

ТЕСТЫ ДЛЯ ПРОВЕРКИ ЗНАНИЙ

1. Автомобильная дорога представляет:
 - 1. Комплекс инженерных сооружений, предназначенный для движения транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками и габаритами.**
 2. Комплекс мелиоративных систем.
 3. Территория, по которой осуществляется движение транспорта.
 4. Территория, по которой осуществляется движение транспорта и пешеходов.
 5. Территория для движения сельскохозяйственной техники.
2. Автомобильные дороги РБ подразделяются на:
 - 1. Дороги общего пользования и необщего (ведомственного) пользования.**
 2. Транспортные и лесовозные.
 3. Полевые и внутриплощадочные.
 4. Внутренние дороги промышленных предприятий.
 5. Сельские и городские.
3. Автомобильная дорога общего пользования предназначена для:
 - 1. Использования любыми лицами, с учетом требований, установленных законодательством РБ.**
 2. Использования отдельными лицами.
 3. Использования ведомственными организациями.
 4. Использования промышленными предприятиями.
 5. Использования лесохозяйственными предприятиями.
4. Автомобильная дорога необщего пользования (ведомственная) предназначена для:
 - 1. Использования в порядке определения ее владельцем.**
 2. Использования всеми лицами.
 3. Использования для общественных грузоперевозок.
 4. Использования для гражданских перевозок.
 5. Использования сельскими жителями.
5. Автомобильные дороги общего пользования в зависимости от функционального назначения подразделяются:
 - 1. На республиканские и местные дороги.**
 2. Полевые и транспортные дороги.
 3. Служебные и патрульные.
 4. Лесовозные и промышленных предприятий.
 5. Охранные и линии обслуживания.
6. Республиканские автомобильные дороги обеспечивают транспортные связи:
 - 1. Столицы Республики Беларусь с административными центрами областей.**
 2. Сельских населенных пунктов с районными центрами.
 3. Административные центры сельсоветов с районными центрами.
 4. Административных центров сельсоветов между собой.
 5. Хозяйственные центры сельскохозяйственных организаций.

7. Местные автомобильные дороги обеспечивают транспортные связи.

8. Через Республику Беларусь проходит транспортный коридор № 2, имеющий номер

9. К автомобильным дорогам необщего пользования относят дороги

10. Служебные и патрульные автомобильные дороги относятся к дорогам:

11. Автомобильные дороги в зависимости от эксплуатационно-технических параметров подразделяются на:

12. Автомобильные дороги по функциональному значению подразделяются на:

13. При характеристике технических параметров автомобильных дорог выделяют следующее количество категорий:

14. Категория автомобильной дороги определяется:

1. Сельских населенных пунктов с автомобильными дорогами общего пользования.

2. г. Минск с национальным аэропортом «Минск».
3. Административные центры областей между собой.
4. Городов областного подчинения с административными центрами областей.
5. Городов областного значения с г. Минском.

1. М1 (Е30).

2. М3 (Е21).
3. М4 (Е27).
4. М10 (Е53).
5. М12 (Е53).

1. Предназначенные для внутрихозяйственных и технологических перевозок предприятий и организаций.

2. Обеспечивающие перевозки между областными и районными административными центрами.
3. Подъезды от районных центров к крупным транспортным узлам.
4. Связывающие областные центры между собой.
5. Связывающие районные центры между собой.

1. Республиканского значения.

2. Общего пользования.

3. Необщего (ведомственного) пользования.

4. Местным дорогам.
5. Дорогам областного значения.

1. Категории.

2. Классы.
3. Типы.
4. Виды.
5. Подвиды.

1. Автомагистрали и обычные автомобильные дороги.

2. Служебные дороги.
3. Тракторные дороги.
4. Лесовозные дороги.
5. Сельские дороги.

1. 6 категорий.

2. 7 категорий.
3. 2 категории.
4. 8 категорий.
5. 9 категорий.

1. Расчетной интенсивностью движения автомобилей.

2. Типом дорожного покрытия.
3. Протяженностью дороги.
4. Количеством перекрестков автомобильной дороги.
5. Высотой земляного полотна.

