộc vào địa hình nơi tuyến đi qua.

Từ điều kiện tính toán thủy văn ta xác định khẩu độ cống là một trong những điều kiện thiết kế đường đắp.

1. Khoanh lưu vực.

- Xác định vị trí lý trình cần làm công tác thoát nước.
- Vạch đường phân thủy và tụ thủy để phân chia lưu vực đổ về công trình.
- Nối các đường phân thủy và tụ thủy để phân chia lưu vực công trình.
- Xác định diện tích lưu vực.
- Với lưu lượng nhỏ thì dồn cống về bên cạnh bằng kênh thoát nước hoặc dùng cống cấu tạo 0,75m.

2. Tính toán thủy văn và lựa chọn khẩu độ cống.

Khu vực mà tuyến đi qua Huyện Phổ Yên, thuộc tỉnh Thái Nguyên, thuộc vùng VI (Thái Nguyên – Phụ lục 12a – TK Đường ô tô tập 3).

Căn cứ vào tiêu chuẩn kỹ thuật của tuyến đường với $V_{tt} = 60\text{km/h}$ ta đã xác định được tần suất lũ tính toán cho cầu cống là $P = 4\%$ (TCVN 4054 - 05) tra bảng phụ lục 15 (TK đường ô tô tập 3/248 hoặc Sổ tay TK đường ô tô T2/288) có $H_{4\%} = 351\text{ mm}$.

Dựa vào bình đồ tuyến ta tiến hành khoanh lưu vực cho từng vị trí cống sử dụng rãnh biên thoát nước về vị trí cống (diện tích lưu vực được thể hiện trên bình đồ). Tính toán theo Tiêu chuẩn 22 TCN 220-95. Công thức tính lưu lượng thiết kế lớn nhất theo tần suất xuất hiện của lũ theo có dạng sau:

$$Q_{p\%} = A_p \cdot (\alpha \cdot H_p) \cdot F \cdot \delta$$

*** Trong đó:**

- F: Diện tích l- u vực (km²)
- A_p: Module dòng chảy đỉnh lũ (Xác định theo phụ lục 3/ Sổ tay TK đường ô tô T2) ứng với tần suất thiết kế trong đk ch- a xét đến ảnh hưởng của ao hồ, phụ thuộc vào Φ_{ls}, t_s và vùng m- a.
- H_p: L- u l- ợng m- a ngày ứng với tần suất lũ thiết kế p%
- α: Hệ số dòng chảy lũ (xác định theo bảng 9- 6/TK đường ô tô tập 3/175 hoặc phụ lục 6/ Sổ tay TK đường ô tô T2), phụ thuộc vào loại đất, diện tích l- u vực, l- ợng m- a.
- δ: Hệ số triết giảm do hồ ao và đầm lầy (bảng 9-5 sách TK đường ô tô tập 3 hoặc bảng 7.2.6/ Sổ tay TK đường ô tô T2)
- t_s: Thời gian tập trung nước s- ườn dốc l- u vực phụ thuộc vào đặc trưng địa mạo thủy văn Φ_{sd}
- b_{sd}: Chiều dài trung bình s- ườn dốc l- u vực (m)
- m_{ls}: Hệ số nhám lòng suối (m=11)
- i_{sd}: Độ dốc lòng suối (%)
- Φ_{ls}: Đặc trưng địa mạo lòng suối

$$\Phi_{ls} = \frac{1000.L}{m_{ls}.I_{ls}^{1/3} F^{1/4} .(\alpha.H_{p\%})^{1/4}}$$

$$\Phi_{sd} = \frac{b_{sd}^{0,6}}{I_{sd}^{0,3} .m_{sd} .(\alpha..H_{p\%})^{0,4}}$$

- b_{sd}: Chiều dài trung bình của s- ườn dốc l- u vực

$$b_{sd} = \frac{F}{1,8(\sum l_i + L)}$$

Trong đó:

Σl chỉ tính các suối có chiều dài >0,75 chiều rộng trung bình của l- u vực.

Với l- u vực có hai mái dốc B = F/2L

Với $l-u$ vực có một mái dốc $B = F/L$

L : là tổng chiều dài suối chính (km)

(các trị số tra bảng đều lấy trong "Thiết kế đường ô tô - Công trình ven sông, Tập 3- Nguyễn Xuân Trục NXB giáo dục 1998".

I_{sd} : Độ dốc lòng suối (%).

l_i : Chiều dài suối nhánh

Sau khi xác định được tất cả các hệ số trên thay vào công thức Q , xác định được lưu lượng Q_{max} .

Chọn hệ số nhám $m_{sd}=0,15$.

Bảng tính thủy văn - lưu lượng các cống:

Phương án tuyến 1:

STT	Cống	F(km2)	L(km)	ils	isd	Q4%
1	C1	0.062	0.121	41.2	38.2	1.519
2	C2	0.038	0.106	70.7	63.8	1.090
3	C3	0.045	0.158	110.7	38.5	1.226
4	C4	0.055	0.148	118.2	39.6	1.458
5	C5	0.049	0.092	81.1	32.8	1.176
6	C6	0.041	0.133	37.6	50.9	1.118
7	C7	0.028	0.112	111.6	58.1	0.791

Phương án tuyến 2:

STT	Cống	F(km2)	L(km)	ils	isd	Q4%
1	C1	0.018	0.099	50.1	64.6	0.526
2	C2	0.019	0.129	116.1	92.5	0.371
3	C3	0.03	0.122	81.8	96.6	0.870
4	C4	0.016	0.071	98.4	98.7	0.472
5	C5	0.027	0.087	97.1	47.3	0.708
6	C6	0.054	0.213	46.9	79.8	1.512
7	C7	0.013	0.186	48.4	61.3	1.026

8	C8	0.015	0.103	67.9	70.8	0.240
9	C9	0.031	0.206	72.8	45.9	0.892
10	C10	0.045	0.186	80.5	66.9	1.272

II. LỰA CHỌN KHẨU ĐỘ CỐNG

*** Lựa chọn cống ta dựa trên các nguyên tắc sau:**

- Phải dựa vào lưu lượng Q_{tt} và khả năng thoát nước của cống.
- Xem xét yếu tố môi trường, đảm bảo không để xảy ra hiện tượng tràn ngập phá hoại môi trường
- Đảm bảo thi công dễ dàng chọn khẩu độ cống tương đối giống nhau trên một đoạn tuyến. Chọn tất cả các cống là cống tròn BTCT không áp có miệng loại thường

Sau khi tính toán lưu lượng của từng cống tra theo phụ lục 16 - Thiết kế đường ô tô T3- GSTS KH Nguyễn Xuân Trúc- NXB GD 1998. và chọn cống theo bảng dưới đây:

Bảng chọn khẩu độ các cống:

PA tuyến 1:

STT	Cống	Lý Trình	Loại Cống	Chế Độ Chảy	Số Lưu lượng	D (m)	H (m)	V cửa ra
2	C1	Km1+209.6	Tròn Loại I	Ko áp	1	1.25	1.03	2.25
3	C2	Km1+543.18	Tròn Loại I	Ko áp	1	1	0.93	2.19
4	C3	Km1+948.09	Tròn Loại I	Ko áp	1	1.25	0.91	2.11
5	C4	Km2+292.62	Tròn Loại I	Ko áp	1	1.25	1.01	2.23
6	C5	Km2+683.27	Tròn Loại I	Ko áp	1	1	0.98	2.29
7	C6	Km3+260.42	Tròn Loại I	Ko áp	1	1	0.95	2.22
8	C7	Km4+369.72	Tròn Loại I	Ko áp	1	1	0.78	1.95

ở phương án 1 cống C1 là cống cầu tạo thoát nước rãnh biên nên ta không tính toán thủy văn.

PA tuyến 2:

STT	Cống	Lý Trình	Loại Công	Chế Độ Chảy	Số L- ợng	D (m)	H (m)	V cửa ra
1	C1	Km0+515.73	Tròn Loại1	Ko áp	1	0.75	0.74	2.05
2	C2	Km0+813.71	Tròn Loại1	Ko áp	1	0.75	0.69	1.93
3	C3	Km1+244.34	Tròn Loại1	Ko áp	1	1	0.84	2.04
4	C4	Km2+404.79	Tròn Loại1	Ko áp	1	0.75	0.73	2.24
5	C5	Km2+731.39	Tròn Loại1	Ko áp	1	1	0.79	1.87
6	C6	Km2+988	Tròn Loại1	Ko áp	1	1.25	1.03	2.25
7	C7	Km3+305.43	Tròn Loại1	Ko áp	1	1	0.91	2.15
8	C8	Km3+533.81	Tròn Loại1	Ko áp	1	0.75	0.65	1.82
9	C9	Km3+704.01	Tròn Loại1	Ko áp	1	1	0.85	2.07
10	C10	Km4+342.29	Tròn Loại1	Ko áp	1	1.25	0.94	2.13

Chương 5: THIẾT KẾ TRẮC DỌC & TRẮC NGANG

I. NGUYÊN TẮC, CƠ SỞ VÀ SỐ LIỆU THIẾT KẾ

1. Nguyên tắc

- Đường đồ trắc thiết kế trên các nguyên tắc:
 - + Bám sát địa hình.
 - + Nâng cao điều kiện chạy xe.
 - + Thoả mãn các điểm khống chế và nhiều điểm mong muốn, kết hợp hài hoà giữa Bình đồ-Trắc dọc-Trắc ngang.

2. Cơ sở thiết kế

- TCVN4054-05.
- Bản đồ đường đồng mức tỉ lệ 1/10000, $\Delta H=5m$ trên đó thể hiện bình đồ tuyến.
- Trắc dọc đường đen và các số liệu khác.

3. Số liệu thiết kế

- Các số liệu về địa chất thuỷ văn, địa hình.
- Các điểm khống chế, điểm mong muốn.
- Số liệu về độ dốc dọc tối thiểu và tối đa.

II. TRÌNH TỰ THIẾT KẾ.

- Phân trắc dọc tự nhiên thành các đặc trưng về địa hình thông qua độ dốc sườn dốc tự nhiên để xác định cao độ đào đắp kinh tế.
- Xác định các điểm khống chế trên trắc dọc: điểm đầu tuyến, cuối tuyến, vị trí cống,...
- Xác định các điểm mong muốn trên trắc dọc: điểm đào đắp kinh tế, cao độ đào đắp đảm bảo điều kiện thi công cơ giới, trắc ngang chữ L,...

- Thiết kế đường đỏ.

III. THIẾT KẾ ĐƯỜNG ĐỎ.

- Sau khi có các điểm khống chế (cao độ điểm đầu tuyến, cuối tuyến, điểm khống chế qua cầu cống) và điểm mong muốn, trên đường cao độ tự nhiên, tiến hành thiết kế đường đỏ.

- Sau khi thiết kế xong đường đỏ, tiến hành tính toán các cao độ đào đắp, cao độ thiết kế tại tất cả các cọc.

IV. BỐ TRÍ ĐƯỜNG CONG ĐÚNG

- Theo quy phạm, đối với đường cấp III, tại những chỗ đổi dốc trên đường đỏ mà hiệu đại số giữa 2 độ dốc $\geq 1\%$ cần phải tiến hành bố trí đường cong đúng .

Bản bố trí đường cong đúng xem thêm bản vẽ

- Bán kính đường cong đúng lõm min $R_{l\ddot{o}m}^{min} = 1500m$.
- Bán kính đường cong đúng lồi min $R_{l\ddot{o}i}^{min} = 2500 m$.
- Các yếu tố đường cong đúng được xác định theo các công thức sau:

$$K = R (i_1 - i_2) (m);$$

$$T = R \left(\frac{i_1 - i_2}{2} \right) (m);$$

$$P = \frac{T^2}{2R} (m);$$

trong đó:

- i (%): Độ dốc dọc (lên dốc lấy dấu (+), xuống dốc lấy dấu (-));
- K : Chiều dài đường cong (m);
- T : Tiếp tuyến đường cong (m);
- P : Phân cự (m);

V. THIẾT KẾ TRẮC NGANG & TÍNH KHỐI LƯỢNG ĐÀO ĐẮP.

- Sau khi thiết kế mặt cắt dọc, tiến hành thiết kế mặt cắt ngang và tính toán khối lượng đào đắp...

1. Các nguyên tắc thiết kế mặt cắt ngang

- Trong quá trình thiết kế bình đồ và trắc dọc phải đảm bảo những nguyên tắc của việc thiết kế cảnh quan đường, tức là phải phối hợp hài hòa giữa bình đồ, trắc dọc và trắc ngang.

- Phải tính toán thiết kế cụ thể mặt cắt ngang cho từng đoạn tuyến có địa hình khác nhau.

- Ứng với mỗi sự thay đổi của địa hình có các kích thước và cách bố trí lề đường, rãnh thoát nước, công trình phòng hộ khác nhau.

* Chiều rộng mặt đường $B = 6 \text{ (m)}$.

* Chiều rộng lề đường $2 \times 1.5 = 3 \text{ (m)}$.

* Mặt đường bê tông áp dụng có độ dốc ngang 2%, độ dốc lề đất là 6%.

* Mái dốc taluy nền đắp 1:1,5.

* Mái dốc taluy nền đào 1 : 1.

* Ở những đoạn có đường cong, tùy thuộc vào bán kính đường cong nằm mà có độ mở rộng khác nhau.

* Rãnh biên thiết kế theo cấu tạo, sâu 0,4m, bề rộng đáy: 0,4m.

* Thiết kế trắc ngang phải đảm bảo ổn định mái dốc, xác định các đoạn tuyến cần có các giải pháp đặc biệt.

*** Trắc ngang điển hình được thể hiện trên bản vẽ.**

2. Tính toán khối lượng đào đắp

*** Để đơn giản mà vẫn đảm bảo độ chính xác cần thiết áp dụng phương pháp sau:**

- Chia tuyến thành các đoạn nhỏ với các điểm chia là các cọc địa hình, cọc đường cong, điểm xuyên, cọc H100, Km.

- Trong các đoạn đó giả thiết mặt đất là bằng phẳng, khối lượng đào hoặc đắp nh- hình lăng trụ. Và ta tính được diện tích đào đắp theo công thức sau:

$$F_{\text{đào tb}} = (F_{\text{đào}}^i + F_{\text{đào}}^{i+1})/2 \quad (\text{m}^2)$$

$$F_{\text{đắp tb}} = (F_{\text{đắp}}^i + F_{\text{đắp}}^{i+1})/2 \quad (\text{m}^2)$$

$$V_{\text{đào}} = F_{\text{đào tb}} \cdot L_{i-i+1} \quad (\text{m}^3)$$

$$V_{\text{đắp}} = F_{\text{đắp tb}} \cdot L_{i-i+1} \quad (\text{m}^3)$$

Sau khi tính toán ta được:

$$\begin{aligned} + \text{PAI:} \quad V_{\text{đào}} &= 36936.61 \text{ m}^3 & ; & & + \text{PAII:} \quad V_{\text{đào}} &= 30927.07 \text{ m}^3. \\ V_{\text{đắp}} &= 78147.85 \text{ m}^3 & & & V_{\text{đắp}} &= 62399 \text{ m}^3. \end{aligned}$$

Tính toán chi tiết đ- ợc thể hiện trong phụ lục III.1

Chương 6: THIẾT KẾ KẾT CẤU ÁO ĐƯỜNG

I. ÁO ĐƯỜNG VÀ CÁC YÊU CẦU THIẾT KẾ.

- Áo đường là công trình xây dựng trên nền đường bằng nhiều tầng lớp vật liệu có cường độ và độ cứng đủ lớn hơn so với nền đường để phục vụ cho xe chạy, chịu tác động trực tiếp của xe chạy và các yếu tố thiên nhiên (mưa, gió, biến đổi nhiệt độ). Như vậy để đảm bảo cho xe chạy an toàn, êm thuận, kinh tế và đạt được những chỉ tiêu khai thác-vận doanh thì việc thiết kế và xây dựng áo đường phải đạt được những yêu cầu cơ bản sau:

+ Áo đường phải có đủ cường độ chung tức là trong quá trình khai thác, sử dụng áo đường không xuất hiện biến dạng thẳng đứng, biến dạng trượt, biến dạng co, dãn do chịu kéo uốn hoặc do nhiệt độ. Hơn nữa cường độ áo đường phải ít thay đổi theo thời tiết khí hậu trong suốt thời kỳ khai thác tức là phải ổn định cường độ.

+ Mặt đường phải đảm bảo được độ bằng phẳng nhất định để giảm sức cản lăn, giảm sóc khi xe chạy, do đó nâng cao được tốc độ xe chạy, giảm tiêu hao nhiên liệu và hạ giá thành vận tải.

+ Bề mặt áo đường phải có đủ độ nhám cần thiết để nâng cao hệ số bám giữa bánh xe và mặt đường để tạo điều kiện tốt cho xe chạy an toàn, êm thuận với tốc độ cao. Yêu cầu này phụ thuộc chủ yếu vào việc chọn lớp trên mặt của kết cấu áo đường.

+ Mặt đường phải có sức chịu bào mòn tốt và ít sinh bụi do xe cộ phá hoại và d-ối tác dụng của khí hậu thời tiết

- Đó là những yêu cầu cơ bản của kết cấu áo đường, tùy theo điều kiện thực tế, ý nghĩa của đường mà lựa chọn kết cấu áo đường cho phù hợp để thỏa mãn ở mức độ khác nhau những yêu cầu nói trên.

Các nguyên tắc khi thiết kế kết cấu áo đường:

+ Đảm bảo về mặt cơ học và kinh tế.

+ Đảm bảo về mặt duy tu bảo dưỡng.

+ Đảm bảo chất lượng xe chạy an toàn, êm thuận, kinh tế.

II. TÍNH TOÁN KẾT CẤU ÁO ĐƯỜNG

1. Các thông số tính toán

1.1. Địa chất thủy văn:

Đất nơi tuyến đường đi qua thuộc loại đất TN BaZan, các đặc trưng tính toán như sau:

Đất nền thuộc loại 1 (luôn khô ráo) có: $E_0 = 44 \text{ Mpa}$, $C = 0.031 \text{ (daN/cm}^2\text{)}$,

$$\varphi = 26^\circ, a = \frac{W}{W_{nh}} = 0.60 \text{ (độ ẩm tương đối)}$$

1.2. Tải trọng tính toán tiêu chuẩn

- Tải trọng tính toán tiêu chuẩn theo quy định TCVN 4054 đối với kết cấu áo đường mềm là trục xe có tải trọng 10000 daN , có áp lực là 6.0 daN/cm^2 và tác dụng trên diện tích vệt bánh xe có đường kính 33 cm .

1.3. Lưu lượng xe tính toán

Lưu lượng xe tính toán trong kết cấu áo đường mềm là số ô tô được quy đổi về loại ô tô có tải trọng tính toán tiêu chuẩn thông qua mặt cắt ngang của đường trong 1 ngày đêm ở cuối thời kỳ khai thác (ở năm tương lai tính toán): 15 năm kể từ khi đưa đường vào khai thác.

Bảng thành phần và lưu lượng xe

Bảng 1.6.1

Loại xe	Thành phần dòng xe (%)
Xe con	30
xe tải trục 6.5 T	23
Xe tải trục 8.5 T	35
Xe tải trục 10T	12

- Tỷ lệ tăng trưởng xe hàng năm: $q = 7\%$

- Quy luật tăng xe hàng năm: $N_t = N_1 \times q^{(t-1)}$

* Trong đó:

q : hệ số tăng trưởng hàng năm

N_t : lưu lượng xe chạy năm thứ t

N_1 : lưu lượng xe năm thứ nhất

$$N_1 = \frac{N_{15}}{(1+q)^{15-1}}$$

- Quy luật tăng xe hàng năm

$$N_t = N_1(1+q)^{t-1}$$

Trong đó:

q : Hệ số tăng trưởng hàng năm: $q = 0,07$

N_1 : lưu lượng xe năm thứ nhất

$$N_1 = \frac{N_{15}}{(1+q)^{15-1}} = \frac{1388}{(1+0,07)^{14}} = \frac{1388}{1,07^{14}} = 538 \text{ (xe/ngđ)}$$

N_t : lưu lượng xe chạy năm thứ t (xe/ngđ)

Bảng xác định lưu lượng (xe/ ngđ) qua từng thời điểm :

Bảng 1.6.2

Năm tính toán	Xe con	Xe tải trục 6.5 (T)	Xe tải trục 8.5 (T)	Xe tải trục 10 (T)	Lưu lượng xe
1	161	124	188	65	538
2	173	132	202	69	576
3	185	142	216	74	616
4	198	152	231	79	659
5	212	162	247	85	706
6	226	174	264	91	755
7	242	186	283	97	808
8	259	199	303	104	864
9	277	213	324	111	925
10	297	228	346	119	990
11	318	244	371	127	1059

12	340	261	397	136	1133
13	364	279	424	145	1212
14	389	298	454	156	1297
15	416	319	486	167	1388

Dự báo thành phần giao thông ở năm đầu sau khi đi- a đi- ờng vào khai thác sử dụng

Bảng 1.6.3

3) Loại xe	Trọng l- ợng trực p_i (KN)		Số trục sau	Số bánh của mỗi cụm bánh của trục sau	Khoảng cách giữa các trục sau	L- ợng xe n_i xe/ngày đêm
	Trục tr- ớc	Trục sau				
Tải nhẹ 6.5T	<25	56	1	Cụm bánh đôi		319
Tải trung 8.5T	25.8	69.6	1	Cum bánh đôi		486
Tải nặng 10T	48.2	100	1	Cụm bánh đôi		167

Bảng tính số trục xe quy đổi về số trục tiêu chuẩn 100 KN

Bảng 1.6.4

Loại xe		P_i (KN)	C_1	C_2	n_i	$C_1 * C_2 * n_i * (p_i/100)^{4.4}$
Tải nhẹ 65 KN	Trục tr- ớc	<25 KN	1	6.4	319	
	Trục sau	56 KN	1	1	319	24.9
Tải trung 85KN	Trục tr- ớc	25.8 KN	1	6.4	486	8.01
	Trục sau	69.6 KN	1	1	486	98.6
Tải nặng 100 KN	Trục tr- ớc	48.2 KN	1	6.4	167	42.97
	Trục sau	100 KN	1	1	167	166.56
Tổng $N = \sum C_1 * C_2 * n_i * (p_i/100)^4 =$						341.05

$C_1 = 1 + 1.2x(m-1)$, m Là số trục xe

$C_2=6.4$ cho các trục trước và $C_2=1$ cho các trục sau loại mỗi cụm bánh có 2 bánh (cụm bánh đôi)

** Tính số trục xe tính toán tiêu chuẩn trên 1 làn xe N_{tt}*

$$N_{tt} = N_{tk} \times f_l$$

trong đó:

- Vì đường thiết kế có 2 làn xe không có dải phân cách nên lấy $f=0.55$.

