

**Методика проектирования левоповоротных соединительных ответвлений транспортной развязки типа «Труба»**

Яцевич И.К., Акулёнок П.В.

Белорусский национальный технический университет

Транспортная развязка типа «Труба» включает два левоповоротные соединительные ответвления CO1 и CO2. Соединительное ответвление предназначено для поворота налево с главной дороги на примыкающую (CO2) и с примыкающей на главную (CO1). Примыкающая дорога до соединительных ответвлений CO1 и CO2 двухполосную проезжую часть с двухскатным поперечным профилем на прямом участке, с односкатным на круговой кривой и с отгоном виража на переходной кривой.

Соединительное ответвление CO1 начинается в сечении, в котором кромки покрытия CO1 и CO2 разделяются. Далее оно продолжается по круговой кривой радиусом, равным радиусу оси внутренней полосы проезжей части примыкающей дороги. Трасса CO1 заканчивается переходной кривой. Контрольной отметкой проектной линии является отметка точки К, определяемая по методике проектирования транспортной развязки «Полный клеверный лист». Проектная линия примыкающей дороги и CO1 рассчитывается совместно. Потому отметку точки К принимают условно выше полученной расчетом на величину равную произведению уклона виража на половину полосы проезжей части CO1.

Соединительное ответвление CO2 начинается на главной дороге с переходной кривой. Трасса соединительного ответвления CO2 включает закругление малого радиуса (с вершиной ВУ1 на главной дороге), участок прямой и переходную кривую между этой прямой и внешней полосой трассы примыкающей дороги.

План трассы CO1 проектируется по методике принятой для левоповоротных соединительных ответвлений транспортной развязки «полный кленовый лист». Закругление малого радиуса CO2 состоит из двух переходных и круговой кривых.

Проектная линия соединительного ответвления CO2 рассчитывается исходя из контрольных точек ГП на отмыкании от главной дороги и  $m$  в сечении, в котором бровки обочин соединительных ответвлений CO1 и CO2 сходятся.

Положение и отметка точки  $m$  определяется по методике, принятой для проектирования правоповоротных соединительных ответвлений транспортной развязки «Полный клеверный лист». Положение и отметка точки  $m$  определяется по методике, применяемой для проектирования транспортной развязки «Неполный клеверный лист».