

## **ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ШВИ ЦЕМЕНТОБЕНОННОГО ДОРОЖНЬОГО ОДЯГУ**

Мороз К.О., к.т.н., доцент; Тимофєєва М.В., зав.лабораторією  
*(кафедра автомобільних доріг і аеродромів)*

У дорожньому покритті влаштовують повздовжні і поперечні шви, що ділять їх на плити певної довжини і ширини. Ширину плити призначають звичайній рівній ширині смуги руху, довжину визначають розрахунком на температурні напруження.

Повздовжній шов улаштовують при ширині покриття більше 4,5 м, щоб запобігти появі повздовжніх тріщин, які утворюються від змінного впливу транспортних засобів, случення і усадки земного полотна. До поперечних відносяться шви розширення, стиску, короблення і робочі шви. Шви розширення підвищують повздовжню стійкості бетонного покриття при максимальному нагріванні влітку. Шви стиску влаштовують між швами розширення, щоб запобігти появі тріщин, які виникають у бетоні внаслідок зміни температури, усадки бетону та неоднорідних деформацій земляного полотна. Шви короблення підвищують повздовжню стійкість покриття. Зменшують температурні напруження, підвищують тріщиностійкість і транспортно-експлуатаційній якості покриття. Робочі шви влаштовують наприкінці робочої зміни або при перерві бетонування більше ніж на 3 год.

При проектуванні і будівництві монолітних цементобетонних покриттів відстані між швами призначають із урахуванням температури повітря під час бетонування і товщини плити.

Залежно від здатності сприймати розтягувальні напруження, дорожні покриття поділяють на жорсткі і не жорсткі. До жорстких покриттів відносять цементобетонні покриття і основи, до нежорстких – покриття, у яких верхні шари основи містять в'язучі матеріали (цемент, бітум, вапно), а також шари із щебеню, гравію та інших матеріалів, які не укріплені в'язучими.