Vậy: $N_{tt} = 341.05 \times 0.55 = 187.58$ (trục/làn.ngày đêm)

$N_{tt} = 187.58$ (trục/làn.ngày đêm)

Bảng tính lưu lượng xe ở các năm tính toán

Bảng 1.6.5

Năm	1	5	10	15
Lưu lượng xe N_{tt} (trục/làn.ngđ)	72.75	95.36	133.74	187.58
Số trục xe tiêu chuẩn tích lũy (trục)	0.026×10^6	0.152×10^6	0.367×10^6	0.667×10^6

Bảng xác định mô đun đàn hồi yêu cầu của các năm

Bảng 1.6.6

Năm tính toán	N_{tt}	Cấp mặt đường	E_{yc} (Mpa)	E_{min} (Mpa)	E_{chon} (Mpa)
1	72.75	A ₂	118.46	120	120
5	95.36	A ₂	121.40	120	122
10	133.74	A ₁	156.02	140	156
15	187.58	A ₁	159.25	140	160

E_{yc} : Mô đun đàn hồi yêu cầu phụ thuộc số trục xe tính toán N_{tt} và phụ thuộc loại tầng của kết cấu áo đường thiết kế.

E_{min} : Mô đun đàn hồi tối thiểu phụ thuộc tải trọng tính toán, cấp áo đường,

l- u l- ợng xe tính toán(bảng3-5 TCN 221-06)

E_{chon} : Môđun đàn hồi chọn tính toán $E_{\text{chon}} = \max(E_{\text{yc}}, E_{\text{min}})$

Vì là đ- ờng miền núi cấp 3 nên ta chọn độ tin cậy là : 0.9

Vậy $E_{\text{ch}} = K_{\text{dv}}^{\text{dc}} \times E_{\text{yc}} = 160 \times 1.1 = 176 \text{ (Mpa)}$

Bảng các đặc tr- ng của vật liệu kết cấu áo đ- ờng

Bảng 1.6.7

STT	Tên vật liệu	E (Mpa)			R_n (Mpa)	C (Mpa)	φ (độ)
		Tính kéo uốn (10 ⁰)	Tính võng (30 ⁰)	Tính tr- ợt (60 ⁰)			
1	BTN chặt hạt mịn	1800	420	300	2.8	3.5	
2	BTN chặt hạt thô	1600	350	250	2.0	3.0	
3	Cấp phối đá dăm loại I	300	300	300			
4	Cấp phối đá dăm loại II	250	250	250			
5	Cấp phối đá dăm gia cố XM 6 %	600	600	600			
6	Cấp phối sỏi cuội	220	220	220		0.038	42
Nền đất	Bazan Tây Nguyên	44				0.031	12

Tra trong TCN thiết kế áo đ- ờng mềm 22TCN 211-06

2. Nguyên tắc cấu tạo

- Thiết kế kết cấu áo đ- ờng theo nguyên tắc thiết kế tổng thể nền mặt đ- ờng, kết cấu mặt đ- ờng phải kín và ổn định nhiệt.

- Phải tận dụng tối đa vật liệu địa phương, vận dụng kinh nghiệm về xây dựng khai thác đường trong điều kiện địa phương.
- Kết cấu áo đường phải phù hợp với thi công cơ giới và công tác bảo dưỡng đường.
- Kết cấu áo đường phải đủ cường độ, ổn định, chịu bào mòn tốt dưới tác dụng của tải trọng xe chạy và khí hậu.
- Các vật liệu trong kết cấu phải có cường độ giảm dần từ trên xuống dưới phù hợp với trạng thái phân bố ứng suất để giảm giá thành.
- Kết cấu không có quá nhiều lớp gây phức tạp cho dây chuyền công nghệ thi công.

3. Phương án đầu tư tập trung (15 năm).

3.1. Cơ sở lựa chọn

Phương án đầu tư tập trung 1 lần là phương án cần một lượng vốn ban đầu lớn để có thể làm con đường đạt tiêu chuẩn với tuổi thọ 15 năm (bằng tuổi thọ lớp mặt sau một lần đại tu). Do yêu cầu thiết kế đường là nối hai trung tâm kinh tế, chính trị văn hóa lớn, đường cấp III có $V_{tt} = 60(\text{km/h})$ cho nên ta dùng mặt đường cấp cao A1 có lớp mặt Bê tông nhựa với thời gian sử dụng là 15 năm.

3.2. Sơ bộ lựa chọn kết cấu áo đường

Tuân theo nguyên tắc thiết kế tổng thể nền mặt đường, tận dụng nguyên vật liệu địa phương để lựa chọn kết cấu áo đường; do vùng tuyến đi qua là vùng đồi núi, là nơi có nhiều mỏ vật liệu đang được khai thác sử dụng như: đá, cấp phối đá dăm, cấp phối sỏi cuội cát, xi măng... nên lựa chọn kết cấu áo đường cho toàn tuyến A-B như sau

Phương án I

BTN chặt hạt mịn ; $h_1 = 5 \text{ cm}$; $E_1 = 420 \text{ (Mpa)}$.		
BTN chặt hạt thô ; $h_2 = 6 \text{ cm}$; $E_2 = 350 \text{ (Mpa)}$.		
CPDD loại I	; h_3	; $E_3 = 300 \text{ (Mpa)}$
CPDD loại II	; h_4	; $E_4 = 250 \text{ (Mpa)}$
Đất nền $E_0 = 44 \text{ Mpa}$		

Phương án II

BTN chặt hạt mịn 5cm	; $h_1 = 5 \text{ cm}$; $E_1 = 420 \text{ (Mpa)}$.
BTN chặt hạt trung 6 cm	; $h_2 = 6 \text{ cm}$; $E_2 = 350 \text{ (Mpa)}$.
CPDD loại I	; h_3 ; $E_3 = 350 \text{ (Mpa)}$
Cấp phối sỏi cuội	; h_4 ; $E_4 = 220 \text{ (Mpa)}$

Đất nền $E_0 = 44 \text{ Mpa}$

Kết cấu đường hợp lý là kết cấu thoả mãn các yêu cầu về kinh tế và kỹ thuật. Việc lựa chọn kết cấu trên cơ sở các lớp vật liệu đất tiền có chiều dày nhỏ tối thiểu, các lớp vật liệu rẻ tiền hơn sẽ được điều chỉnh sao cho thoả mãn điều kiện về Eyc. Công việc này được tiến hành như sau:

Lần lượt đổi hệ nhiều lớp về hệ hai lớp để xác định môđun đàn hồi cho lớp mặt đường. Ta có

$$E_{ch} = 176$$



BTN chặt hạt mịn ; $h_1 = 5 \text{ cm}$; $E_1 = 420 \text{ (mpa)}$
BTN chặt hạt thô ; $h_2 = 6 \text{ cm}$; $E_2 = 350 \text{ (Mpa)}$
Lớp 3 ; h_3 ; $E_3 = 300 \text{ (Mpa)}$
Lớp 4 ; h_4 ; $E_4 = 250 \text{ (Mpa)}$

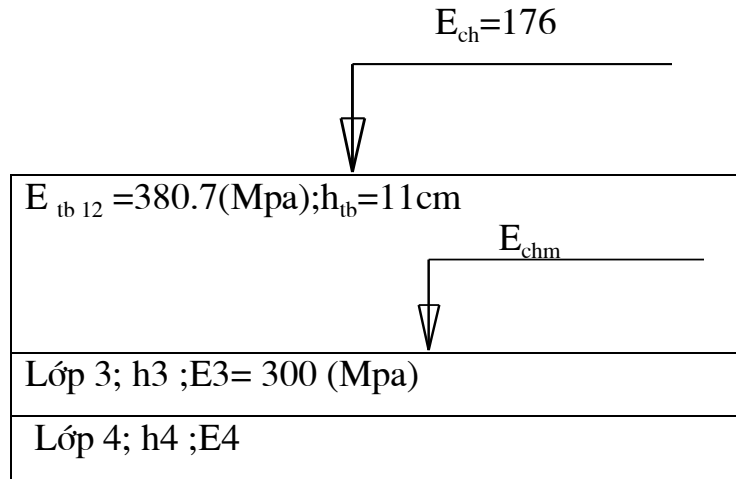
Nền $E = 44 \text{ (Mpa)}$

Đổi 2 lớp BTN về 1 lớp

$$E_{tb} = E_2 \left[\frac{1 + Kt^{1/3}}{1 + K} \right]^3$$

Trong đó: $t = \frac{E_1}{E_2}$; $K = \frac{h_1}{h_2}$

$E_1 \text{ (Mpa)}$	$E_2 \text{ (Mpa)}$	t	k	$E_{tb} \text{ (Mpa)}$
420	350	1.2	0.83	380.7



Bảng tính môđun đàn hồi của 2 lớp BTN

Bảng 1.6.8

$\frac{E_{ch}}{E_{tb}}$	$\frac{H_{tb}}{D}$	$\frac{E_{chm}}{E_{tb}}$	E_{chm12}
0.46	0.33	0.38	144.68

Để chọn được kết cấu hợp lý ta sử dụng cách tính lập các chỉ số H3 và H4 .

Kết quả tính toán được bảng sau :

Bảng tính Chiều dày các lớp ph- ơng án I

Bảng 1.6.9

Giải pháp	h3	$\frac{E_{ch2}}{E_3}$	$\frac{H_3}{D}$	$\frac{E_{ch3}}{E_3}$	E_{ch3}	$\frac{E_{ch3}}{E_4}$	$\frac{E_o}{E_4}$	$\frac{H_4}{D}$	H_4	H 4 chọn
1	13	0.48	0.39	0.37	111	0.44	0.18	0.96	31.68	32
2	14	0.48	0.42	0.36	108	0.43	0.18	0.92	30.36	30
3	15	0.48	0.45	0.34	102	0.41	0.18	0.86	28.38	29

T- ơng tự nh- trên ta tính cho ph- ơng án 2 và ph- ơng án 3 :

Bảng tính Chiều dày các lớp ph- ơng án II

Bảng 1.6.10

Giải pháp	h3	$\frac{E_{ch2}}{E_3}$	$\frac{H_3}{D}$	$\frac{E_{ch3}}{E_3}$	E_{ch3}	$\frac{E_{ch3}}{E_4}$	$\frac{E_o}{E_4}$	$\frac{H_4}{D}$	H_4	H 4 chọn
------------------	-----------	-----------------------	-----------------	-----------------------	-----------	-----------------------	-------------------	-----------------	-------	-----------------

1	13	0.48	0.39	0.37	111	0.50	0.20	1.09	35.97	36
2	14	0.48	0.42	0.36	108	0.49	0.20	1.05	34.65	35
3	15	0.48	0.45	0.34	102	0.46	0.20	0.98	32.34	33

Sử dụng đơn giá xây dựng cơ bản để so sánh giá thành xây dựng ban đầu cho các giải pháp của từng ph-ong án kết cấu áo đ-ờng sau đó tìm giải pháp có chi phí nhỏ nhất. Ta có bảng giá thành vật liệu nh- sau:

Tên vật liệu	Đơn giá (ngàn đồng/m ³)
Cấp phối đá dăm loại I	150.000
Cấp phối đá dăm loại II	135.000
Cấp phối sỏi đồi	120.000

Ta đ-ọc kết quả nh- sau :

Bảng 6.2.9: *Giá thành kết cấu (ngàn đồng/m³)*

Ph-ong án I:

Giải pháp	h3 (cm)	Giá thành (đ)	h4 (cm)	Giá thành (đ)	Tổng
1	13	19.500	32	43.200	66.750
2	14	21.000	30	40.500	61.500
3	15	22.500	29	39.150	61.650

Ph-ong án II:

Giải pháp	h3 (cm)	Giá thành (đ)	h4 (cm)	Giá thành (đ)	Tổng
1	13	19.500	36	43.200	62.700
2	14	21.000	35	42.000	63.000
3	15	22.500	33	39.600	62.100

Kết luận: Qua so sánh giá thành xây dựng mỗi phương án ta thấy giải pháp 2 của phương án I là phương án có giá thành xây dựng nhỏ nhất nên giải pháp 2 của phương án I được lựa chọn. Vậy đây cũng chính là kết cấu được lựa chọn để tính toán kiểm tra.

Bảng tính Kết cấu áo đường phương án đầu tư tập trung

Bảng 1.6.12

Lớp kết cấu	$E_{yc}=167 \text{ (Mpa)}$	h_i	E_i
BTN chặt hạt mịn		5	420
BTN chặt hạt thô		6	350
CPĐD loại I		14	300
CPĐD loại II		30	250
Nền đất Bazan Tây Nguyên : $E_{\text{nền đất}}=44 \text{ Mpa}$			

3.2. Tính toán kiểm tra kết cấu áo đường phương án chọn

3.2.1. Kiểm tra kết cấu theo tiêu chuẩn độ võng đàn hồi:

- Theo tiêu chuẩn độ võng đàn hồi, kết cấu áo đường mềm được xem là đủ cường độ khi trị số môđun đàn hồi chung của cả kết cấu lớn hơn trị số môđun đàn hồi yêu cầu: $E_{ch} > E_{yc} \times K_{cd}^{dv}$ (chọn độ tin cậy thiết kế là 0.90 tra bảng 3-3 được $K_{cd}^{dv}=1.1$)

Độ tin cậy	0.98	0.95	0.90	0.85	0.80
Hệ số K_{cd}^{dv}	1.29	1.17	1.10	1.06	1.02

- Trị số E_{ch} của cả kết cấu được tính theo toán đồ hình 3-1

Để xác định trị số môđun đàn hồi chung của hệ nhiều lớp ta phải chuyển về hệ hai lớp bằng cách đổi hai lớp một từ dưới lên trên theo công thức:

$$E_{tb} = E_4 \left[\frac{1 + Kt^{1/3}}{1 + K} \right]^3 ;$$

Trong đó: $t = \frac{E_3}{E_4}$; $K = \frac{h_3}{h_4}$;

Bảng_ Xác định E_{tb}

Bảng 1.6.13

Vật liệu	Ei	hi	Ki	ti	Etb _i	htb _i
1.BTN chặt hạt mịn	420	5	0.10	1.53	286.12	55
2.BTN chặt hạt thô	350	6	0.14	1.32	274.58	50
3.CP đá dăm L1	300	14	0.47	1.20	265.24	44
4.CP đá dăm L2	250	30				

+ Tỷ số $\frac{H}{D} = \frac{55}{33} = 1.67$ nên trị số E_{tb} của kết cấu đã đọc nhân thêm hệ số điều

chỉnh $\beta = 1.19$ (tra bảng 3-6 22TCN 211-06)

$$\Rightarrow E_{tb}'' = \beta \times E_{tb} = 1.19 \times 286.12 = 340.48 \text{ (Mpa)}$$

+ Từ các tỷ số $\frac{H}{D} = 1.67$; $\frac{E_o}{E_{tb}} = \frac{44}{340.48} = 0.13$ tra toán đồ hình 3-1 ta đã đọc:

$$\frac{E_{ch}}{E_{tb}} = 0.517 \Rightarrow E_{ch} = 0.519 \times 340.48 = 176.7 \text{ (Mpa)}.$$

Vậy $E_{ch} = 176.7 > E_{yc} \times K^{dv}_{cd} = 160 \times 1.1 = 176 \text{ (Mpa)}$.

Kết luận: Kết cấu đã chọn đảm bảo điều kiện về độ võng đàn hồi.

3.2.2. kiểm tra c- ởng độ kết cấu theo tiêu chuẩn chịu cắt trượt trong nền đất.

Để đảm bảo không phát sinh biến dạng dẻo trong nền đất, cấu tạo kết cấu áo đường phải đảm bảo điều kiện sau:

$$\tau_{ax} + \tau_{av} \leq \frac{C_{tt}}{K^{tr}_{cd}} ;$$

*** trong đó:**

+ τ_{ax} : là ứng suất cắt hoạt động lớn nhất do tải trọng xe gây ra trong nền đất tại thời điểm đang xét (Mpa);

+ τ_{av} là ứng suất cắt chủ động do trọng lượng bản thân kết cấu mặt đường gây ra trong nền đất (Mpa);

+ C_{tt} lực dính tính toán của đất nền hoặc vật liệu kém dính (Mpa) ở trạng thái độ ẩm, độ chặt tính toán;

+ K_{cd}^{tr} là hệ số correction về chịu cắt được chọn tùy thuộc độ tin cậy thiết kế ($K_{cd}^{tr}=1$);

a. Tính E_{tb} của cả 5 lớp kết cấu

- việc đổi tầng về hệ 2 lớp

$$E_{tb} = E_2 \left[\frac{1 + Kt^{1/3}}{1 + K} \right]^3; \quad \text{Trong đó: } t = \frac{E_1}{E_2}; \quad K = \frac{h_1}{h_2}$$

Bảng xác định E_{tb}

Bảng 1.6.14

Vật liệu	Ei	hi	Ki	ti	Etb _i	htb _i
1.BTN chặt hạt mịn	300	5	0.09	1.53	266.57	55
2.BTN chặt hạt thô	250	6	0.13	1.32	263.38	50
3.CP đá dăm L1	300	14	0.50	1.20	265.24	44
4.CP đá dăm L2	250	30				

- Xét tỷ số điều chỉnh $\beta = f(H/D=59/33=1.67)$ nên $\beta=1.19$

Do vậy : $E_{tb}=1.19 \times 266.57=317.22(\text{Mpa})$

b. xác định ứng suất cắt hoạt động do tải trọng bánh xe tiêu chuẩn gây ra trong nền đất T_{ax}

$$\frac{H}{D}=1.67 \quad ; \quad \frac{E_1}{E_2} = \frac{E_{tb}}{E_o} = \frac{317.22}{44} = 7.21.$$

Tra biểu đồ hình 3-3, với góc nội ma sát của đất nền $\varphi=12^\circ$ ta tra được $\frac{T_{ax}}{P}=0.0292$. Vì áp lực trên mặt đường của bánh xe tiêu chuẩn tính toán $p=6 \text{ daN/cm}^2=0.6 \text{ Mpa}$

$$T_{ax}=0.0292 \times 0.6=0.0175 \text{ (Mpa)}.$$

c. Xác định ứng suất cắt hoạt động do trọng lượng bản thân các lớp kết cấu áo đường gây ra trong nền đất T_{av} :

Tra toán đồ hình 3-4 ta được $T_{av}=0.0007 \text{ Mpa}$.

d. Xác định trị số C_{tt} theo (3-8).

$$C_{tt}=C \times K_1 \times K_2 \times K_3 \quad ;$$

trong đó:

+ C: là lực dính của nền đất Bazan Tây Nguyên $C = 0,031 \text{ (Mpa)}$;

+ K_1 : là hệ số xét đến khả năng chống cắt trượt dưới tác dụng của tải trọng trùng phục, $K_1=0,6$;

+ K_2 : là hệ số an toàn xét đến sự làm việc không đồng nhất của kết cấu, Với $N_{tt} < 1000(xcqd/nd)$ ta có $K_2 = 0.8$;

+ K_3 : hệ số gia tăng sức chống cắt trượt của đất hoặc vật liệu kém dính trong điều kiện chúng làm việc trong kết cấu khác với mẫu thử. $K_3 = 1.5$;

$$C_{tt} = 0.031 \times 0.6 \times 0.8 \times 1.5 = 0.022 \text{ Mpa.}$$

e. Kiểm tra điều kiện tính toán theo tiêu chuẩn chịu cắt nền đất.

$$T_{ax} + T_{av} = 0.0175 + 0.0007 = 0.0182 \text{ Mpa.}$$

$$\frac{C_{tt}}{K_{tr_{cd}}} = 0.022 \text{ Mpa.}$$

Kết quả kiểm tra cho thấy $0.0182 < 0.022$ nên đất nền được đảm bảo

3.2.3. tính kiểm tra cường độ kết cấu theo tiêu chuẩn chịu kéo uốn trong các lớp BTN và cấp phối đá dăm.

a. tính ứng suất kéo lớn nhất ở lớp đáy các lớp BTN theo công thức:

**** Đối với BTN lớp dưới:***

$$\sigma_{ku} = \bar{\sigma}_{ku} \times P \times k_b ;$$

trong đó:

+ p : áp lực bánh của tải trọng trục tính toán ;

+ k_b : hệ số xét đến đặc điểm phân bố ứng suất trong kết cấu áo đường dưới tác dụng của tải trọng tính. lấy $k_b = 0.85$;

+ $\bar{\sigma}_{ku}$: ứng suất kéo uốn đơn vị ;

$$h_1 = 11 \text{ cm} ; E_1 = \frac{1800 \times 5 + 1600 \times 6}{5 + 6} = 1690.9 \text{ (Mpa).}$$

Trị số E_{tb} của 2 lớp CPĐD I và CPĐD II có $E_{tb} = 265.24 \text{ (Mpa)}$ với bề dày lớp này là $H = 44 \text{ cm}$.