15. Интенсивность движения определяется:
1. Количеством транспортных средств, проходящих на определенном отрезке дороги за единицу времени.
 2. Массой перевозимого груза за единицу времени.
 3. Численностью пассажироперевозок.
 4. Протяженностью дорожной сети.
 5. Видами транспортных средств, движущихся по дороге.
16. К автомобильным дорогам IV категории относят дороги с расчетной интенсивностью движения, ед/сут:
1. 400–3000.
 2. 3000–7000.
 3. Свыше 7000.
 4. До 100.
 5. 100–200.
17. Средняя ширина полосы отвода автомобильной дороги IV категории составляет:
1. 26 м.
 2. 40 м.
 3. 50 м.
 4. 12 м.
 5. 54 м.
18. Ширина земляного полотна по верху автомобильных дорог IV категории составляет:
1. 10 м.
 2. 12 м.
 3. 8 м.
 4. 13 м.
 5. 15 м.
19. Ширина проезжей части автомобильных дорог IV категории составляет:
1. 6 м.
 2. 7 м.
 3. 5,5 м.
 4. 8 м.
 5. 8,5 м.
20. Ширина обочины дороги IV категории составляет:
1. 2 м.
 2. 1,25 м.
 3. 3 м.
 4. 1,5 м.
 5. 3,5 м.
21. Наибольший продольный уклон дороги IV категории допускается:
1. 60 %.
 2. 70 %.
 3. 50 %.
 4. 40 %.
 5. 80 %.
22. Полевые дороги обеспечивают транспортную связь между:
1. Массивами севооборотов и их полями с производственными центрами сельскохозяйственных организаций.
 2. Центральными усадьбами сельскохозяйственных организаций и районными центрами.
 3. Районными центрами и железнодорожными станциями.
 4. Районными центрами между собой.
 5. Районными центрами и областными центрами.

23. Тракторные дороги предназна-
значены:
1. Для движения тракторов, сельскохозяйственных, строительных и самоходных машин на гусеничном ходу.
 2. Для движения автомобильного транспорта.
 3. Для движения пешеходов.
 4. Для движения легкового транспорта.
 5. Для движения гужевого транспорта.
24. Служебные и патрульные
дороги обеспечивают:
1. **Обслуживание и наблюдение за каналами, трубопроводами и другими линейными объектами.**
 2. Обеспечивают подъезды к крупным транспортным узлам.
 3. Связывают районные центры с центральными усадьбами сельскохозяйственных организаций.
 4. Обеспечивают подъезды к хозяйственным центрам сельхозорганизаций.
 5. Обеспечивают связь хозцентров с массивами севооборотов.
25. Дорожные изыскания – это
работы, обеспечивающие:
1. **Сбор материалов, необходимых для составления рабочего проекта строительства автомобильной дороги.**
 2. Проектирование дороги в продольном профиле.
 3. Проектирование дороги в поперечном профиле.
 4. Проектирование дороги в плане.
 5. Расчеты параметров дорожной одежды.
26. Дорожные изыскания под-
разделяются на следующие
виды:
1. **Экономические и технические.**
 2. Природные и экономические.
 3. Ресурсные.
 4. Нормативные.
 5. Балансовые.
27. Экономические изыскания
подразделяются на:
1. **Комплексные и титульные.**
 2. Территориальные и плановые.
 3. Общие и частные.
 4. Областные и районные.
 5. Региональные и местные.
28. Комплексные изыскания
включают сбор и изучение ин-
формации:
1. **В пределах определенной территории (района, сельскохозяйственной организации).**
 2. В пределах населенного пункта.
 3. В пределах отдельного дорожного маршрута.
 4. В пределах полосы отвода.
 5. В границах землепользования.
29. Экономические дорожные
изыскания проводят поэтапно:
1. **В 2 стадии.**
 2. В 3 стадии.
 3. В 4 стадии.
 4. В 5 стадии.
 5. В 6 стадии.