Trị số này còn phải xét đến trị số điều chỉnh β

$$\text{Với } \frac{H}{D} = \frac{44}{33} = 1.33 \text{ tra bảng 3-6 được } \beta = 1.153.$$

$$E^{dc}_{tb} = 265.24 \times 1.153 = 305.85 \text{ (Mpa).}$$

Với $\frac{E_{nd}}{E_{tb}^{dc}} = \frac{44}{305.85} = 0.144$, tra toán đồ 3-1 $\frac{E_{chm}}{E_{tb}^{dc}} = 0.478 \rightarrow E_{chm} = 146.19 \text{ (Mpa)}$.

Tìm $\bar{\sigma}_{ku}$ ở đáy lớp BTN lớp d-ới bằng cách tra toán đồ 3-5

$$\frac{H_1}{D} = \frac{11}{33} = 0.33; \quad \frac{E_1}{E_{chm}} = \frac{1690.9}{146.19} = 11.56.$$

Kết quả tra toán đồ đ-ợc $\bar{\sigma} = 1.92$ và với $p = 6 \text{ (daN/cm}^2\text{)}$ ta có :

$$\bar{\sigma}_{ku} = 1.92 \times 0.6 \times 0.85 = 0.9792 \text{ (Mpa)}.$$

*** Đối với BTN lớp trên:**

$$H_1 = 5 \text{ cm}; \quad E_1 = 1800 \text{ (Mpa)}$$

Trị số E_{tb} của 4 lớp d-ới nó đ-ợc xác định ở phần trên

$$E_{tb} = E_2 \left[\frac{1 + Kt^{1/3}}{1 + K} \right]^3; \quad \text{Trong đó: } t = \frac{E_1}{E_2}; \quad K = \frac{h_1}{h_2}$$

Bảng xác định E_{tb}

Bảng 1.6.15

Lớp vật liệu	E_i	T	H_i	K	H_{tbi}	E_{tbi}
BTN chặt hạt thô	1600	6.03	6	0.14	50	351.41
Cấp phối đá dăm loại I	300	1.2	14	0.47	44	265.24
Cấp phối đá dăm loại II	250		30			

Xét đến hệ số điều chỉnh $\beta = f\left(\frac{H}{D} = \frac{50}{33} = 1.52\right) = 1.179$

$$E_{tb}^{dc} = 1.179 \times 360.25 = 414.32 \text{ (Mpa)}$$

Áp dụng toán đồ ở hình 3-1 để tìm E_{chm} ở đáy của lớp BTN hạt nhỏ:

Với $\frac{H}{D} = \frac{50}{33} = 1.52$ và $\frac{E_{ndat}}{E_{tb}^{dc}} = \frac{44}{414.32} = 0.106$

Tra toán đồ 3-1 ta đ-ợc $\frac{E_{chm}}{E_{tb}^{dc}} = 0.43$

Vậy : $E_{chm} = 0.43 \times 414.32 = 178.16 \text{ (Mpa)}$.

Tìm $\bar{\sigma}_{ku}$ ở đáy lớp BTN lớp trên bằng cách tra toán đồ hình 3-5 với

$$\frac{H1}{D} = \frac{5}{33} = 0.151; \quad \frac{E1}{E_{chm}} = \frac{1800}{178.16} = 10.10.$$

Tra toán đồ ta được: $\bar{\sigma}_{ku} = 2.37$ với $p = 0.6$ (Mpa).

$$\bar{\sigma}_{ku} = 2.37 \times 0.6 \times 0.85 = 1.21 \text{ (Mpa)}.$$

b. kiểm tra theo tiêu chuẩn chịu kéo uốn ở đáy các lớp BTN

**** Xác định cường độ chịu kéo uốn tính toán của lớp BTN theo:***

$$\bar{\sigma}_{ku} \leq \frac{R_{ku}^{tt}}{R_{ku}^{cd}} \quad ; (1.1)$$

Trong đó:

+ R_{ku}^{tt} : cường độ chịu kéo uốn tính toán ;

+ R_{ku}^{cd} : cường độ chịu kéo uốn được lựa chọn ;

$$R_{ku}^{tt} = k_1 \times k_2 \times R_{ku};$$

Trong đó:

+ K_1 : hệ số xét đến độ suy giảm cường độ do vật liệu bị mỏi (đối với VL BTN thì);

$$K_1 = \frac{11.11}{N^{0.22}_E} = \frac{11.11}{(1.25 \times 10^6)^{0.22}} = 0.51.$$

+ K_2 : hệ số xét đến độ suy giảm nhiệt độ theo thời gian $k_2 = 1$;

Vậy cường độ kéo uốn tính toán của lớp BTN lớp dưới là

$$R_{ku}^{tt} = 0.51 \times 1.0 \times 2.0 = 1.02 \text{ (Mpa)}.$$

Và lớp trên là :

$$R_{ku}^{tt} = 0.51 \times 1.0 \times 2.8 = 1.428 \text{ (Mpa)}.$$

**** Kiểm toán điều kiện theo biểu thức (1.1) với hệ số $K_{ku}^{dc} = 1.0$ lấy theo bảng 3-7 cho trạng hợp đường cấp III ứng với độ tin cậy 0.95***

*** Với lớp BTN lớp dưới**

$$\bar{\sigma}_{ku} = 0.9792 \text{ (Mpa)} < \frac{1.02}{1.0} = 1.02 \text{ (Mpa)}.$$

*** Với lớp BTN hạt nhỏ**

$$\bar{\sigma}_{ku} = 1.21 \text{ (daN/cm}^2\text{)} < \frac{1.428}{1.0} = 1.428 \text{ (Mpa)}.$$

Vậy kết cấu dự kiến đạt được điều kiện về cường độ đối với cả 2 lớp BTN.

3.2.4. kết luận.

Các kết quả kiểm toán tính toán ở trên cho thấy kết cấu dự kiến đảm bảo được tất cả các điều kiện về cường độ.

Ta có kết cấu áo đường như sau:

4) Kết cấu áo đường theo phương án đầu tư tập trung			
15 năm	BTN chặt hạt mịn	$E_1=420(\text{Mpa})$	$H=5(\text{cm})$
	BTN chặt hạt thô	$E_1=350(\text{Mpa})$	$H=6(\text{cm})$
	CPDD loại I	$E_1=300(\text{Mpa})$	$H=14(\text{cm})$
	CPDD loại II	$E_1=250(\text{Mpa})$	$H=30(\text{cm})$

Chương 7: LUẬN CHỨNG KINH TẾ – KỸ THUẬT

SO SÁNH LỰA CHỌN PHƯƠNG ÁN TUYẾN

I. ĐÁNH GIÁ CÁC PHƯƠNG ÁN VỀ CHẤT LƯỢNG SỬ DỤNG

- Tính toán các phương án tuyến dựa trên hai chỉ tiêu :

- +) Mức độ an toàn xe chạy
- +) Khả năng thông xe của tuyến.

- Xác định hệ số tai nạn tổng hợp

Hệ số tai nạn tổng hợp được xác định theo công thức sau :

$$K_{tn} = \sum_{i=1}^{14} K_i$$

Với K_i là các hệ số tai nạn riêng biệt, là tỷ số tai nạn xảy ra trên một đoạn tuyến nào đó (có các yếu tố tuyến xác định) với số tai nạn xảy ra trên một đoạn tuyến nào chọn làm chuẩn.

- +) K_1 : hệ số xét đến ảnh hưởng của lưu lượng xe chạy ở đây $K_1 = 0.467$.
- +) K_2 : hệ số xét đến bề rộng phần xe chạy và cấu tạo lề đường $K_2 = 1,35$.
- +) K_3 : hệ số có xét đến ảnh hưởng của bề rộng lề đường $K_3 = 1.4$
- +) K_4 : hệ số xét đến sự thay đổi dốc dọc của từng đoạn đường.
- +) K_5 : hệ số xét đến ảnh hưởng của đường cong nằm.
- +) K_6 : hệ số xét đến ảnh hưởng của tầm nhìn thực tế có thể trên đường $K_6=1$
- +) K_7 : hệ số xét đến ảnh hưởng của bề rộng phần xe chạy của cầu thông qua hiệu số chênh lệch giữa khổ cầu và bề rộng xe chạy trên đường $K_7 = 1$.
- +) K_8 : hệ số xét đến ảnh hưởng của chiều dài đoạn thẳng $K_8 = 1$.
- +) K_9 : hệ số xét đến ảnh hưởng của lưu lượng chỗ giao nhau $K_9=1.5$
- +) K_{10} : hệ số xét đến ảnh hưởng của hình thức giao nhau $K_{10} = 1.5$.
- +) K_{11} : hệ số xét đến ảnh hưởng của tầm nhìn thực tế đảm bảo tại chỗ giao nhau cùng mức có đường nhánh $K_{11} = 1$.
- +) K_{12} : hệ số xét đến ảnh hưởng của số làn xe trên đường xe chạy $K_{12} = 1$.

+) K_{13} : hệ số xét đến ảnh hưởng của khoảng cách từ nhà cửa tới phần xe chạy $K_{13} = 2.5$.

+) K_{14} : hệ số xét đến ảnh hưởng của độ bám của mặt đường và tình trạng mặt đường $K_{14} = 1$

Tiến hành phân đoạn cùng độ dốc dọc, cùng đường cong nằm của các phương án tuyến. Sau đó xác định hệ số tai nạn của hai phương án :

$$K_{tn}PaII = 7.35$$

$$K_{tn} PaI = 6.3$$

II. ĐÁNH GIÁ CÁC PHƯƠNG ÁN TUYẾN THEO NHÓM CHỈ TIÊU VỀ KINH TẾ VÀ XÂY DỰNG.

1. LẬP TỔNG MỨC ĐẦU TƯ.

BẢNG TỔNG HỢP KHỐI LƯỢNG VÀ KHAI TOÁN CHI PHÍ XÂY LẮP

TT	Hạng mục	Đơn vị	Đơn giá	Khối l- ượng		Thành tiền	
				Tuyến I	Tuyến II	Tuyến I	Tuyến II
I, Chi phí xây dựng nền đ- ờng (K ^{XDnền})							
1	Dọn mặt bằng	m ²	500đ	111612	116323.9	55806000	58161960
2	Đào bù đắp	đ/m ³	40000đ	22816.26	26347.8	912650400	1035912000
3	Đào đổ đi	đ/m ³	50000đ	0	9661.37	0	483068500
4	Chuyển đất đến đắp	đ/m ³	45000đ	7422.44	0	334009800	0
5	Lu lèn	m ²	5000đ	41854.5	43621.47	209272500	218107350
Tổng						1511738700	1795249810
II, Chi phí xây dựng mặt đ- ờng (K ^{XDmặt})							
1	Các lớp	km		4.6505	4.8468	7327537596	7636836734
III, Thoát n- ớc (K ^{cống})							
1	Cống	Cái	850000đ	1	4	7650000	30600000
	D = 0.75	m		9	36		
2	Cống	Cái	1100000đ	4	4	52800000	52800000
	D=1.0	m		48	48		
3	Cống	Cái	1370000đ	3	2	49320000	32880000
	D=1.25	m		36	24		
Tổng						109770000	116280000
Giá trị khái toán						8949046296	9548366544

BẢNG TỔNG MỨC ĐẦU TƯ-

TT	Hạng mục	Diễn giải	Thành tiền	
			Tuyến I	Tuyến II
1	Giá trị khái toán xây lắp tr-ước thuế	A	8949046296	9548366544
2	Giá trị khái toán xây lắp sau thuế	$A' = 1,1A$	9843950926	10503203200
3	Chi phí khác:	B		
	Khảo sát địa hình, địa chất	1%A	8949046296	9548366544
	Chi phí thiết kế cơ sở	0,5%A	447452314.8	477418327.2
	Thẩm định thiết kế cơ sở	0,02A	178980925.9	190967330.9
	Khảo sát thiết kế kỹ thuật	1%A	89490462.96	95483665.44
	Chi phí thiết kế kỹ thuật	1%A	89490462.96	95483665.44
	Quản lý dự án	4%A	357961851.8	381934661.8
	Chi phí giải phóng mặt bằng	50,000đ	5249496000	5814864000
	B		6502362481	7151635316
4	Dự phòng phí	$C = 10\%(A' + B)$	1634631341	1765483852
5	Tổng mức đầu tư	$D = (A' + B + C)$	17980944750	19420322370

2. CHỈ TIÊU TỔNG HỢP.

2.1. Chỉ tiêu so sánh sơ bộ.

Chỉ tiêu	So sánh		Đánh giá	
	Pa1	Pa2	Pa1	Pa2
Chiều dài tuyến (km)	4.6505	4.8468	+	
Số cống	8	10	+	
Số cống đứng	15	17	+	
Số cống nằm	7	9	+	
Bán kính cong nằm min (m)	150	200		+
Bán kính cong đứng lồi min (m)	1500	2500		+
Bán kính cong đứng lõm min (m)	2500	2500	+	+
Bán kính cong nằm trung bình (m)	292.8	244.5	+	
Bán kính cong đứng trung bình (m)	2966.7	2970.6		+
Độ dốc dọc trung bình (%)	1.485	1.607	+	
Độ dốc dọc min (%)	0.00	0.00	+	+
Độ dốc dọc max (%)	3.24	3.3	+	
Ph- ơng án chọn			√	

2.2. Chỉ tiêu kinh tế.

2.2.1. Tổng chi phí xây dựng và khai thác quy đổi:

Tổng chi phí xây dựng và khai thác quy đổi đ- ợc xác định theo công thức

$$P_{qd} = \frac{E_{tc}}{E_{qd}} \cdot K_{qd} + \sum_{t=1}^{tss} \frac{C_{txt}}{(1 + E_{qd})^t} - \frac{\Delta Cn}{(1 + E_{qd})^t}$$

Trong đó:

E_{tc} : Hệ số hiệu quả kinh tế t- ơng đối tiêu chuẩn đối với ngành giao thông vận tải hiện nay lấy $E_{tc} = 0,12$.

E_{qd} : Hệ số tiêu chuẩn để quy đổi các chi phí bỏ ra ở các thời gian khác nhau
 $E_{qd} = 0,08$

K_{qd} : Chi phí tập trung từng đợt quy đổi về năm gốc

C_{tx} : Chi phí thông xuyên hàng năm

t_{ss} : Thời hạn so sánh phương án tuyến ($T_{ss}=15$ năm)

ΔCn : Giá trị công trình còn lại sau năm thứ t .

2.2.2. Tính toán các chi phí tập trung trong quá trình khai thác K_{trt}

$$K_{qd} = K_0 + \sum_{t=1}^{t_{trt}} \frac{K_{trt}}{(1+E_{qd})^{n_{trt}}}$$

Trong đó:

K_0 : Chi phí xây dựng ban đầu của các công trình trên tuyến.

$K_{tr,t}$: Chi phí trung tu ở năm t .

Từ năm thứ nhất đến năm thứ 15 có 2 lần trung tu (năm thứ 5 và năm thứ 10)

Ta có chi phí xây dựng áo đ-ờng cho mỗi ph-ơng án là:

* Ph-ơng án tuyến 1:

$$K_0^I = 17980944750 \text{ (đồng/tuyến)}$$

* Ph-ơng án tuyến 2:

$$K_0^{II} = 19420322370 \text{ (đồng/tuyến)}$$

Chi phí trung tu của mỗi ph-ơng án tuyến nh- sau:

$$K_{trt}^{PAI} = \sum \frac{K_{trt}}{(1+0,08)^{t_{trt}}} = \frac{0,051 \times 17980944750}{(1+0,08)^5} + \frac{0,051 \times 17980944750}{(1+0,08)^{10}} = 1043486551 \text{ (đồng/tuyến)}$$

$$K_{trt}^{PAII} = \sum \frac{K_{trt}}{(1+0,08)^{t_{trt}}} = \frac{0,051 \times 19420322370}{(1+0,08)^5} + \frac{0,051 \times 19420322370}{(1+0,08)^{10}} = 1132838109 \text{ (đồng/tuyến)}$$

	K_0	K_{trt}^{PA}	K_{qd}
Tuyến I	17980944750	1043486551	19,024,431,300
Tuyến II	19420322370	1132838109	20,553,160,480

2.2.3. Tính toán giá trị công trình còn lại sau năm thứ t: ΔC_n

$$\Delta_{cl} = (K_{nền} \times \frac{100-15}{100} + K_{cống} \times \frac{50-15}{50}) \times 0.7$$

	$K_{nền} \times \frac{100-15}{100}$	$K_{cống} \times \frac{50-15}{50}$	Δ_{cl}
Tuyến I	1,284,977,895	76,839,000	953,271,827
Tuyến II	1,525,962,339	81,396,000	1,125,150,837

2.2.4. Xác định chi phí th- ờng xuyên hàng năm C_{tx} .

$$C_{tx} = C_t^{DT} + C_t^{VC} + C_t^{HK} + C_t^{TN} \text{ (đ/năm)}$$

Trong đó:

C_t^{DT} : Chi phí duy tu bảo d- ỡng hàng năm cho các công trình trên đ- ờng (mặt đ- ờng, cầu cống, rãnh, ta luy...)

C_t^{VC} : Chi phí vận tải hàng năm

C_t^{HK} : Chi phí t- ờng đ- ờng về tổn thất cho nền KTQD do hành khách bị mất thời gian trên đ- ờng.

C_t^{TN} : Chi phí t- ờng đ- ờng về tổn thất cho nền KTQD do tai nạn giao thông xảy ra hàng năm trên đ- ờng.

a. Tính C_t^{DT} .

$$C^{DT} = 0.0055 \times (K_0^{XDAD} + K_0^{XDC}) \text{ Ta có:}$$

Ph- ơng án I	Ph- ơng án II
46,572,707.11	50,538,738

b. Tính C_t^{VC} :

$$C_t^{VC} = Q_t \cdot S \cdot L$$

L: chiều dài tuyến

$$Q_t = 365 \cdot \gamma \cdot \beta \cdot G \cdot N_t (T)$$

Q_t : L- ợng vận chuyển hàng hoá trên đ- ờng ở năm thứ t

G : Tải trọng trung bình của các loại xe

$$G = \frac{\sum G_i N_i}{\sum N_i} = \frac{6.5 \times 0.23 + 8.5 \times 0.35 + 10 \times 0.12}{0.23 + 0.35 + 0.12} = 8.1$$

$\gamma = 0.9$ hệ số phụ thuộc vào tải trọng

$\beta = 0.65$ hệ số sử dụng hành trình

$$Q_i = 365 \times 0.65 \times 0.9 \times 8.1 \times N_i = 1729.6 \times N_i \text{ (T)}$$

S: chi phí vận tải 1T.km hàng hoá (đ/T.km)

$$S = \frac{P_{bd}}{\beta \cdot \gamma \cdot G} + \frac{P_{cd} + d}{\beta \cdot \gamma \cdot G \cdot V} \text{ (đ/T.km)}$$

P_{cd} : chi phí cố định trung bình trong 1 giờ cho ô tô (đ/xe km)

$$P_{cd} = \frac{\sum P_{bd} \times N_i}{\sum N_i}$$

P_{bd} : chi phí biến đổi cho 1 km hành trình của ô tô (đ/xe.km)

$$P_{bd} = K \cdot \lambda \cdot a \cdot r = 1 \cdot 2.7 \cdot 0.3 \times 14700 = 11907 \text{ (đ/xe.km)}$$

Trong đó

K: hệ số xét đến ảnh hưởng của điều kiện đường với địa hình miền núi $k=1$

λ : Là tỷ số giữa chi phí biến đổi so với chi phí nhiên liệu $\lambda = 2.7$

$a = 0.3$ (lít/xe.km) lượng tiêu hao nhiên liệu trung bình của cả 2 tuyến)

r : giá nhiên liệu $r = 14700$ (đ/l)

$V = 0.7 V_{kt}$ (V_{kt} là vận tốc kỹ thuật, $V_{kt} = 30$ km/h (Tra theo bảng 5.2 Tr 125-

Thiết kế đường ô tô tập 4)

$P_{cd} + d$: Chi phí cố định trung bình trong một giờ cho ô tô (đ/xe.h)

Được xác định theo các định mức ở xí nghiệp vận tải ô tô hoặc tính theo công thức:

$$P_{cd} + d = 12\% P_{bd} = 0.12 \times 11907 = 1428.84$$

Chi phí vận tải S:

$$S = \frac{11907}{0.65 \times 0.9 \times 8.1} + \frac{1428.84}{0.65 \times 0.9 \times 8.1 \times 0.7 \times 30} = 2527.2$$

$$S = 4849.76 \text{ (đ/1T.km)}$$

P/a tuyến	L (km)	S (đ/1T.km)	Q_t	C_t^{VC}
Tuyến I	4.6505	2527.2	$1729.6 \times N_t$	$20327545.3 \times N_t$
Tuyến II	4.8468	2527.2	$1729.6 \times N_t$	$21185581.5 \times N_t$

c. Tính C_t^{HK} :

$$C_t^{HK} = 365 \left[N_t^{xe con} \left(\frac{L}{V_c} + t_c^{cho} \right) \cdot H_c \right] \times C$$

Trong đó:

N_t^c : là l- u l- ợng xe con trong năm t (xe/ng.đ)

L : chiều dài hành trình chuyên trở hành khách (km)

V_c : tốc độ khai thác (dòng xe) của xe con (km/h)

t_c^{ch} : thời gian chờ đợi trung bình của hành khách đi xe con (giờ).

H_c : số hành khách trung bình trên một xe con

C: tổn thất trung bình cho nền kinh tế quốc dân do hành khách tiêu phí thời gian trên xe, không tham gia sản xuất lấy =7.000(đ/giờ)

Ph- ơng án tuyến I:

$$C_t^{HK} = 365 \left[N_t^{xe con} \left(\frac{4.6505}{60} + 0 \right) \cdot 4 \right] \times 7000$$

$$= 792135.17 \times N_t^{xe con}$$

Ph- ơng án tuyến II:

$$C_t^{HK} = 365 \left[N_t^{xe con} \left(\frac{4.8468}{60} + 0 \right) \cdot 4 \right] \times 7000$$

$$= 825571.6 \times N_t^{xe con}$$

d. Tính $C_{tác xe}$:

$$C_{tx} = 0$$

e. Tính $C_{tài nguyên}$:

$$C_{tn} = 365 \times 10^{-6} \sum (L_i \times a_i \times C_i \times m_i \times N_i)$$

Trong đó:

$$C_i: \text{tổn thất trung bình cho một vụ tai nạn} = 8(\text{tr}/1 \text{ vụ.tn})$$

$$a_i: \text{số tai nạn xảy ra trong } 100\text{tr.xe}/1\text{km}$$

$$a_i = 0.009 \times k_{\text{tainan}}^2 - 0.27k_{\text{tainan}} + 34.5$$

$$a_1 = 0.009 \times 7.35^2 - 0.27 \times 7.35 + 34.5 = 33.00$$

$$a_2 = 0.009 \times 6.3^2 - 0.27 \times 6.3 + 34.5 = 33.15$$

$$m_i: \text{hệ số tổng hợp xét đến mức độ trầm trọng của vụ tai nạn} = 3.98$$

(Các hệ số đ-ọc lấy trong bảng 5.5 Tr131-Thiết kế đ-ường ô tô tập 4)

Ph-ương án tuyến I:

$$C_{\text{in}} = 365 \times 10^{-6} \sum (4.6505 \times 33.0 \times 8.000.000 \times 3.98 \times N_i) = 1783526.2 \times N_i \text{ (đ/tuyến)}$$

Ph-ương án tuyến II:

$$C_{\text{in}} = 365 \times 10^{-6} \sum (4.8468 \times 33.15 \times 8.000.000 \times 3.98 \times N_i) = 1867258.9 \times N_i \text{ (đ/tuyến)}$$

Ta có bảng tính tổng chi phí th-ường xuyên hàng năm (xem phụ lục 5)

Ph-ương án I	Ph-ương án II
156,787,140,031	167,822,044,952

- Chỉ tiêu kinh tế:

$$P_{\text{td}} = \frac{E_{\text{tc}}}{E_{\text{qd}}} \cdot K_{\text{qd}} + \sum_{t=1}^{tss} \frac{C_{\text{txt}}}{(1 + E_{\text{qd}})^t} - \frac{\Delta Cn}{(1 + E_{\text{qd}})^t}$$

Ph-ương án	$\frac{E_{\text{tc}}}{E_{\text{qd}}} \times K_{\text{qd}}$	$\sum_{t=1}^{15} \frac{C_{\text{tx}}}{(1 + E_{\text{qd}})^t}$	$\frac{\Delta Cn}{(1 + E_{\text{qd}})^t}$	P_{qd}
Tuyến I	28,536,646,950	156,787,140,031	300,511,036	185,023,275,900
Tuyến II	30,829,740,720	167,822,044,952	354,694,468	198,297,091,200

Ta có bảng các chỉ tiêu đánh giá các ph-ương án tuyến nh-ư sau :

Bảng đánh giá các phương án tuyến

bảng 1.8.11

STT	các chỉ tiêu so sánh	Đơn vị	Ph- ơng án		Đánh giá	
			I	II	I	II
	I. Chỉ tiêu chất l- ượng sử dụng					
1	Chiều dài tuyến	Km	4.6505	4.8468	v	
2	Hệ số triển tuyến		1.07	1.12		
3	Góc ngoặt trung bình	độ	32.74	49.46	v	
4	Số đ- ờng cong nằm	Cái	7	9	v	
5	Số đ- ờng cong đứng	Cái	15	17	v	
6	Bkính đcong nằm min	m	150	200	v	
7	Độ dốc dọc lớn nhất	%	3.39	3.3	v	
8	Bkính đc đứng lồi min	m	3500	3500		
9	Bkính đc đứng lõm min	m	2500	2500	v	v
10	Vận tốc TB	Km/h	60	60	v	v
11	Hệ số tai nạn TB		6.3	7.35	v	
	II. Chỉ tiêu về kinh tế					
12	Tổng chi phí quy đổi P _{qd}	1000đ	185,023,275,900	198,297,091,200	v	
	III. Chỉ tiêu về XD					
13	Khối l- ượng đất đào	m ³	22816.26	36009.17	v	
14	Khối l- ượng đất đắp	m ³	30238.7	26347.8		v
15	Số l- ượng cống	cái	8	10	v	

Kết luận: Chọn phương án I để thiết kế kỹ thuật thi công.

III. Đánh giá ph-ơng án tuyến qua các chỉ tiêu: NPV; IRr;BCR; T_{HV} :

(Gọi ph-ơng án nguyên trạng là G, ph-ơng án mới là M)

1. Các thông số về đ-ờng cũ(theo kết quả điều tra)

- ❖ Chiều dài tuyến: $L_{cũ} = (1.2-1.3) L_1 = (1.2-1.3) \times 4650.5 = 5580.6$ (m)
- ❖ Mặt đ-ờng đá dăm
- ❖ Chi phí tập trung: Vì ta giả thiết đ-ờng cũ là đ-ờng đá dăm nên thời gian trung tu là 3 năm, đại tu là 5 năm

$$C_t^{DT} = 20\% C_t^{DT} \text{ của đ-ờng mới} \\ = 0.2 \times 0.42 \times 17,980,944,750 = 1,510,399,359 \text{ (đ)}$$

$$C_t^{Tt} = 28\% C_t^{Tt} \text{ của đ-ờng mới} \\ = 0.28 \times 1,043,486,551 = 292,176,234.3 \text{ (đ)}$$

- ❖ Chi phí th-ờng xuyên hàng năm qui đổi về thời điểm hiện tại:

$$C_{t_{xt}} = C_t^{DT} + C_t^{VC} + C_t^{HK} + C_t^{TN} \text{ (đ/năm)}$$

1.1. Chi phí vận chuyển : C_t^{VC}

$$C_t^{VC} = 1.3(C_t^{VC})_M = 1.3 \times 20,327,545.3 \times N_t \text{ (đ)}$$

1.2. Chi phí hành khách : C_t^{HK}

$$C_t^{HK} = \frac{Lg}{Lm} \times [C_t^{HK}] = 1.2 \times 792,135.17 \times N_t^{xe \text{ con}}$$

1.3. Chi phí tắc xe: C_t^{TX}

$$C_t^{TX} = \frac{Q_t^{t*} D * T_{tx} * r}{288} \text{ (đ)}$$

Trong đó :

$$Q_t^{t*} = 0.1 \times Q_t = 0.1 \times 1729.6 \times N_t \text{ (T)}$$

$$T_{tx} = 0.5 \text{ (tháng)}$$

D là giá trị trung bình của một tấn hàng : 2 triệu/1 tấn

r là suất lợi nhuận kinh tế ; $r = 0.12$

Ta có :

$$C_t^{TX} = 72066,7 \times N_t$$

1.4. Chi phí do tai nạn : C_t^{TN}

$$C_t^{TN} = 1.3 \times [C_t^{TN}]_M \quad C_t^{TN} = 1.3 \times 1783526.2 \times N_t$$

1.5. Chi phí duy tu sửa chữa hàng năm: C_t^{DT}

$$C_t^{DT} = 45\% (C_t^{DT})_M = 0.45 \times 46,572,707.11 = 20,957,718.2 \text{ (đ)}$$

Vậy chi phí th- ờng xuyên qui đổi về hiện tại là:

$$\sum_{t=1}^{15} \frac{C_{tx}}{(1 + E_{qd})^t} = 203,345,616,486 (\text{đ})$$

2. Tổng lợi ích cho dự án đ- ờng, và tổng chi phí xây dựng đ- ờng trong thời gian so sánh (n) quy về năm gốc:

2.1. Tổng lợi ích:

$$B = \sum \frac{Bt}{(1+r)^t} = \sum_1^{tss} \left[\frac{(C_t^{VC} + C_t^{HK} + C_t^{TX} + C_t^{TN})}{(1+r)^t} + K_0 \right]_G - \sum_1^{tss} \left[\frac{(C_t^{TN} + C_t^{HK} + C_t^{VC} + C_t^{Tx})}{(1+r)^t} \right]_M + \sum_1^{tss} \frac{\Delta_{cl}}{(1+r)^t}$$

Bảng tính toán các thông số của đ- ờng cũ và đ- ờng mới: Xem phụ lục 7

Ta có: B = 63127149596

2.2. Tổng chi phí xây dựng đ- ờng:

$$C = \sum \frac{C_t}{(1+r)^t} = \left[K_0 + \frac{C_t^{DT} + C_t^{Tr} + C_t^{DT}}{(1+r)^t} \right]_G - \left[\frac{C_t^{DT} + C_t^{Tr} + C_t^{DT}}{(1+r)^t} \right]_M$$

Bảng tổng chi phí của tuyến đ- ờng cũ và mới nh- sau xem trong phụ lục 8

Ta có:

$$C = 20,322,581,578 - 2,423,366,084 = 17,899,215,494$$

3. Đánh giá ph- ơng án tuyến qua chỉ số hiệu số thu chi có qui về thời điểm hiện tại (NPV):

$$\begin{aligned} NPV = B - C &= \sum \frac{Bt}{(1+r)^t} - \sum \frac{Ct}{(1+r)^t} = \\ &= 63,127,149,596 - 17,899,215,494 \\ &= 45,227,934,100 (\text{đ}) \end{aligned}$$

Ta thấy NPV > 0 ⇒ Ph- ơng án lựa chọn là ph- ơng án đáng giá.

4. Đánh giá ph- ơng án tuyến qua chỉ tiêu suất thu lợi nội tại (IRR):

$$\sum_1^{tss} \frac{Bt}{(1+IRR)^t} - \sum_1^{tss} \frac{Ct}{(1+IRR)^t} = 0$$

Việc xác định trị số IRR khá phức tạp. Để nhanh chóng xác định đ- ọc IRR ta có thể sử dụng ph- ơng pháp gần đúng bằng cách nội suy hay ngoại suy tuyến tính theo công thức toán học:

Đầu tiên giả thiết suất thu lợi nội tại IRR = IRR1, để sao cho NPV1 > 0

Sau đó giả thiết $IRR=IRR_2$ sao cho $NPV_2 < 0$.

Trị số IRR được nội suy gần đúng theo công thức sau:

$$IRR=IRR_1 + \frac{IRR_2 - IRR_1}{NPV_1 + |NPV_2|} * NPV_1$$

-Giả định $IRR_1 = r = 12\% \Rightarrow NPV_1 = 61,944,395,200 > 0$

-Giả định $IRR_2 = 15\% \Rightarrow NPV_2 = \sum_{t=1}^{tss} \frac{B_t}{(1+IRR_2)^t} - \sum_{t=1}^{tss} \frac{C_t}{(1+IRR_2)^t}$

Ta có bảng tính tổng lợi ích (xem phụ lục 9) và tổng chi phí (xem phụ lục 10)

Để tính NPV_2 , dựa vào bảng phụ lục 9 và 10 ta tính được:

Tổng lợi ích: $B = 17,559,994,544$ (đ)

Tổng chi phí: $C = 126,987,981,708.33$ (đ)

$$\Rightarrow NPV_2 = B - C = 17,559,994,544 - 126,987,981,708.33 \\ = -109,427,987,200 \text{ (đ)}$$

Ta có :

$$IRR = 0.12 + \frac{0.15 - 0.12}{61944395200 + 109427987200} \times 61944395200 = 0.147 = 14.7\%$$

Ta thấy $IRR > r$. Vậy dự án đầu tư xây dựng đường là đáng giá.

5.Đánh giá ph- ơng án tuyến qua chỉ tiêu tỷ số thu chi (BCR):

$$BCR = \frac{B}{C} = \sum_{t=1}^n \frac{B_t}{(1+r)^t} : \sum_{t=1}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

Trong đó: $r = 0.12$. Dựa vào kết quả tính toán của bảng trên ta có:

$$BCR = 63,127,149,596 : 17,899,215,494 = 3.52$$

Ta thấy $BCR > 1$. Vậy dự án xây dựng đường là đáng giá nên đầu tư.

6.Xác định thời gian hoàn vốn của dự án:

Nước ta qui định với dự án lấy $r = 12\%$, thì thời gian hoàn vốn tiêu chuẩn (T_{hv}^{TC}) là 8.4 năm:

Thời gian hoàn vốn được xác định theo công thức:

$$T_{hv} = \frac{1}{IRR} = \frac{1}{14.7\%} = 6.8 \text{ (năm)}$$

Vậy dự án xây dựng đường có thời gian hoàn vốn nhanh hơn thời gian hoàn vốn tiêu chuẩn.

KẾT LUẬN:

Sau khi đánh giá phương án tuyến qua các chỉ tiêu NPV, IRR, BCR, và xác định T_{hv} kết quả đều cho thấy dự án xây dựng đường là đáng đầu tư.

PHẦN 2: THIẾT KẾ KỸ THUẬT

Đoạn tuyến từ KM1+H6- KM2+H6 (Trong phần thiết kế sơ bộ)

CHƯƠNG 1: THIẾT KẾ BÌNH ĐỒ

Trên cơ sở ph-ong án tuyến đã chọn ta tiến hành thiết kế kỹ thuật cho đoạn tuyến trên.

Bình đồ đ-ợc vẽ với tỷ lệ 1:1000 các đ-ờng đồng mức cách nhau 1 m.

Nếu nh- sơ bộ trên bình đồ chủ yếu là đ- a ra h-ớng tuyến chung cho cả tuyến trong từng đoạn thì phần thiết kế kỹ thuật ta phải triển tuyến bám sát địa hình, tiến hành thiết kế thoát n-ớc cụ thể xem có cần phải bố trí đánh đỉnh, bậc n-ớc hay không, sự phối hợp bình đồ trắc dọc trắc ngang và cảnh quan phải cao hơn. Bình đồ tuyến phải tránh tổn thất cao độ một cách vô lý, trên bình đồ phải có các cọc km, H, cọc chi tiết 20 m một cọc, cọc địa hình và bảng kiểm tra độ dài, góc.

Bảng đ-ờng cong nằm của đoạn tuyến

STT	Lý Trình	Chdài cánh tuyến (m)	Góc ngoặt (độ)	Bkính đ-ờng cong (m)
P1	Km:0+319.31	65.73	10°22'9"	450

Trong đoạn từ Km1+600- Km2+600 ở phần thiết kế kỹ thuật ta phải cấm cả đ-ờng cong chuyển tiếp ở đ-ờng cong nằm có sử dụng siêu cao 2%,3% thuận lợi cho điều kiện chạy xe.

I. TÍNH TOÁN CẤM Đ-ỜNG CONG CHUYỂN TIẾP DẠNG CLOTHOIDE:

Đ-ờng cong Đ1

$$R = 450 ; i_{sc} = 2\%$$

$$L_1 = i_{sc} * B / i_{nsc} = 0.02 * 6 / 0.01 = 12m;$$

$$L_2 = V^3 / 47 * I * R = 60^3 / 47 * 0.5 * 350 = 26.26m$$

$$I = 0.5 \text{ m/s}^3: \text{độ tăng gia tốc li tâm}$$

Theo TCVN 4054-05V với $V=60\text{km/h}$ - $R=300 : 500\text{m}$ thì $i_{sc}=2\%$ và $L=50\text{m}$

Vậy chọn chiều dài đường cong chuyển tiếp $L = 50\text{m}$

1. Tính toán các yếu tố cơ bản của đường cong tròn:

Đỉnh	R	Isc	Lct (m)	α (độ)	α (rad)	$T=R.tg(\alpha/2)$	$D=R.\alpha$
1	450	2%	50	$10^{\circ}22'9''$	0.18	40.82	81

2. Xác định thông số đường cong : $A = \sqrt{L * R}$

Đỉnh	A
1	150

3. Tính góc kẹp : $\varphi_0 = L/2R$

Đỉnh	$\sin\varphi = L/2R$	φ (độ)	Ktra	$\cos\varphi$
1	0.055	3.152	Thỏa mãn	0.998

Kiểm tra thấy

$\alpha > 2\varphi_0 \Rightarrow$ Thỏa mãn;

4. Xác định X_0 , Y_0 (toạ độ điểm cuối đường cong chuyển tiếp) theo bảng 3 - 7 (TKĐ ÔTÔ t1/48);

s/A	X_0/A	Y_0/A	X_0 (m)	Y_0 (m)
0.33	0.329902	0.005988	49.4853	0.9982

5. Xác định các chuyển dịch p và t ;

Đỉnh	$p = Y - R.(1 - \cos\varphi)$	$t = L_{ct}/2$	Ktra $P < R/100$
1	0.098	25	Thỏa mãn

Kiểm tra: $p = 0.098\text{m} < R/100 = 450/100 = 4.5\text{ m} \Rightarrow$ Thỏa mãn

6. Xác định điểm bắt đầu và kết thúc của đường cong chuyển tiếp qua tiếp tuyến mới: $T_1 = t + T$

Đỉnh	$T_1=t+T$	D_0	TĐT	TCT
1	65.82	32.85	149.5	286.35

Sau khi rải cọc và lên dáng địa hình ta tiến hành khảo sát địa chất bằng các hố khoan và các hố đào.

II. KHẢO SÁT TÌNH HÌNH ĐỊA CHẤT:

Thực hiện 3 lỗ khoan và 3 hố đào thăm dò địa chất tại địa điểm có cao độ thay đổi rõ rệt ví dụ vị trí suối hoặc đỉnh đồi.

Nhìn chung có kết quả nh- sau:

Lớp trên cùng là hữu cơ dày 0.20 m.

Lớp tiếp theo là bazan tây nguyên dày từ 2.0 ÷ 3. 2 m.

Lớp tiếp theo là sỏi sạn

Bảng kết quả đào & khoan thăm dò địa chất:

STT	Tên	Lý trình	Chiều dày các lớp địa chất (m)		
			Hữu cơ	Bazan TN	Sỏi sạn
1	HĐ-5	KM 1+160	0.20	2.20	Không xác định
2	HĐ-15	KM 2+882.62	0.20	2.00	
3	LK-C1	KM 1+348.59	0.20	2.40	
6	LK-C2	KM 2+692.59	0.20	2.80	

III. BÌNH ĐỒ VÀ THIẾT KẾ TRẮC DỌC

1. Yêu cầu khi vẽ trắc dọc kỹ thuật

Trắc dọc đ- ọc vẽ với tỷ lệ ngang 1/1000 , tỷ lệ đứng 1/100 , trên trắc dọc thể hiện mặt cắt địa chất;

- Số liệu thiết kế ngoài cao độ đở (cao độ mép nền đ- ờng bên thấp hơn) phải có độ dốc của đánh dọc và cao độ , các số liệu khác để phục vụ thi công;

- ở phần thiết kế sơ bộ ta chỉ tính toán phân cự đ- ờng cong đứng mà cao độ đ- ờng đở tại những chỗ có đ- ờng cong đ- ồng ghi theo tang của đ- ờng dốc thẳng nh- ng trong thiết kế kỹ thuật thì phải ghi theo cao độ của đ- ờng cong đứng,

2. Trình tự thiết kế

a. Hướng chỉ đạo:

Thiết kế thiên về điều kiện xe chạy;

b. Xác định các điểm khống chế

Các điểm khống chế trên tuyến là những nơi đặt cống thoát nước mà tại đó nền đường phải đắp trên cống một lớp tối thiểu 0.5 m, và phụ thuộc vào kết cấu áo đường

Do chuyển dịch của đường cong chuyển tiếp là rất nhỏ nên lưu vực không đổi vậy ta chọn cống như trong phân thiết kế khả thi ;

c. Thiết kế đường cong đứng

Để đảm bảo tầm nhìn tính toán, xe chạy êm thuận, an toàn ta phải thiết kế đường cong đứng tại nơi thay đổi độ dốc mà hiệu đại số giữa hai độ dốc $\geq 10\%$ bán kính quá lớn làm tăng khối lượng đào đắp cho nên phải thiết kế cho phù hợp;

Việc cắm đường cong đứng được tiến hành như sau;

d. Xác định điểm đổi dốc C

$$X_C = X_A + l = 40\text{m};$$

$$Y_C = Y_A + l \cdot i_A$$

$$L = \frac{Y_B - Y_A - (X_B - X_A) i_B}{i_A - i_B}$$

IV. THIẾT KẾ TRẮC NGANG VÀ TÍNH KHỐI LƯỢNG ĐÀO ĐẮP

Căn cứ vào điều kiện địa hình địa chất thủy văn nơi tuyến đi qua trên cơ sở kết hợp với bình đồ và trắc dọc tuyến và dựa vào tiêu chuẩn thiết kế đường ô tô (TCVN4054-98); ta chọn mái ta luy nền đào nền đắp nền nửa đào nửa đắp nền dạng chữ L như sau;

- Nền đường đắp độ dốc ta luy $1:m = 1:1,5$.

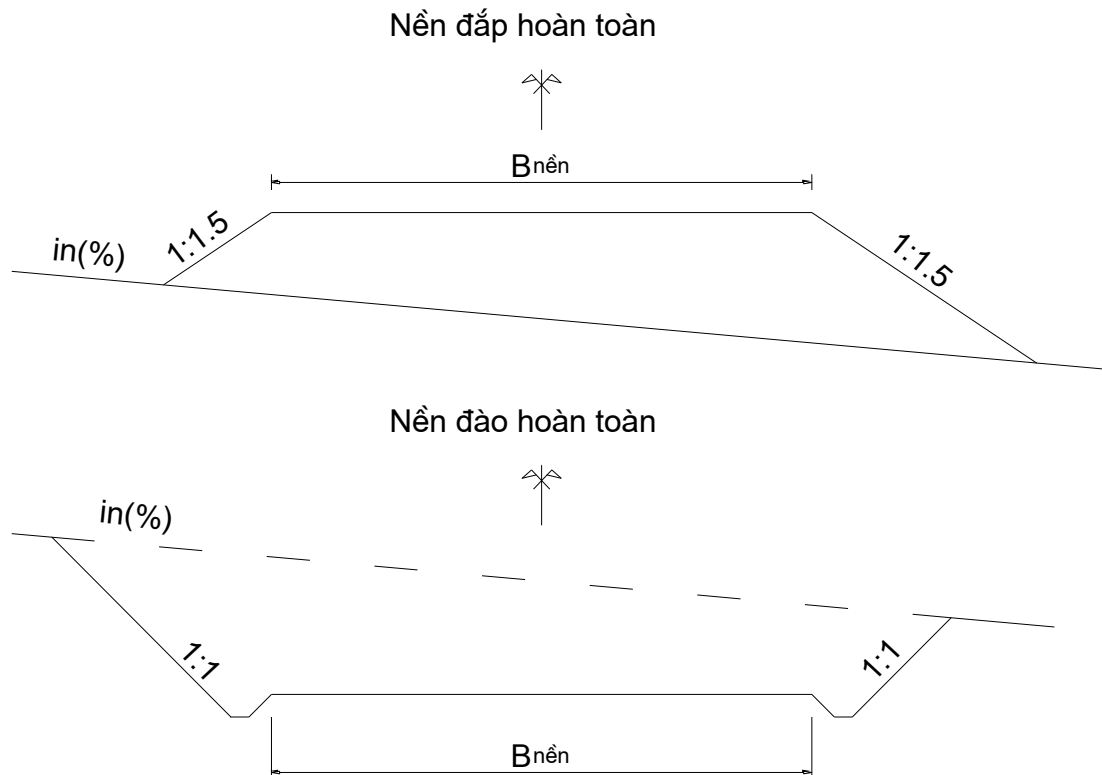
- Nền đường đào độ dốc mái ta luy $1:m = 1:1$.

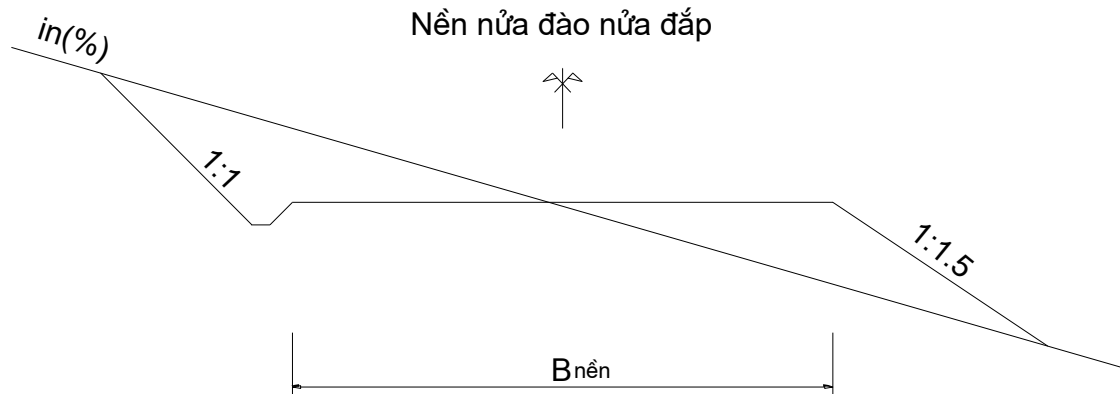
- Nền nửa đào nửa đắp: Phần đào $1:m = 1:1$.

Phần đắp $1:m = 1:1,5$.

- Nền đường đắp ở địa hình có s-ôn dốc lớn trước khi đắp phải đánh bậc cấp ($I_s \geq 20\%$);

Các trắc ngang được thể hiện sơ bộ như sau:





Bảng tính toán khối lượng đào đắp được thể hiện trong phụ lục.

V. TÍNH TOÁN THIẾT KẾ RÃNH BIÊN

Sau khi lên đường đồ ta tiến hành xác định khu vực cần làm rãnh biên, rãnh biên cần làm ở chỗ nền đào nền đắp dưới 0.6m, Sau khi xác định được khu vực cần làm rãnh biên ta tiến hành tính toán lưu vực và lưu lượng nước trong rãnh biên dựa vào đó tính toán và thiết kế tiết diện ngang của rãnh và chọn biện pháp gia cố.

1. Nguyên tắc thiết kế rãnh biên

- Khi thiết kế rãnh biên phải đảm bảo mép rãnh cao hơn mực nước thiết kế trong rãnh 0.2m, đến 0.25m, chiều sâu của rãnh không vượt quá trị số quy định sau;

- + Đất sét là 1.25m,
- + Đất á sét 0.8m- 1.0m
- + Đất á cát là 0.8m

- Kích thước rãnh có thể là hình thang, hình tam giác, hình chữ nhật, Taluy của rãnh một bên lấy theo taluy của nền đường một bên là 1:1, chiều sâu rãnh tối thiểu là 0.4m,

Rãnh biên được thiết kế dọc theo tuyến đường có độ dốc theo độ dốc của đường độ dốc của rãnh không nhỏ hơn 0.5%, trường hợp cá biệt không dưới

0.3%, để không bị ứ đọng nước và rác, nếu độ dốc dốc quá ta phải gia cố rãnh bằng vật liệu phù hợp với vận tốc và lưu lượng nước trong rãnh, Khi thiết kế không được để nước từ rãnh đường chảy về rãnh đường đào trừ đường hợp đường nền đào nhỏ hơn 100m, không cho nước từ rãnh khác (rãnh đỉnh, rãnh thoát nước vv) về rãnh dọc và luôn luôn tìm cách thoát nước rãnh dọc, đối với rãnh hình thang cứ tối đa là 500m, còn rãnh hình tam giác cứ tối đa là 250m, phải tìm cách thoát nước ra chỗ trũng hoặc làm cống cấu thoát nước;

2. Thiết kế tiết diện rãnh biên

a. Thiết kế mặt cắt ngang;

Theo quy định và nguyên tắc thiết kế trên ta thấy rãnh biên thoát một lưu lượng nước rất nhỏ, lưu vực của rãnh biên chủ yếu là thoát nước từ mặt đường và một phần nhỏ từ mái dốc xuống, Do đó lưu lượng sẽ rất nhỏ nên không cần tính toán thủy văn với rãnh biên, mà chỉ theo cấu tạo.

Đáy rộng 0.4m.

Chiều sâu rãnh là 0.4m.

Mái dốc của rãnh có độ dốc 1: 1

CHƯƠNG 2: TÍNH TOÁN THUYẾT VẤN VÀ THIẾT KẾ THOÁT NƯỚC

Tính toán thiết kế chi tiết cống 1Φ100 tại Km 1 + 348.09 , cống 1Φ125 tại Km 2 +692.59

I. CƠ SỞ LÝ THUYẾT.

Lưu lượng thiết kế được tính theo phương pháp hình thái, sau đó so sánh với kết quả tính ở giai đoạn khả thi.

II. SỐ LIỆU TÍNH TOÁN.

STT	Cống	F(km ²)	L(km)	Σl(km)	b sd	B	m ls	m sd	i ls
1	C1	0.055	0.148	0.00	0.206	0.185	11	0.15	118.2
2	C2	0.049	0.092	0.00	0.295	0.266	11	0.15	81.1

Trong đó:

- Loại cống: Cống tròn bê tông cốt thép
- Diện tích lưu vực: F(Km²)
- Chiều dài suối chính L(Km)
- Chiều dài suối nhánh l=ΣL(Km)
- Độ dốc dọc suối chính i
- Hệ số nhám lòng suối $m_{ls}=9$
- Hệ số nhám lưu vực $m_{sd}=0.25$
- Huyện Phổ Yên, Tỉnh Thái Nguyên thuộc vùng VI, đất được xác định là đất cấp III

3. TRÌNH TỰ TÍNH TOÁN

Được tính ở chương tính toán thuyết văn . xem phần phụ lục tính cống

CHƯƠNG 3: TÍNH TOÁN THIẾT KẾ CHI TIẾT

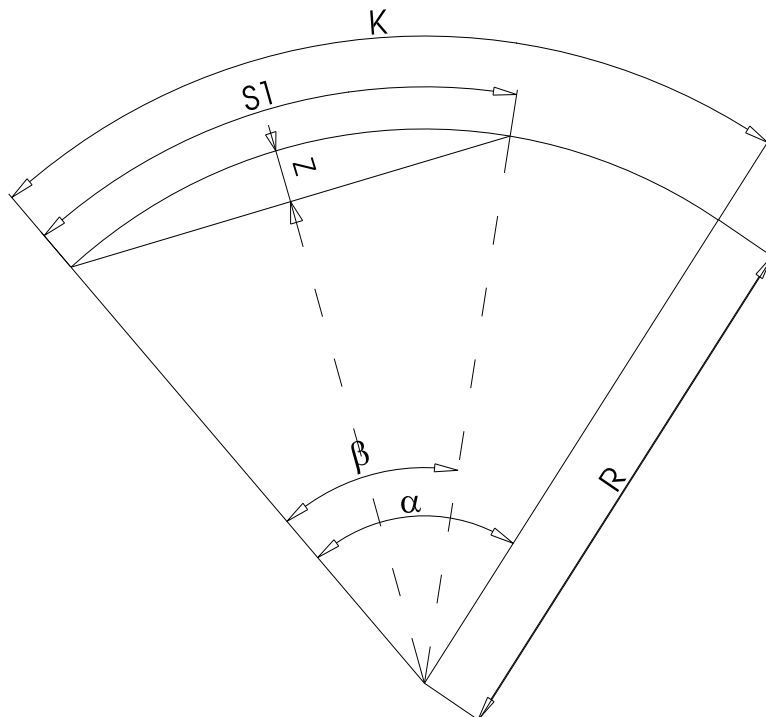
I. TÍNH TOÁN KHẢ NĂNG ĐẢM BẢO TẦM NHÌN KHI ĐI VÀO ĐƯỜNG CONG NẴM

Cơ sở tính toán:

Khi đi vào đường cong có bán kính nhỏ nhiều trường hợp có chướng ngại vật nằm phía bụng đường cong gây cản trở cho tầm nhìn như mái ta luy, cây cối trên đường, nhà cửa cột đèn điện. Khi kiểm tra giả thiết mắt người lái đặt cách mép phần xe chạy 1.5m, trên một độ cao 1.2m so với mặt đường. Tạo thành một quỹ đạo chạy xe khi đi vào đường cong nằm (giả thiết trên ứng với thực tế vô lăng xe thường đặt ở bên trái và chiều cao mắt người lái trung bình cho các loại xe 1.2m so với mặt đường). Theo quỹ đạo nói trên, dùng thước dài đo trên bình đồ các chiều dài tầm nhìn S_1 vẽ đường bao các tia nhìn trên ta được đường nhìn yêu cầu.

Trong trường hợp trên chiều dài tầm nhìn S_1 nhỏ hơn chiều dài đường cong K

Khoảng dỡ bỏ được tính theo công thức: $Z=R(1-\cos\beta/2)$



Với mặt cắt ngang của các cọc tại đ-ờng cong nằm thứ nhất thể hiện trên bản vẽ tại phụ lục ta thấy tại mặt cắt này ta luy nền đào thiết kế với mái dốc 1:1 thoả mãn điều kiện tầm nhìn khi đi vào đ-ờng cong nằm do đó không cần đào bổ xung nữa. Do tại cọc là mặt cắt khó khăn đảm bảo tầm nhìn nhất nên mọi mặt cắt khác đều đảm bảo điều kiện tầm nhìn mà không cần kiểm tra nữa.

Tại mặt cắt ngang của đ-ờng cong nằm thứ 2, bán kính đ-ờng cong lớn (1000m) nên không cần quan tâm nhiều về tầm nhìn vì ở bán kính lớn tầm nhìn bị hạn chế không đáng kể.

II. CẤU TẠO NÂNG SIÊU CAO KHI ĐI VÀO ĐƯỜNG CONG NÀM

Trong đoạn tuyến kỹ thuật ta sử dụng 1 đ-ờng cong có bán kính là 450m. Theo tiêu chuẩn TCVN 4054-05 thì ở đ-ờng cong này phải bố trí siêu cao là 2%. Số liệu hình học nh- sau:

- Bán kính đ-ờng cong: $R=450\text{m}$
- Độ dốc siêu cao trong đ-ờng cong $i_{sc}=2\%$.
- Chiều dài đ-ờng cong chuyển tiếp $L_{ct}=50\text{m}$.
- Các số liệu khác lấy trong phần tính toán ở trên.

a. Cơ sở tính toán:

Đoạn nối siêu cao đ-ợc thực hiện với mục đích chuyển hoá một cách điều hoà từ trắc ngang thông th-ờng hai mái sang trắc ngang đặc biệt có siêu cao. Sự chuyển hoá này sẽ tạo ra một *độ dốc phụ* i_p hay còn gọi là *độ dốc nâng siêu cao* i_{nsc}

Chiều dài để thực hiện sự chuyển hoá này đ-ợc tính đảm bảo chuyển hoá từ i_n thông th-ờng sang i_{sc} đ-ợc tính theo công thức:

$$L_{nsc} = \frac{i_{sc} \cdot B}{i_p}$$

Với $B = 6.0\text{m}$, chọn $i_p=1\%$, $\rightarrow L_{nsc}=18$ nh- đã tính toán trong phần tính toán cắm đ-ờng cong chuyển tiếp dạng Clothoide. Nh-ng thực tế chiều dài đ-ờng

cong chuyển tiếp ta chọn là $L_{ct} = 50m > L_{nsc}$. Nên ta thực hiện đoạn chuyển hoá này trên đường cong chuyển tiếp.

b. Phương pháp cấu tạo siêu cao

Cấu tạo siêu cao theo phương pháp thứ 2, bao gồm các bước:

- Giữ nguyên độ dốc lề đường $i_{le} = 6\%$
- Quay mái mặt đường bên trong đường cong quanh tâm đường cho mặt đường trở thành một mái tối thiểu $i_n = 2\%$

Với phương pháp cầm nhai trên để đảm bảo được yêu cầu độ dốc trong đường cong được chuyển hoá điều hoà ta tiến hành như sau:

Chia đều độ dốc trên cả đường cong chuyển tiếp 50m. Cụ thể được thể hiện trên bản vẽ là:

- ✓ Mặt cắt khi bắt đầu vào đường cong chuyển tiếp (mặt cắt SC1)
- ✓ Mặt cắt khi bắt đầu vào đường cong chuyển tiếp (mặt cắt ND1)
- ✓ Mặt cắt có độ dốc phía trong đường cong = 0% (mặt cắt SC2)
- ✓ Mặt cắt một mái có độ dốc bằng độ dốc tối thiểu $i_n = i_{sc} = 2\%$ (mặt cắt TD1)

Trong đó: Từ mặt cắt TDC1 đến mặt cắt c quay quanh tâm đường còn từ mặt cắt TD1 quay quanh siêu cao theo tâm đường.

Tính toán:

Từ độ dốc ngang là -2% nâng lên độ dốc siêu cao 2% trên một đoạn $L_{ct} = 50m$, ta có tổng số siêu cao cần nâng là $2\% - (-2\%) = 4\%$. Từ đó ta tính được độ dốc siêu cao cần đạt được sau 1m là: $4/50 = 0.08\%$. Hay để đạt được độ dốc siêu cao là 1% thì cần một đoạn là: $1/0.08 = 12.5 m$

Từ sự tính toán trên ta tiến hành tính toán được chiều dài cần thiết để đạt được các độ dốc siêu cao lần lượt là -2%, 0%, 2% và dựa vào quan hệ hình học ta vẽ được đường cao độ tương đối của các vị trí trên trục dọc như tâm đường, mép trong, mép ngoài, đường giới hạn nền, đường giới hạn mặt và lề.

Tất cả các tính toán và trị số cũng như hình vẽ được thể hiện trong bản vẽ cấu tạo và bố trí siêu cao

PHẦN III: TỔ CHỨC THI CÔNG

CHƯƠNG 1: CÔNG TÁC CHUẨN BỊ

Công tác chuẩn bị là công tác đầu tiên của quá trình thi công, bao gồm: phát cây, rẫy cỏ, bỏ lớp đất hữu cơ, đào gốc rễ cây, làm đường tạm, xây dựng lán trại, khôi phục lại các cọc...

1. CÔNG TÁC XÂY DỰNG LÁN TRẠI :

- Trong đơn vị thi công dự kiến số nhân công là 60 người, số cán bộ khoảng 15 người.
- Theo định mức XDGB thì mỗi nhân công được 4 m² nhà, cán bộ 6 m² nhà. Do đó tổng số m² lán trại nhà ở là : $15 \times 6 + 60 \times 4 = 330(\text{m}^2)$.
- Năng suất xây dựng là $330/5 = 66(\text{ca})$. Với thời gian dự kiến là 5 ngày thì số người cần thiết cho công việc là $66/5.2 = 7$ (người) .

2. CÔNG TÁC LÀM ĐƯỜNG TẠM

- Do điều kiện địa hình nên công tác làm đường tạm chỉ cần phát quang, chặt cây và sử dụng máy ủi để san phẳng.
- Lợi dụng các con đường mòn có sẵn để vận chuyển vật liệu.
- Dự kiến dùng 5 người cùng 1 máy ủi D271A

3. CÔNG TÁC KHÔI PHỤC CỌC, DỜI CỌC RA KHỎI PHẠM VI THI CÔNG

Dự kiến chọn 5 công nhân và một máy kinh vĩ THEO20 làm việc này.

4. CÔNG TÁC LÊN KHUÔN ĐƯỜNG

Xác định lại các cọc trên đoạn thi công dài 4650 (m), gồm các cọc H100, cọc Km và cọc địa hình, các cọc trong đường cong, các cọc chi tiết. Dự kiến 5 nhân công và một máy thủy bình NIO30, một máy kinh vĩ THEO20 làm công tác này.

5. CÔNG TÁC PHÁT QUANG, CHẶT CÂY, DỌN MẶT BẰNG THI CÔNG.

- Theo qui định đường cấp III chiều rộng diện thi công là 22 (m)

⇒ Khối lượng cần phải dọn dẹp là: $22 \times 4650 = 102300 \text{ (m}^2\text{)}$.

Theo định mức dự toán XDGB để dọn dẹp 100 (m²) cần:

Nhân công 3.2/7: 0.123(công/100m²)

Máy ủi D271A : 0.0155(ca/100m²)

- Số ca máy ủi cần thiết là: $\frac{102300 \times 0.0155}{100} = 15.85 \text{ (ca)}$

- Số công lao động cần thiết là: $\frac{102300 \times 0.123}{100} = 125.82 \text{ (công)}$

- Chọn đội làm công tác này là: 1 ủi D271 ; 8 công nhân.

Dự kiến dùng 10 ng- ời ⇒ số ngày thi công là: $170.478/2.10 = 8.52 \text{ (ngày)}$

Số ngày làm việc của máy ủi là : $19,387/2.1 = 10.74 \text{ (ngày)}$

Chọn đội công tác chuẩn bị gồm:

2 máy ủi D271A + 1máy kinh vĩ + 1máy thủy bình + 12 nhân công

Công tác chuẩn bị đ- ợc hoàn thành trong 11 ngày.

CHƯƠNG 2: THIẾT KẾ THI CÔNG CÔNG TRÌNH

- Khi thiết kế ph- ơng án tuyến chỉ sử dụng cống không phải sử dụng kè, t- ường chắn hay các công trình đặc biệt khác nên khi thi công công trình chỉ có việc thi công cống.
- Số cống trên đoạn thi công là 8 cống, số liệu nh- sau:

STT	Lý trình	Φ (m)	L (m)	Ghi chú
1	Km0+503.65	1 Φ 0.75	13	Nền đắp
2	Km1+203.03	1 Φ 1.25	11	Nền đắp
3	Km1+543.18	1 Φ 1.0	12	Nền đắp
4	Km1+948.09	1 Φ 1.25	12	Nền đắp
5	Km2+292.62	1 Φ 1.25	13	Nền đắp
6	Km2+683.27	1 Φ 1.0	11	Nền đắp
7	Km3+260.42	1 Φ 1.0	11	Nền đắp
8	Km4+369.72	1 Φ 1.0	12	Nền đắp

1. TRÌNH TỰ THI CÔNG 1 CỐNG

- + Khôi phục vị trí đặt cống trên thực địa
- +Đào hố móng và làm hố móng cống.
- + Vận chuyển cống và lắp đặt cống
- + Xây dựng đầu cống
- + Gia cố th- ợng hạ l- u cống
- + Làm lớp phòng n- ớc và mối nối cống
- + Đắp đất trên cống, đầm chặt cố định vị trí cống
- Với cống nền đắp phải đắp lớp đất xung quanh cống để giữ cống và bảo quản cống trong khi ch- a làm nền.

- Bố trí thi công cống vào mùa khô, các vị trí cần có thể thi công được ngay, các vị trí còn dòng chảy có thể nắn dòng tạm thời hay làm đập chắn tùy thuộc vào tình hình cụ thể.

2. TÍNH TOÁN NĂNG SUẤT VẬT CHUYỂN LẮP ĐẶT ống CỐNG

- Để vận chuyển và lắp đặt ống cống ta thành lập tổ bốc xếp gồm:

Xe tải MAZ-503 (7T) + Cần trục bánh lốp KC-1562A

Nhân lực lấy từ số công nhân làm công tác hạ chỉnh cống.

Các số liệu phục vụ tính năng suất xe tải chở các đốt cống

- Tốc độ xe chạy trên đường tạm

+ Có tải : 20 Km/h

+ Không tải : 30 km/h

- Thời gian quay đầu xe 5 phút

- Thời gian bốc dỡ 1 đốt cống là 15 phút.

- cự ly vận chuyển cống cách đầu tuyến thiết kế thi công là 10 km

Thời gian của một chuyến xe là: $t = 60 \cdot (\frac{L_i}{20} + \frac{L_i}{30}) + 5 + 15 \times n$

n : Số đốt cống vận chuyển trong 1 chuyến xe

3. TÍNH TOÁN KHỐI LƯỢNG ĐÀO ĐẤT HỐ MÓNG VÀ SỐ CA CÔNG TÁC

- Khối lượng đất đào tại các vị trí cống được tính theo công thức:

$$V = (a + h) \cdot L \cdot h \cdot K$$

Trong đó: a : Chiều rộng đáy hố móng (m)

h : Chiều sâu đáy hố móng (m)

L : Chiều dài cống (m)

K : Hệ số (K = 2.2)

- Để đào hố móng ta sử dụng máy ủi D271A.

$$a = 2 + \phi + 2 \times \delta \quad (\text{mở rộng 1m mỗi bên đáy cống để dễ thi công})$$

δ : Bề dày thành cống .

4. CÔNG TÁC MÓNG VÀ GIA CỐ:

- Căn cứ vào loại định hình móng, đất nền bazan, móng cống loại II nên dùng lớp đệm đá dăm dày 30 cm.
- Gia cố thành ống 1- u, hạ 1- u chia làm 2 giai đoạn.
 - + Đoạn 1: Xây đá 25 (cm), vữa xi măng mác 100 trên lớp đá dăm dày 10 cm.
 - + Đoạn 2: Lát khan đá 20 cm trên đá dăm dày 10 cm

Ghi chú:

- Làm móng theo định mức: 119.400 ;119.500; 119.600. NC 2.7/7
 - Lát đá khan tra định mức 200.600. NC3.5/7
- (định mức XDCB 1994)

5. XÁC ĐỊNH KHỐI LƯỢNG ĐẤT ĐÁP TRÊN CỐNG

Với công nền đắp phải đắp đất xung quanh để giữ cống và bảo quản cống trong khi thi công nền. Khối lượng đất đắp trên cống thi công bằng máy ủi D271 lấy đất cách vị trí đặt cống 20 (m) và đầm sơ bộ.

6. TÍNH TOÁN SỐ CA MÁY VẬN CHUYỂN VẬT LIỆU.

- Đá hộc, đá dăm, xi măng, cát vàng được chuyển từ cự ly 5(km) tới vị trí xây dựng bằng xe MAZ-503 năng suất vận chuyển tính theo công thức sau:

$$PVC = \frac{T.P.K_t.K_{tt}}{\frac{1}{V_1} + \frac{1}{V_2} + t}$$

Trong đó: T : Thời gian làm việc 1 ca 8 tiếng.

P : là trọng tải của xe 7 tấn.

K_t : Hệ số sử dụng thời gian K_t = 0,8

V₁ : Vận tốc khi có hàng V₁ = 20 Km/h

V₂ : Vận tốc khi không có hàng V₂ = 25 Km/h

K_{tt} : Hệ số lợi dụng trọng tải K_{tt} = 1

t : Thời gian xếp dỡ hàng t = 8 phút.

Thay vào công thức ta có:

$$P_{vc} = \frac{8 \times 7 \times 0,8 \times 1}{\frac{5}{18} + \frac{5}{25} + \frac{8}{60}} = 73,3 \text{ (tấn/ca)}$$

- Đá học có : $\gamma = 1,50 \text{ (T/m}^3\text{)}$

- Đá dăm có: $\gamma = 1,55 \text{ (T/m}^3\text{)}$

- Cát vàng có: $\gamma = 1,40 \text{ (T/m}^3\text{)}$

Khối lượng cần vận chuyển của vật liệu trên được tính bằng tổng của tất cả từng vật liệu cần thiết cho từng công tác.

Từ khối lượng công việc cần làm cho các cống ta chọn đội thi công là 15 người.

Ngày làm 2 ca ta có số ngày công tác của từng cống như sau:

Như vậy ta bố trí hai đội thi công cống gồm.

+ Đội 1

1 máy ủi D271

1 cần cẩu k51

1Xe vận chuyển Kamaz

20 Công nhân

-thời gian:14 ngày

+ Đội 2

1 máy ủi D271

1 cần cẩu k51

1Xe vận chuyển Kamaz

20 Công nhân

- thời gian:8 ngày

CHƯƠNG 3: THIẾT KẾ THI CÔNG NỀN ĐƯỜNG

I. GIỚI THIỆU CHUNG

- Tuyến đường đi qua khu vực đồi núi, đất Bazan Tây Nguyên, bề rộng nền đường là 9 (m), taluy đắp 1:1.5, taluy đào 1:1. Nhìn chung toàn bộ tuyến có khả năng thi công cơ giới cao, do vậy giảm giá thành xây dựng, tăng tốc độ thi công, trong quá trình thi công kết hợp điều phối ngang, dọc để đảm bảo tính kinh tế.

- Dự kiến chọn máy chủ đạo thi công nền đường là :

+) Ô tô tự đổ+máy đào dùng cho đào đất vận chuyển dọc đào bù đắp và vận chuyển đất từ mỏ vật liệu về đắp nền với cự ly vận chuyển trung bình 1 Km

+) Máy ủi cho các công việc nh- : Đào đất vận chuyển ngang ($L < 20m$), đào đất vận chuyển dọc từ nền đào bù đắp ($L < 100m$), san và sửa đất nền đường.

+) Máy san cho các công việc: san sửa nền đường và các công việc phụ khác

II. LẬP BẢNG ĐIỀU PHỐI ĐẤT

- Thi công nền đường thì công việc chủ yếu là đào, đắp đất, cải tạo địa hình tự nhiên tạo nên hình dạng tuyến cho đúng cao độ và bề rộng nh- trong phần thiết kế.

- Việc điều phối đất ta tiến hành lập bảng tính khối lượng đất dọc theo tuyến theo cọc 100 m và khối lượng đất tích lũy cho từng cọc.

- Kết quả tính chi tiết được thể hiện trên bản vẽ thi công nền

III. PHÂN ĐOẠN THI CÔNG NỀN ĐƯỜNG

- Phân đoạn thi công nền đường dựa trên cơ sở bảo đảm cho sự điều động máy móc thi công, nhân lực được thuận tiện.

- Trên mỗi đoạn thi công cần đảm bảo một số yếu tố giống nhau nh- trắc ngang, độ dốc ngang, khối lượng công việc. Việc phân đoạn thi công còn phải căn cứ vào việc điều phối đất sao cho bảo đảm kinh tế và tổ chức công việc trong mỗi đoạn phù hợp với loại máy chủ đạo mà ta sẽ dùng để thi công đoạn đó. Dựa vào cự ly vận chuyển dọc trung bình, chiều cao đất đắp nền đường kiến nghị chia làm hai đoạn thi công.

Đoạn I: Từ Km0 + 00 đến Km2+300(L = 2300 m)

Đoạn I: Từ Km2+300đến Km 4+650 (L = 2350 m)

IV. KHỐI LƯỢNG CÔNG VIỆC THI CÔNG BẰNG CHỦ ĐẠO

1. Thi công vận chuyển dọc đào bù đắp bằng máy xúc+ô tô tự đổ

A :Công nghệ thi công

Khi thi công vận chuyển dọc đào bù đắp với cự ly $L \geq 500m$ thì thi công vận chuyển bằng máy xúc+ô tô tự đổ đạt hiệu quả cao nhất do khả năng vận chuyển của nó.

Quá trình công nghệ thi công

ST T	Công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
1	Đào đất ở nền đào và vận chuyển tới vị trí đắp	Máy đào KOMATSU
2	Rải và san đất theo chiều dầy ch- a lên ép	Máy ủi D271A
3	Tối n- ớc đạt độ ẩm tốt nhất(nếu cần)	Xe DM10
4	Lu nền đắp 6lần/điểm $V=3km/h$	Lu D400A
5	Hoàn thiện các chỗ nối tiếp giữa các đoạn	Máy ủi D271A
6	Đầm lên mặt nền đ- ờng	Lu D400A

2.Thi công vận chuyển ngang đào bù đắp bằng máy ủi

A: Công nghệ thi công

Khi thi công vận chuyển ngang đào bù đắp đạt hiệu quả cao nhất so với các loại máy khác do tính cơ động của nó.

Quá trình công nghệ thi công

STT	Công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
1	Đào đất ở nền đào và vận chuyển tới vị trí đắp	Máy ủi D 271
2	Rải và san đất theo chiều dầy ch- a lên ép	Máy ủi D271A
3	Tối nớc đạt độ ẩm tốt nhất(nếu cần)	Xe DM10
4	Lu nền đắp 6lần/điểm $V=3km/h$	Lu D400A

5	Hoàn thiện các chỗ nối tiếp giữa các đoạn	Máy ủi D271A
6	Đầm lèn mặt nền đường	Lu D400A

B: Năng suất máy móc:

Dùng lu nặng bánh thép D400A lu thành từng lớp có chiều dày lèn ép $h=20\text{cm}$, sơ đồ bố trí lu xem bản vẽ chi tiết.

Năng suất lu tính theo công thức:

$$P_{lu} = \frac{T \cdot K_t \cdot L \cdot (B - p) \cdot H}{n \left(\frac{L}{V} + t \right)} \quad (\text{m}^3/\text{ca}) \quad \text{Trong đó:}$$

T: Số giờ trong một ca. $T = 8 \text{ (h)}$

K_t : Hệ số sử dụng thời gian. $K_t = 0.85$

L: Chiều dài đoạn thi công: $L = 20 \text{ (m)}$

B: Chiều rộng rải đất được lu. $B = 1 \text{ (m)}$

H: Chiều dày lớp đầm nén. $H = 0.25 \text{ (m)}$

P: Chiều rộng vệt lu trùng lên nhau. $P = 0.1 \text{ (m)}$

n: Số lượt lu qua 1 điểm. $n = 6$

V: Tốc độ lu. $V = 3 \text{ km/h}$

t: Thời gian sang số, chuyển hướng. $t = 5 \text{ (s)}$

$$\text{Vậy: } P_{lu} = \frac{8 \times 0.85 \times 20 \times (1 - 0.1) \times 0.25}{6 \times (20 / 3000 + 3 / 3600)} = 720 \text{ (m}^3/\text{ca)}$$

Năng suất máy ủi vận chuyển ngang đào bù đắp:

Sơ đồ bố trí máy thi công xem bản vẽ thi công chi tiết nền.

ở đây ta lấy gần đúng cự ly vận chuyển trung bình trên các mặt cắt ngang là như nhau. Ta tính cự ly vận chuyển cho một mặt cắt ngang đặc trưng. Cự ly vận chuyển trung bình bằng khoảng cách giữa hai trọng tâm phần đất đào và phần đất đắp (coi gần đúng là hai tam giác)

Ta có $L = 20 \text{ (m)}$

Năng suất máy ủi: $N = \frac{60.T.K_t.q.k_d}{t.k_r}$ (m³/ca) Trong đó:

T: Thời gian làm việc 1 ca . T = 8h

K_t: Hệ số sử dụng thời gian. K_t = 0.75

K_d: Hệ số ảnh hưởng độ dốc K_d=1

K_r: Hệ số rời rạc của đất. K_r = 1.2

q: Khối lượng đất trước ủi khi xén và chuyển đất ở trạng thái chặt

$q = \frac{L.H^2.k_t}{2k_r.tg\phi}$ (m³) Trong đó:

L: Chiều dài ủi. L = 3.03 (m)

H: Chiều cao ủi. H = 1.1 (m)

K_t: Hệ số tổn thất. K_t = 0.9

K_r: Hệ số rời rạc của đất. K_r = 1.2

Vậy: $q = \frac{3.03 \times 1.1^2 \times 0.9}{2 \times 1.2 \times tg40} = 1.368$ (m³)

t: Thời gian làm việc một chu kỳ:

$t = \frac{L_x}{V} + \frac{L_c}{V_c} + \frac{L_l}{V_l} + 2t_q + 2t_h + 2t_d$

Trong đó:

L_x: Chiều dài xén đất. L_x = q/L.h (m)

L = 3.03(m): Chiều dài ủi

h = 0.1(m): Chiều sâu xén đất $\Rightarrow L_x = 1.368/3.03 \times 0.1 = 4.51$ (m)

V_x: Tốc độ xén đất. V_x = 20m/ph

L_c: Cự ly vận chuyển đất. L_c=20(m)

V_c: Tốc độ vận chuyển đất. V_c = 50m/ph

L_l: Chiều dài lùi lại: L_l = L_x + L_c = 4.51 + 20 = 24.51(m)

V_l: Tốc độ lùi lại. V_l = 60m/ph

t_q: Thời gian chuyển hướng. t_q = 3(s)

t_h: Thời gian nâng hạ ủi. t_h = 1(s)

t_q : Thời gian đổi số. $t_q = 2(s)$.

$$\Rightarrow t = \frac{4.51}{20} + \frac{20}{50} + \frac{24.51}{60} + \frac{(3+2+1)}{60} = 1.134(phut)$$

Thay vào công thức tính năng suất ở trên ta có năng suất máy ủi vận chuyển ngang đào bù đắp là:

$$N = \frac{60.T.K_t.q.k_d}{t.k_r} = \frac{60*8*0.75*1.368*1}{1.134*1.2} = 362(m^3/ca)$$

3.Thi công vận chuyển dọc đào bù đắp bằng máy ủi D271A

Khi thi công vận chuyển dọc đào bù đắp với cự ly $L < 100m$ thì thi công vận chuyển bằng máy ủi đạt hiệu quả cao nhất do khả năng vận chuyển của nó.

Quá trình công nghệ thi công

Bảng 3.3

STT	Công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
1	Đào đất ở nền đào và vận chuyển tới vị trí đắp	Máy ủi D271A
2	Rải và san đất theo chiều dây ch- a lèn ép	Máy ủi D271A
3	Tối nóc đạt độ ẩm tốt nhất(nếu cần)	Xe DM10
4	Lu nền đắp 6lần/điểm $V=3km/h$	Lu D400A
5	Hoàn thiện các chỗ nối tiếp giữa các đoạn	Máy ủi D271A
6	Đầm lèn mặt nền đ- ờng	Lu D400A

4. Thi công vận chuyển đất từ mỏ đắp vào nền đắp bằng ô tô Maz503

Quá trình công nghệ thi công

Bảng 3.4

STT	Công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
1	VC đất từ nơi khác đến nền đắp	ô tô Maz503
2	Tối n- ớc đạt độ ẩm tốt nhất(nếu cần)	Xe DM10
3	Hoàn thiện chỗ nối tiếp giữa các đoạn	Máy ủi D271A
4	Đầm nền mặt nền đ- ờng	Lu D400A

6. Thi công đào đất nền đào vận chuyển đổ đi bằng ô tô Maz 503 + máy đào

Quá trình công nghệ thi công

Bảng 3.5

STT	Công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
1	Đào đất ở nền đào và vận chuyển tới vị trí đổ đất	Máy đào+ô tô Maz 503
2	San sửa đất đổ đi thành từng lớp	San D144A
3	Lu nền đắp 6lần/điểm $V=3\text{km/h}$	Lu D400A
4	Đầm lèn mặt nền đường	Lu D400A

❖ Bảng tính toán khối lượng công tác thi công nền cho từng đoạn

Biện pháp thi công		đoạn I	đoạn II
VC dọc nội bộ	máy thi công	máy ủi	máy ủi
	khối lượng	1134.82	1413.91
	cự ly vận chuyển	72	81.85
	năng suất	362	362
	số ca	3.134	3.905
VC ngang	máy thi công	máy ủi	máy ủi
	khối lượng	2454.04	2569.85
	cự ly vận chuyển	12	12
	năng suất	843	843
	số ca	2.91	2.99
VC dọc đào bù đắp	máy thi công	ô tô + máy xúc	ô tô + máy xúc
	khối lượng	8006.34	5963.57
	cự ly vận chuyển	637	350
	năng suất	495	495
	số ca	16.17	12.048
VC từ mỏ về	máy thi công	ô tô + máy xúc	ô tô + máy xúc
	khối lượng	1860.2	13522.9
	cự ly vận chuyển	1000	1000
	năng suất	495	495
	số ca	3.76	27.318

VC đào đắp đi	máy thi công	ôtô + máy xúc	
	khối lượng	1660.2	
	cự ly vận chuyển	1000	
	năng suất	495	
	số ca	3.35	

VI. XÁC ĐỊNH THỜI GIAN THI CÔNG NỀN ĐƯỜNG

Chọn tổ thi công nền đường gồm:

3. Thi công nền đường gồm 2 đội, thi công hỗ trợ nhau, mỗi đội gồm

2 Máy ủi D271

2 Máy san D144

1 máy đào KOMAZSU

2 Lu nặng D400A

12 Xe vận chuyển

25 Công nhân

Thời gian: 18 ngày

CHƯƠNG 4: THI CÔNG CHI TIẾT MẶT ĐƯỜNG

I. TÌNH HÌNH CHUNG

Mặt đường là 1 bộ phận quan trọng của công trình, nó chiếm 70-80% chi phí xây dựng đường và ảnh hưởng lớn đến chất lượng khai thác tuyến. Do vậy vấn đề thiết kế thi công mặt đường phải được quan tâm 1 cách thích đáng, phải thi công mặt đường đúng chỉ tiêu kỹ thuật yêu cầu đưa ra thi công.

1. Kết cấu mặt đường được chọn để thi công là:

BTN hạt mịn	5cm
BTN hạt thô	6cm
CPDD loại I	14cm
CPDD loại II	30cm

2. Điều kiện thi công:

Nhìn chung điều kiện thi công thuận lợi, CP đá dăm loại I và loại II được khai thác từ mỏ đá trong vùng cự ly vận chuyển trung bình 5 Km

Máy móc nhân lực: Có đầy đủ máy móc cần thiết, công nhân có đủ trình độ để tiến hành thi công

II. TIẾN ĐỘ THI CÔNG CHUNG

Căn cứ vào đoạn tuyến thi công ta thấy đoạn tuyến thi công lợi dụng được đoạn tuyến trước đã hoàn thành do đó không phải làm thêm đường phụ, mặt khác mỏ vật liệu cũng như phân xưởng xí nghiệp phụ trợ đều được nằm ở phía đầu tuyến nên chọn hướng thi công từ đầu tuyến là hợp lý.

Phương pháp tổ chức thi công.

Khả năng cung cấp máy móc và thiết bị đầy đủ, phục vụ trong quá trình thi công, diện thi công vừa phải cho nên kiến nghị sử dụng phương pháp thi công tuần tự để thi công mặt đường.

❖ Chia mặt đường làm 2 giai đoạn thi công.

+ Giai đoạn I : Thi công nền và 2 lớp móng CPDD.

+ Giai đoạn II : thi công 2 lớp mặt Bê Tông Nh- a.

Chú ý: Sau khi thi công xong giai đoạn I phải có biện pháp bảo vệ lớp mặt CPDD cấm không cho xe cộ đi lại, đảm bảo thoát nước mặt đường tốt.

❖ Tính toán tốc độ dây chuyền giai đoạn I: Do yêu cầu về thời gian sử dụng nên công trình mặt đường phải hoàn thành trong thời gian ngắn nhất. Do đó tốc độ dây chuyền được tính theo công thức

$$V_{\min} = \frac{L}{T - t_{kt}}$$

Trong đó :

L: chiều dài tuyến thi công $L = 4650(m)$

$T = \min(T_1, T_2)$

$$T_1 = T_L - \sum t_i$$

$$T_2 = T_L - \sum t_i$$

T_L : Thời gian thi công dự kiến theo lịch $T_L = 31(\text{ngày})$

$\sum t_i$: Số ngày nghỉ do ảnh hưởng của thời tiết xấu. Dự kiến 3 ngày

$$T_1 = 31 - 3 = 28(\text{ngày})$$

$\sum t_i$: Tổng số ngày nghỉ lễ. (3 ngày)

$$\Rightarrow T_1 = 31 - 3 = 28(\text{ngày})$$

$$\Rightarrow T_{\min} = 28 \text{ ngày}$$

T_{kt} : Thời gian khai triển dây chuyền $T_{kt} = 2 \text{ ngày}$

$$V_{\min I} = \frac{4650}{(28 - 2)} = 178.85(m/\text{ngày}). \text{ Chọn } V_I = 200(m/\text{ngày})$$

$$+ \text{ Tính tốc độ dây chuyền giai đoạn II: } V_{\min II} = \frac{L}{T - t_{kt}}$$

Trong đó: L: chiều dài tuyến thi công $L = 4650(m)$

$$T = \min(T_1, T_2)$$

$$T_1 = T_L - \sum t_i$$

$$T_2 = T_L - \sum t_i$$

Tl: Thời gian thi công dự kiến theo lịch TL=20(ngày)

$\sum t_i$: Số ngày nghỉ do ảnh hưởng của thời tiết xấu. Dự kiến 2 ngày

$$T1=20-2=18(\text{ngày})$$

$\sum t_i$: Tổng số ngày nghỉ lễ.(2 ngày)

$$\Rightarrow T1=20-2=18(\text{ngày})$$

$$\Rightarrow T_{\min}=18 \text{ ngày}$$

Tkt: Thời gian khai triển dây chuyên Tkt=1 ngày

$$\Rightarrow V_{\min_{II}} = \frac{4650}{18-1} = 273.529(\text{m/ngày}). \text{chọn } V_{II} = 300(\text{m/ngày})$$

III. QUÁ TRÌNH CÔNG NGHỆ THI CÔNG MẶT ĐƯỜNG

1. THI CÔNG MẶT ĐƯỜNG GIAI ĐOẠN I.

1.1 : Thi công đào khuôn áo đường

Quá trình thi công khuôn áo đường

Bảng 4.11

STT	Trình tự thi công	Yêu cầu máy móc
1	Đào khuôn áo đường bằng máy san tự hành	D144
2	Lu lòn đường bằng lu nặng bánh thép 4 lần/điểm; V = 2km/h	D400

Khối lượng đất đào ở khuôn áo đường là:

$$V = B.h.L.K_1.K_2.K_3 \text{ (m}^3\text{)}$$

Trong đó:

+ V: Khối lượng đào khuôn áo đường (m³)

+ B: Bề rộng mặt đường $B = 6 \text{ (m)}$

+ h: Chiều dày toàn bộ kết cấu áo đường $h = 0.55 \text{ m}$

+ L: Chiều dài đoạn thi công $L = 200 \text{ m}$

+ K₁: Hệ số mở rộng đường cong $K_1 = 1.05$

+ K₂: Hệ số lèn ép K₂= 1

+ K₃: Hệ số rơi vãi K₃= 1

Vậy: V = 6.0,55.200.1,05.1.1 = 762.3 (m³)

Tính toán năng suất đào khuôn áo đ-ờng:

$$N = \frac{60.T.F.L.K_t}{t} \text{ (m}^3\text{/ca)}$$

Trong đó:

+ T: Thời gian làm việc một ca T = 8h

+ F: Diện tích đào: F = B.h = 6.0,55 = 3.3 (m²)

+ t: Thời gian làm việc một chu kỳ.

$$t = 2.L \left(\frac{n_x}{V_x} + \frac{n_c}{V_c} + \frac{n_s}{V_s} \right) + 2.t' (n_x + n_c + n_s)$$

t': Thời gian quay đầu t' = 1 phút (bao gồm cả nâng, hạ lưỡi san, quay đầu và sang số)

n_x = 5; n_c = 2; n_s = 1; V_x = V_c = V_s = 80 m/phút (4,8Km/h)

Vậy năng suất máy san là:

$$N = \frac{60.8.3.3.200.0.85}{2.200.(\frac{5}{80} + \frac{2}{80} + \frac{1}{80}) + 2.1.(5 + 2 + 1)} = 4808.57 \text{ (m}^3\text{/ca)}$$

Bảng khối l-ợng công tác và số ca máy đào khuôn áo đ-ờng

TT	Trình tự công việc	Loại máy	Đơn vị	Khối l-ợng	Năng suất	Số ca máy
1	Đào khuôn áo đ-ờng bằng máy san tự hành	D144	M ³	762.3	4808.57	0.158
2	Lu l-òng đ-ờng bằng lu nặng bánh thép 4 lần/điểm; V = 2km/h	D400	Km	0.20	0.441	0.454

1.2 : Thi công lớp cấp phối đá dăm loại II

Do lớp cấp phối đá dăm loại II dày 30 cm nên ta tổ chức thi công thành 2 lớp (thi công hai lần).

Giả thiết lớp cấp phối đá dăm loại II là lớp cấp phối tốt nhất được vận chuyển đến vị trí thi công cách đó 5 Km.

Quá trình công nghệ thi công lớp cấp phối đá dăm loại II

STT	Quá trình công nghệ	Yêu cầu máy móc
1	Vận chuyển và rải CPĐD loại II-lớp dưới theo chiều dây ch- a lên ép	MAZ – 503+EB22
2	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	Lu nhẹ D469A
3	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 Km/h	Lu nặng D400
4	Vận chuyển và rải CPĐD loại II-lớp trên theo chiều dây ch- a lên ép	MAZ – 503+EB22
5	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	Lu nhẹ D469A
6	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	Lu nặng D400

Để xác định được biên chế đội thi công lớp cấp phối đá dăm loại II ,ta xác định khối lượng công tác và năng suất của các loại máy

Tính toán khối lượng vật liệu cho cấp phối đá dăm loại II lấy theo ĐMCB 1999 – BXD có: $H=15(\text{cm})$ là $13.55 \text{ m}^3/100\text{m}^2$

Khối lượng cấp phối đá dăm cho đoạn 200 m ,mặt đường 6 m là:
 $V=6.13,55.2,0=162.6(\text{m}^3)$

Để tiện cho việc tính toán sau này, trước tiên ta tính năng suất lu, vận chuyển và năng suất san.

a. Năng suất lu:

Để lu lèn ta dùng lu nặng bánh thép D400 và lu nhẹ bánh thép D469A (Sơ đồ bố trí hình vẽ trong bản vẽ thi công mặt đường).

Khi lu lòng đường và lớp móng ta sử dụng sơ đồ lu lòng đường, còn khi lu lên lớp mặt ta sử dụng sơ đồ lu mặt đường.

Năng suất lu tính theo công thức:

$$R_{lu} = \frac{T \cdot K_t \cdot L}{L + 0,01 \cdot L} \cdot \frac{N \cdot \beta}{V}$$

Trong đó:

T: Thời gian làm việc 1 ca (T = 8 giờ)

K_t: Hệ số sử dụng thời gian của lu khi đầm nén mặt đường. K_t=0.8

L: Chiều dài thao tác của lu khi tiến hành đầm nén L=0.20(Km).
(L=200m =0,20 Km –chiều dài dây chuyền).

V: Tốc độ lu khi làm việc (Km/h).

N: Tổng số hành trình mà lu phải đi.

$$N = N_{ck} \cdot N_{ht} = \frac{N_{yc}}{n} \cdot N_{ht}$$

N_{yc}: Số lần tác dụng đầm nén để mặt đường đạt độ chặt cần thiết.

N: Số lần tác dụng đầm nén sau một chu kỳ (xác định t- sơ đồ lu).

N_{ht}: Số hành trình lu phải thực hiện trong một chu kỳ (xác định t- sơ đồ lu).

β : Hệ số xét đến ảnh hưởng do lu chạy không chính xác (β = 1,2).

Bảng tính năng suất lu

Loại lu	Công việc	N _{yc}	N	N _{ht}	N	V (Km/h)	P _{lu} (Km/ca)
D469	Lu nhẹ móng đường	8	2	8	32	2	0.33
D400	Lunăng móng đường	16	2	12	96	3	0.264

b. Năng suất vận chuyển và rải cấp phối:

Dùng xe MAZ-503 trọng tải là 7 tấn

$$P_{vc} = \frac{P \cdot T \cdot K_t \cdot K_{tt}}{\frac{1}{V_1} + \frac{1}{V_2} + t} \text{ (Tấn/ca)}$$

Trong đó:

P: Trọng tải xe 7 (Tấn)

T: Thời gian làm việc 1 ca (T = 8 giờ)

K_t: Hệ số sử dụng thời gian K_t = 0,8

K_{tt}: Hệ số sử dụng tải trọng K_{tt} = 1,0

L : Cự ly vận chuyển l = 5 Km

T : Thời gian xúc vật liệu và quay xe, xếp vật liệu bằng xe xúc, thời gian xếp là 6 phút, thời gian đổ là 4 phút

V₁: Vận tốc xe khi có hàng chạy trên đường tạm V₁ = 20 Km/h

V₂: Vận tốc xe khi không có hàng chạy trên đường tạm V₂ = 30 Km/h

$$\text{Vậy: } P_{vc} = \frac{7 \cdot 8 \cdot 0,8 \cdot 1}{\frac{5}{20} + \frac{5}{30} + \frac{6+4}{60}} = 76,8 \text{ (Tấn)}$$

Dung trọng của cấp phối đá dăm sau khi đã lèn ép là: 2,4 (T/m³)

Hệ số đầm nén cấp phối là: 1,5

Vậy dung trọng cấp phối trước khi đầm nén là: $\frac{2,4}{1,5} = 1,6 \text{ (T/m}^3\text{)}$

Vậy năng suất của xe Maz 503 vận chuyển cấp phối là: $\frac{76,8}{1,6} = 48 \text{ (m}^3\text{/ca)}$

Bảng khối lượng công tác và ca máy thi công lớp cấp phối đá dăm loại II

STT	Quá trình công nghệ	Loại máy	Khối lượng	Đơn vị	Năng suất	Số ca máy
1	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại II lớp dưới	MAZ – 503+EB22	162.6	m ³	48	3.387
2	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	D469A	0.20	km	0.33	0.606

3	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	D400	0.20	km	0.264	0.757
4	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại II lớp trên	MAZ – 503+EB22	162.6	m ³	48	3.387
5	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	D469A	0.20	km	0.33	0.606
6	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	D400	0.20	km	0.264	0.757

Bảng tổ hợp đội máy thi công lớp cấp phối đá dăm loại II

STT	Tên máy	Hiệu máy	Số máy cần thiết
1	Xe vận chuyển cấp phối	MAZ - 503	12
2	Máy rải	EB22	1
3	Lu nhẹ bánh thép	D469A	2
4	Lu nặng bánh thép	D400	2

1.3: Thi công lớp cấp phối đá dăm loại I:

Bảng quá trình công nghệ thi công lớp cấp phối đá dăm loại I

STT	Quá trình công nghệ	Yêu cầu máy
1	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm	MAZ – 503+ máy rải EB22
2	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 4 lần/điểm, V=2 Km/h	D469A
3	Lu lèn bằng lu nặng 16 lần/điểm; V= 4 Km/h	TS280
4	Lu lèn chặt bằng lu D400 4 lần/điểm; V=3 km/h	D400

Để xác định được biên chế đội thi công lớp cấp phối đá dăm loại I ,ta xác định khối lượng công tác và năng suất của các loại máy

Tính toán khối lượng vật liệu cho cấp phối đá dăm loại I lấy theo ĐMCB 1999 –BXD có: $H=14(\text{cm})$ $12.65/100\text{m}^2$

Khối lượng cấp phối đá dăm cho đoạn 200 m ,mặt đường 8m là:
 $V=8.12.65.2,0=202.4 (\text{m}^3)$

Để tiện cho việc tính toán sau này, trước tiên ta tính năng suất lu, vận chuyển và năng suất san.

a, Năng suất lu:

Để lu lên ta dùng lu nặng bánh thép D400 và lu nhẹ bánh thép D469A, lu bánh lốp TS280 (Sơ đồ lu bố trí nh- hình vẽ trong bản vẽ thi công mặt đường).

Năng suất lu tính theo công thức:

$$R_{lu} = \frac{T.K_t.L}{L + 0,01.L} \cdot \frac{N.\beta}{V}$$

Trong đó:

T: Thời gian làm việc 1 ca ($T = 8$ giờ)

K_t : Hệ số sử dụng thời gian của lu khi đầm nén mặt đường.

L: Chiều dài thao tác của lu khi tiến hành đầm nén $L=0.20(\text{Km})$.

($L=200\text{m}=0,20 \text{ Km}$ –chiều dài dây chuyền).

V: Tốc độ lu khi làm việc (Km/h).

N: Tổng số hành trình mà lu phải đi.

$$N = N_{ck} \cdot N_{ht} = \frac{N_{yc}}{n} N_{ht}$$

N_{yc} : Số lần tác dụng đầm nén để mặt đường đạt độ chặt cần thiết.

N: Số lần tác dụng đầm nén sau một chu kỳ (xác định t- sơ đồ lu).

N_{ht} : Số hành trình lu phải thực hiện trong một chu kỳ (xác định t- sơ đồ lu).

β : Hệ số xét đến ảnh hưởng do lu chạy không chính xác ($\beta = 1,2$).

Bảng tính năng suất lu

Loại lu	Công việc	N_{yc}	n	N_{ht}	N	V (Km/h)	P_{lu} (Km/ca)
---------	-----------	----------	---	----------	---	-------------	---------------------

D469	Lu nhẹ móng đ-ờng	4	2	10	20	2	0.53
TS280	Lu nặng bánh lốp	16	2	8	64	4	0.33
D400	Lu nặng bánh thép	4	2	12	24	3	0.66

b. Năng suất vận chuyển cấp phối:

Dùng xe MAZ-503 trọng tải là 7 tấn

$$P_{vc} = \frac{P.T.K_t.K_{tt}}{\frac{1}{V_1} + \frac{1}{V_2} + t} \text{ (Tấn/ca)}$$

Trong đó:

P: Trọng tải xe 7 (Tấn)

T: Thời gian làm việc 1 ca (T = 8 giờ)

K_t : Hệ số sử dụng thời gian $K_t = 0,8$

K_{tt} : Hệ số sử dụng tải trọng $K_{tt} = 1,0$

L : cự ly vận chuyển $l = 5 \text{ Km}$

T : Thời gian xúc vật liệu và quay xe, xếp vật liệu bằng xe xúc, thời gian xếp là 6 phút, thời gian đổ là 4 phút

V_1 : Vận tốc xe khi có hàng chạy trên đ-ờng tạm $V_1 = 20 \text{ Km/h}$

V_2 : Vận tốc xe khi không có hàng chạy trên đ-ờng tạm $V_2 = 30 \text{ Km/h}$

$$\text{Vậy: } P_{vc} = \frac{7.8.0,8.1}{\frac{5}{20} + \frac{5}{30} + \frac{6+4}{60}} = 76.8 \text{ (Tấn)}$$

Dung trọng của cấp phối đá dăm sau khi đã lèn ép là: $2,4 \text{ (T/m}^3\text{)}$

Hệ số đầm nén cấp phối là: 1,5

$$\text{Vậy dung trọng cấp phối tr-ớc khi nèn ép là: } \frac{2.4}{1.5} = 1.6 \text{ (T/m}^3\text{)}$$

$$\text{Vậy năng suất của xe Maz 503 vận chuyển cấp phối là: } \frac{76.8}{1.6} = 48 \text{ (m}^3\text{/ca)}$$

Bảng khối l-ợng công tác và ca máy thi công lớp cấp phối đá dăm loại I

STT	Quá trình công nghệ	Loại máy	Khối lượng	Đơn vị	Năng suất	Số ca máy
1	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại I	MAZ – 503+EB22	202.4	m ³	48	4.216
2	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 4 lần/điểm, V=2 Km/h	D469A	0.20	km	0.53	0.377
3	Lu lèn bằng lu nặng 16 lần/điểm; V= 4 Km/h	TS280	0.20	km	0.33	0.606
4	Lu lèn chặt bằng lu D400 4 lần/điểm; V=3 km/h	D400	0.20	km	0.66	0.303

Bảng tổ hợp đội máy thi công lớp CP ĐD loại I

STT	Tên máy	Hiệu máy	Số máy cần thiết
1	Xe vận chuyển cấp phối	MAZ - 503	12
2	Máy rải	EB22	1
3	Lu nhẹ bánh thép	D469A	2
4	Lu nặng bánh lốp	TS280	2
5	Lu nặng bánh thép	D400	2

2. THI CÔNG MẶT ĐƯỜNG GIAI ĐOẠN II .

2.1: Thi công lớp mặt đường BTN hạt thô

Các lớp BTN được thi công theo phương pháp rải nóng, vật liệu được vận chuyển từ trạm trộn về với cự ly trung bình là 3 Km và được rải bằng máy rải D150B

Bảng quá trình công nghệ thi công và yêu cầu máy móc

Bảng 4.8

STT	Quá trình công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
2	Vận chuyển BTN chặt hạt thô	Xe MAZ - 503
3	Rải hỗn hợp BTN chặt hạt vừa	D150B
4	Lu bằng lu nhẹ lớp BTN 4 lần/điểm; V = 2 km/h	D469A
5	Lu bằng lu nặng bánh lốp lớp BTN 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280
6	Lu bằng lu nặng lớp BTN 6 lần/điểm; V = 3 km/h	DU8A

Khối lượng BTN hạt thô cần thiết theo ĐMXD cơ bản –BXD với lớp BTN dày 6 cm: $13.94(T/100m^2)$

Khối lượng cho đoạn dài 300 m, bề rộng 8 m là: $V=8.13.94.3,0=334.56(T)$

Năng suất lu lên BTN :Sử dụng lu nhẹ bánh sắt D469A,lu lốp TS 280,lu nặng bánh thép DU8A,vì thi công BTN là thi công theo từng vệt rải nên năng suất lu có thể được tính theo công thức kinh nghiệm,khi tính toán năng suất lu theo công thức kinh nghiệm ta được kết quả giống nh- năng suất lu tính theo sơ đồ lu

Bảng tính năng suất lu

Bảng 4.5

Loại lu	Công việc	N_{yc}	n	N_{ht}	N	V(Km/h)	$P_{lu}(Km/ca)$
D469	Lu nhẹ bánh thép	4	2	12	24	2	0.44
TS280	Lu nặng bánh lốp	10	2	8	40	4	0.352
DU8A	Lu nặng bánh thép	6	2	12	36	3	0.264

Năng suất vận chuyển BTN:xe tự đổ Maz 503:

Dùng xe MAZ-503 trọng tải là 7 tấn

$$P_{vc} = \frac{P.T.K_t.K_{tt}}{\frac{1}{V_1} + \frac{1}{V_2} + t} \text{ (Tấn/ca)}$$

Trong đó:

P: Trọng tải xe 7 (Tấn)

T: Thời gian làm việc 1 ca (T = 8 giờ)

K_t: Hệ số sử dụng thời gian K_t = 0,8

K_{tt}: Hệ số sử dụng tải trọng K_{tt} = 1,0

L : Cự ly vận chuyển l = 3 Km

T : Thời gian xúc vật liệu và quay xe, xếp vật liệu bằng xe xúc, thời gian xếp là 6 phút, thời gian đổ là 4 phút

V₁: Vận tốc xe khi có hàng chạy trên đường tạm V₁ = 20 Km/h

V₂: Vận tốc xe khi không có hàng chạy trên đường tạm V₂ = 30 Km/h

$$\text{Vậy: } P_{vc} = \frac{7.8.0,8.1}{\frac{3}{20} + \frac{3}{30} + \frac{6+4}{60}} = 106,7 \text{ (Tấn)}$$

Dung trọng của BTN ch- a lèn ép là: 2,2(T/m³)

Hệ số đầm nén cấp phối là: 1,5

Vậy năng suất của xe Maz 503 vận chuyển BTN là: $\frac{106,7}{1,5} = 71,13 \text{ (m}^3/\text{ca)}$

L- ượng nhựa dính bám (0.5 kg/m²): 300.8.0,5 = 1200(Kg)=1.2(T)

Theo bảng (7-2) sách Xây Dựng Mặt Đường ta có năng suất của xe t- ới nhựa D164 là: 30 (T/ca)

Bảng khối l- ượng công tác và ca máy thi công lớp BTN hạt thô

STT	Quá trình công nghệ	Loại máy	Khối l- ượng	Đơn vị	Năng suất	Số ca
1	T- ới nhựa dính bám(0.5 lít/m ²)	D164A	1.6	T	30	0.04
2	Vận chuyển và rải BTN hạt thô	Xe Maz 503 +D150B	334.56	T	71.13	4.703
3	Lu bằng lu nhẹ 4 lần/điểm; V =2 km/h	D469A	0.3	Km	0.44	0.682
4	Lu bằng lu lớp 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280	0.3	Km	0.352	0.852

5	Lu là phẳng 6 lần/điểm; $V = 3 \text{ km/h}$	DU8A	0.3	km	0.264	1.136
---	---	------	-----	----	-------	-------

5. Thi công lớp mặt đường BTN hạt mịn

Các lớp BTN được thi công theo phương pháp rải nóng, vật liệu được vận chuyển từ trạm trộn về với cự ly trung bình là 3 Km và được rải bằng máy rải D150B

Bảng quá trình công nghệ thi công và yêu cầu máy móc

STT	Quá trình công nghệ thi công	Yêu cầu máy móc
2	Vận chuyển BTN	Xe MAZ - 503
3	Rải hỗn hợp BTN	D150B
4	Lu bằng lu nhẹ lớp BTN 4 lần/điểm; $V = 2 \text{ km/h}$	D469A
5	Lu bằng lu nặng bánh lốp lớp BTN 10 lần/điểm; $V = 4 \text{ km/h}$	TS280
6	Lu bằng lu nặng lớp BTN 6 lần/điểm; $V = 3 \text{ km/h}$	DU8A

Khối lượng BTN hạt mịn cần thiết theo ĐMXD cơ bản – BXD với lớp BTN dày 5 cm: $12,12(T/100m^2)$

Khối lượng cho đoạn dài 300 m, bề rộng 8 m là:

$$V = 8.12,12.3,0 = 290.88(T)$$

Năng suất lu trên BTN : Sử dụng lu nhẹ bánh sắt D469A, lu lớp TS 280, lu nặng bánh thép DU8A, vì thi công BTN là thi công theo từng vệt rải nên năng suất lu có thể được tính theo công thức kinh nghiệm, khi tính toán năng suất lu theo công thức kinh nghiệm ta được kết quả giống như năng suất lu tính theo sơ đồ lu

Loại lu	Công việc	N_{yc}	n	N_{ht}	N	$V(Km/h)$	$P_{lu}(Km/ca)$
D469	Lu nhẹ bánh thép	4	2	12	22	2	0.44
TS280	Lu nặng bánh lốp	10	2	8	40	4	0.352
DU8A	Lu nặng bánh thép	6	2	12	36	3	0.264

Năng suất vận chuyển BTN: xe tự đổ Maz 503:

Dùng xe MAZ-503 trọng tải là 7 tấn

$$P_{vc} = \frac{P.T.K_t.K_{tt}}{\frac{1}{V_1} + \frac{1}{V_2} + t} \text{ (Tấn/ca)}$$

Trong đó:

P: Trọng tải xe 7 (Tấn)

T: Thời gian làm việc 1 ca (T = 8 giờ)

K_t: Hệ số sử dụng thời gian K_t = 0,8

K_{tt}: Hệ số sử dụng tải trọng K_{tt} = 1,0

L : Cự ly vận chuyển l = 3 Km

T : Thời gian xúc vật liệu và quay xe, xếp vật liệu bằng xe xúc, thời gian xếp là 6 phút, thời gian đổ là 4 phút

V₁: Vận tốc xe khi có hàng chạy trên đường tạm V₁ = 20 Km/h

V₂: Vận tốc xe khi không có hàng chạy trên đường tạm V₂ = 30 Km/h

$$\text{Vậy: } P_{vc} = \frac{7.8.0,8.1}{\frac{3}{20} + \frac{3}{30} + \frac{6+4}{60}} = 106,7 \text{ (Tấn)}$$

Dung trọng của BTN ch- a lèn ép là: 2,2 (T/m³)

Hệ số đầm nén cấp phối là: 1,5

Vậy năng suất của xe Maz 503 vận chuyển BTN là: $\frac{106,7}{1,5} = 71,13 \text{ (m}^3\text{/ca)}$

Bảng khối lượng công tác và ca máy thi công lớp BTN hạt mịn

Bảng 4.6

STT	Quá trình công nghệ	Loại máy	Khối lượng	Đơn vị	Năng suất	Số ca
1	Vận chuyển và rải BTN	D164A	290.88	T	71.13	4.089
2	Lu bằng lu nhẹ 4 lần/điểm; V = 2 km/h	D469A	0.3	Km	0.44	0.682
3	Lu bằng lu lớp 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280	0.3	Km	0.352	0.852

4	Lu là phẳng 6 lần/điểm; V = 3 km/h	DU8A	0.3	km	0.264	1.136
---	---------------------------------------	------	-----	----	-------	-------

❖ Bảng tổng hợp quá trình công nghệ thi công áo đường giai đoạn I

TT	Quá trình công nghệ	Loại máy	Khối l- ượng	Đơn vị	Năng suất	Số ca
1	Đào khuôn áo đường bằng máy san tự hành	D144	762.3	M ³	4858.07	0.158
2	Lu lòng đường bằng lu nặng bánh thép 4 lần/điểm; V = 2km/h	D400	0.20	Km	0.441	0.454
3	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại II-lớp dưới	MAZ – 503+EB2 2	162.6	m ³	48	3.387
4	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	D469A	0.20	km	0.33	0.606
5	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	D400	0.20	km	0.264	0.757
6	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại II-lớp trên	MAZ – 503+EB2 2	162.6	m ³	48	3.387
7	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	D469A	0.20	km	0.33	0.606
8	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	D400	0.20	km	0.264	0.757
9	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại I	MAZ – 503+EB2 2	202.4	m ³	48	4.216

10	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 4 lần/điểm, V=2 Km/h	D469A	0.20	km	0.53	0.377
11	Lu lèn bằng lu nặng 16 lần/điểm; V= 4 Km/h	TS280	0.20	km	0.33	0.606
12	Lu lèn chặt bằng lu D400 4 lần/điểm; V=3 km/h	D400	0.20	km	0.66	0.303

❖ Bảng tổng hợp quá trình công nghệ thi công áo đ-ờng giai đoạn II

13	T-ới nhựa dính bảm(0.5 lít/m ²)	D164A	1.2	T	30	0.04
14	Vận chuyển và rải BTN hạt thô	Xe Maz 503 +D150B	334.56	T	71.13	4.703
15	Lu bằng lu nhẹ 4 lần/điểm; V =2 km/h	D469A	0.3	Km	0.44	0.682
16	Lu bằng lu lớp 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280	0.3	Km	0.352	0.852
17	Lu là phẳng 6 lần/điểm; V = 3 km/h	DU8A	0.3	km	0.264	1.136
18	Vận chuyển và rải BTN	D164A	290.88	T	71.13	4.089
19	Lu bằng lu nhẹ 4 lần/điểm; V =2 km/h	D469A	0.3	Km	0.44	0.682
20	Lu bằng lu lớp 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280	0.3	Km	0.352	0.852
21	Lu là phẳng 6 lần/điểm; V = 3 km/h	DU8A	0.3	km	0.264	1.136

❖ Tính toán lựa chọn số máy và thời gian thi công giai đoạn I

STT	Quá trình công nghệ	Loại máy	Số ca máy	Số máy	Số ca thi công	Số giờ thi công
1	Đào khuôn áo đ-ờng bằng máy san tự hành	D144	0.158	1	0.158	1.264
2	Lu lờng đ-ờng bằng lu nặng bánh thép 4 lần/điểm; V = 2km/h	D400	0.454	2	0.227	1.816
3	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại II lớp d-ới	MAZ – 503+EB22	3.387	12	0.282	2.258
4	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	D469A	0.606	2	0.303	2.424
5	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	D400	0.757	2	0.378	3.028
6	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại II lớp trên	MAZ – 503+EB22	3.387	12	0.282	2.258
7	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 8 lần/điểm; V = 2 Km/h	D469A	0.606	2	0.303	2.424
8	Lu lèn chặt bằng lu nặng 16 lần/điểm; V = 3 m/h	D400	0.757	2	0.378	3.028
9	Vận chuyển và rải cấp phối đá dăm loại I	MAZ – 503+EB22	4.216	12	0.351	2.810

10	Lu sơ bộ bằng lu nhẹ 4 lần/điểm, V=2 Km/h	D469A	0.377	2	0.188	1.508
11	Lu lèn bằng lu nặng 16 lần/điểm; V= 4 Km/h	TS280	0.606	2	0.303	2.424
12	Lu lèn chặt bằng lu D400 4 lần/điểm; V=3 km/h	D400	0.303	2	0.152	1.212

Tính toán lựa chọn số máy và thời gian thi công giai đoạn II

13	T-ới nhựa dính bám(0.5 lít/m ²)	D164A	0.04	1	0.04	0.32
14	Vận chuyển và rải BTN hạt thô	Xe Maz 503+D150B	4.703	12	0.392	3.135
15	Lu bằng lu nhẹ 4 lần/điểm; V =2 km/h	D469A	0.682	2	0.341	2.728
16	Lu bằng lu lớp 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280	0.852	2	0.426	3.408
17	Lu là phẳng 6 lần/điểm; V = 3 km/h	DU8A	1.136	3	0.378	3.029
18	Vận chuyển và rải BTN hạt mịn	503+D150B	4.089	12	0.340	2.726
19	Lu bằng lu nhẹ 4 lần/điểm; V =2 km/h	D469A	0.682	2	0.341	2.728
20	Lu bằng lu lớp 10 lần/điểm; V = 4 km/h	TS280	0.852	2	0.426	3.408
21	Lu là phẳng 6 lần/điểm; V = 3 km/h	DU8A	1.136	3	0.378	3.029

3. Thành lập đội thi công mặt đường:

- + 1 máy rải D150B
- + 12 ô tô MAZ 503
- + 2 lu nặng bánh lốp TS 280
- + 2 lu nhẹ bánh thép D469A
- + 3 lu nặng bánh thép DU8A
- + 1 xe tưới nhựa D164A
- + 15 công nhân

CHƯƠNG 5: TIẾN ĐỘ THI CÔNG CHUNG TOÀN TUYẾN

Theo dự kiến công tác xây dựng tuyến khoảng 2 tháng. Như vậy để thi công các hạng mục công trình toàn đội máy móc thi công được chia làm các đội như sau:

1. Đội 1: Công tác chuẩn bị

Công việc: Làm đường tạm, xây dựng lán trại, dọn dẹp đào bỏ chất hữu cơ, chuẩn bị mặt bằng thi công

Đội công tác chuẩn bị gồm:

2 xe ủi D271A

1 máy kinh vĩ

1 máy thủy bình

12 Công nhân

thời gian 11 ngày

2. Đội 2: Đội xây dựng cống

Công việc: xây dựng công trình thoát nước

Đội thi công cống bao gồm: 2 đội cống thi công hỗ trợ lẫn nhau

+ Đội 1

1 máy ủi D271

1 cần cẩu k51

1 Xe vận chuyển Kamaz

20 Công nhân

- thời gian: 14 ngày

+ Đội 2

1 máy ủi D271

1 cần cẩu k51

1 Xe vận chuyển Kamaz

20 Công nhân

- thời gian: 8 ngày

3. Thi công nền đường gồm 2 đội, thi công hỗ trợ nhau, mỗi đội gồm

2 Máy ủi D271
2 Máy san D144
1 máy đào KOMAZSU
2 Lu nặng D400A
12 Xe vận chuyển
25 Công nhân

Thời gian: 18 ngày

4. Thi công móng gồm 1 đội

12 Xe vận chuyển
2 Lu nhẹ bánh thép D469A
2 Lu nặng bánh lốp TS280
2 Lu nặng bánh lốp D400A
1 Máy rải CPDD
20 Công nhân
thời gian: 24 ngày

5. Thi công mặt gồm 1 đội

12 Xe vận chuyển
2 Lu nhẹ bánh thép D469A
2 Lu nặng bánh lốp TS280
3 Lu nặng bánh lốp DU8A
1 Máy rải BTN
1 Máy t-ới nhựa
15 Công nhân
thời gian: 16 ngày

6. Đội hoàn thiện: Làm nhiệm vụ thu dọn vật liệu, trông cỏ, cắm các biển báo

2 Xe vận chuyển
10 Công nhân
Thời gian: 10 ngày

7. Kế hoạch cung ứng vật liệu, nhiên liệu

Vật liệu làm mặt đường bao gồm:

+CP đá dăm loại II và cấp phối đá dăm loại I được vận chuyển đến công trường cách 5 Km

+BTN được cung cấp theo nhu cầu cụ thể

Nhiên liệu cung cấp máy móc phục vụ thi công đầy đủ và phù hợp với từng loại máy.

Tiến độ thi công cụ thể được thể hiện trên bản vẽ thi công chung toàn tuyến.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Quang Chiêu, Đỗ Bá Chương, D-ong Học Hải, Nguyễn Xuân Trục. *Giáo trình thiết kế đường ô tô*. NXB Giao thông vận tải .Hà Nội –1997
2. Nguyễn Xuân Trục, D-ong Học Hải, Nguyễn Quang Chiêu. *Thiết kế đường ô tô tập hai*. NXB Giao thông vận tải .Hà Nội –1998 .
3. Nguyễn Xuân Trục. *Thiết kế đường ô tô công trình ven sông tập ba*.
4. D-ong Học Hải . *Công trình mặt đường ô tô* . NXB Xây dựng. Hà Nội – 1996.
5. Nguyễn Quang Chiêu, Hà Huy Chương, D-ong Học Hải, Nguyễn Khải. *Xây dựng nền đường ô tô* .NXB Giáo dục .
6. Nguyễn Xuân Trục, D-ong Học Hải, Vũ Đình Phụng. *Sổ tay thiết kế đường T1*. NXB GD . 2004
7. Nguyễn Xuân Trục, D-ong Học Hải, Vũ Đình Phụng. *Sổ tay thiết kế đường T2*. NXB XD . 2003
8. Bộ GTVT. *Tiêu chuẩn thiết kế Đường ô tô (TCVN & 22TCN)*. NXB GTVT 2003
9. Bộ GTVT. *Tiêu chuẩn thiết kế Đường ô tô (TCVN 4054-05)*. NXB GTVT 2006

MỤC LỤC

Lời cảm ơn	1
Phần I:	2
Lập báo cáo đầu t- xây dựng tuyến đ- ờng	2
Ch- ơng 1: Giới thiệu chung	Error! Bookmark not defined.
I. Giới thiệu.....	Error! Bookmark not defined.
II. Các quy phạm sử dụng:.....	Error! Bookmark not defined.
III. Hình thức đầu t- :	Error! Bookmark not defined.
IV. Đặc điểm chung của tuyến.	Error! Bookmark not defined.
Ch- ơng 2: Xác định cấp hạng đ- ờng	Error! Bookmark not defined.
và các chỉ tiêu kỹ thuật của đ- ờng.....	Error! Bookmark not defined.
I. Xác định cấp hạng đ- ờng.....	Error! Bookmark not defined.
II. Xác định các chỉ tiêu kỹ thuật.	Error! Bookmark not defined.
Ch- ơng 3: Thiết kế tuyến trên bình đồ	Error! Bookmark not defined.
I. Vạch ph- ơng án tuyến trên bình đồ.	Error! Bookmark not defined.
II. Thiết kế tuyến	Error! Bookmark not defined.
Ch- ơng 4: Tính toán thủy văn	Error! Bookmark not defined.
& Xác định khẩu	Error! Bookmark not defined.
I. Tính toán thủy văn	Error! Bookmark not defined.
II. Lựa chọn khẩu độ cống.....	33
Ch- ơng 5: Thiết kế trắc dọc & trắc ngang .	Error! Bookmark not defined.
I. Nguyên tắc, cơ sở và số liệu thiết kế.....	Error! Bookmark not defined.
II. Trình tự thiết kế	Error! Bookmark not defined.
III. Thiết kế đ- ờng đỏ.....	Error! Bookmark not defined.
IV. Bố trí đ- ờng cong đứng.....	Error! Bookmark not defined.
V. Thiết kế trắc ngang & tính khối l- ợng đào đắp.....	Error! Bookmark not defined.
defined.	

Chương 6: Thiết kế kết cấu áo đường.....	Error! Bookmark not defined.
I. áo đường và các yêu cầu thiết kế	Error! Bookmark not defined.
II. Tính toán kết cấu áo đường.....	Error! Bookmark not defined.
 Chương 7: luận chứng kinh tế - kỹ thuật so sánh lựa chọn phương án tuyến	Error! Bookmark not defined.
I. Đánh giá các phương án về chất lượng sử dụng.....	57
II. Đánh giá các phương án tuyến theo nhóm chỉ tiêu về kinh tế và xây dựng	Error! Bookmark not defined.
Phần 2: Thiết kế kỹ thuật	72
Chương 1: thiết kế bình đồ	73
I. Tính toán tầm nhìn cong chuyển tiếp dạng Clothoid:.....	73
II. Khảo sát tình hình địa chất:	76
III. Bình đồ và thiết kế trắc dọc	76
IV. Thiết kế trắc ngang và tính khối lượng đào đắp	79
V. tính toán thiết kế rãnh biên.....	80
Chương 2: Tính toán thủy văn và thiết kế thoát nước.....	82
I. Cơ sở lý thuyết.	82
II. Số liệu tính toán.	82
3. Trình tự tính toán.....	82
Chương 3: Tính toán thiết kế chi tiết.....	83
I. Tính toán khả năng đảm bảo tầm nhìn khi đi vào đường cong nằm	83
II. Cấu tạo nâng siêu cao khi đi vào đường cong nằm.....	84
Phần III: tổ chức thi công.....	86
Chương 1: công tác chuẩn bị.....	87
1. Công tác xây dựng lán trại :	87
2. Công tác làm đường tạm.....	87
3. Công tác khôi phục cọc, dời cọc ra khỏi Phạm vi thi công	87

4. Công tác lên khuôn đ-ờng.....	87
5. Công tác phát quang, chặt cây, dọn mặt bằng thi công.....	87
Ch- ơng 2: thiết kế thi công công trình.....	89
1. Trình tự thi công 1 cống	89
2. Tính toán năng suất vận chuyển lắp đặt ống cống	90
3. Tính toán khối l- ợng đào đất hố móng và số ca công tác.....	90
4. Công tác móng và gia cố:	91
5. Xác định khối l- ợng đất đắp trên cống	91
6. Tính toán số ca máy vận chuyển vật liệu.	91
Ch- ơng 3:Thiết kế thi công nền đ- ờng	93
I. Giới thiệu chung.....	93
II. Lập bảng điều phối đất	93
III. Phân đoạn thi công nền đ- ờng	93
IV. Khối l- ợng công việc thi công bằng chủ đạo.....	94
V. Tính toán khối l- ợng và số ca máy làm công tác phụ trợ....	Error! Bookmark not defined.
VI. Xác định thời gian thi công nền đ- ờng	99
Ch- ơng 4: Thi công chi tiết mặt đ- ờng.....	100
I. tình hình chung	100
II. Tiến độ thi công chung	100
III. Quá trình công nghệ thi công mặt đ- ờng	102
1.Thi công mặt đ- ờng giai đoạn i	102
2.Thi công mặt đ- ờng giai đoạn ii	110
Ch- ơng 5:Tiến độ thi công chung toàn tuyến	120