30. Титульные изыскания проводятся для сбора информации:
1. Об отдельном дорожном маршруте.
 2. Об территории сельскохозяйственной организации.
 3. Об территории административного района.
 4. Об территории населенного пункта.
 5. Об территории производственного центра.
31. Технические изыскания подразделяются на:
1. На рекогносцировочные и подробные.
 2. Общие и частные.
 3. Детальные и приближенные.
 4. Локальные и сводные.
 5. Основные и дополнительные.
32. В результате технических изысканий выполняют:
1. Выбор наивыгоднейшего направления дороги, закрепление трассы на местности.
 2. Построение продольного профиля автомобильной дороги.
 3. Построение поперечного профиля автомобильной дороги.
 4. Расчет параметров кюветов.
 5. Расчет параметров моста.
33. Работы, выполняемые при технических изысканиях, подразделяются на:
1. Подготовительные.
 2. Полевые.
 3. Камеральные.
 4. Все перечисленные в п. 1–3.
 5. Предпроектные.
34. В период подготовительных технических изысканий:
1. Изучают и анализируют материалы о районе размещения дороги.
 2. Выполняют геодезические работы, связанные с установлением местоположением дороги.
 3. Производят почвенно-грунтовые обследования.
 4. Проектируют дорогу в поперечном профиле.
 5. Проектируют дорогу в продольном профиле.
35. В камеральный период технических изысканий выполняют:
1. Обработку и систематизацию данных, собранных в процессе полевого периода.
 2. Трассирование дороги.
 3. Определение местоположения залежей строительных материалов.
 4. Обследуют местоположение водных объектов на местности.
 5. Выполняют геодезические измерения на местности.
36. На основании данных экономических и технических изысканий составляется:
1. Задание на проектирование.
 2. Акт на разработку проекта.
 3. Заключение на разработку проекта.
 4. Ведомость выполненных работ.
 5. Акт сдачи объекта в эксплуатацию.
37. Рабочий проект строительства автомобильной дороги разрабатывается:
1. В две или одну стадию.
 2. В три или четыре стадии.
 3. В пять или шесть стадий.
 4. Шесть или семь стадий.
 5. Семь или восемь стадий.

38. В одну стадию рабочий проект строительства автомобильной дороги составляется:
1. При строительстве несложных дорог местного значения.
 2. При строительстве дорог республиканского значения.
 3. При строительстве дорог общегосударственного значения.
 4. При строительстве дорог международного значения.
 5. При строительстве автомагистралей в сложных условиях местности.
39. Пункты, между которыми осуществляются транспортные связи называются:
1. Грузооборотными.
 2. Транспортными.
 3. Центральными.
 4. Основными.
 5. Второстепенными.
40. Грузооборотные пункты по своему значению подразделяются на несколько групп:
1. Одну.
 2. Две.
 3. Три.
 4. Четыре.
 5. Пять.
41. Объем грузоперевозок выражается показателем:
1. Грузооборотом.
 2. Транспортоборотом.
 3. Интенсивностью движения.
 4. Коэффициентом развития трассы.
 5. Габаритом.
42. Схема транспортных связей отображает:
1. Направление и объем грузоперевозок.
 2. Количество движущегося транспорта.
 3. Численность перевозимых людей.
 4. Скорость движения транспорта.
 5. Размещение дорожной сети.
43. Схема транспортных связей может отображаться на плане:
1. В масштабе и вне масштаба.
 2. Условно.
 3. Специальными знаками.
 4. В цифровом виде.
 5. В 3-D изображении.
44. Схема транспортных связей обеспечивает:
1. Выбор направления и местоположения трассы проектируемой дороги.
 2. Расчет параметров водопропускного сооружения.
 3. Экономического обоснования проектирования трассы дороги.
 4. Расчеты параметров водопропускных сооружений.
 5. Установление объемов земляных работ.
45. При выборе направления трассы автомобильной дороги необходимо учитывать условия:
1. Проектировать по кратчайшему расстоянию между грузооборотными пунктами.
 2. Пересекать водотоки в наиболее широких местах.
 3. Размещать дорогу по наиболее возвышенным точкам рельефа.
 4. По возможности размещать дорогу на пахотных землях.
 5. Занимать земли с высоким баллом плодородия.

46. При выборе направления дорог в плане используют графоаналитические методы.

47. Автомобильные дороги, размещаемые на территории сельскохозяйственной организации и обеспечивающие ее внутренние перевозки являются:

48. Проселочные дороги обеспечивают связь:

49. Поселковые дороги сельскохозяйственной организации размещаются:

50. Полевые дороги включают:

51. Проектирование полевых дорог производится с учетом:

52. Магистральные полевые дороги связывают производственный центр с:

53. Линии обслуживания (полевые дороги) обеспечивают:

1. Комбинаторный и многоугольника сил.

2. Векторный.
3. Внемасштабный.
4. Масштабного.
5. Цифрового.

1. Внутрихозяйственными дорогами.

2. Внехозяйственными дорогами.
3. Республиканскими дорогами.
4. Международными автомагистралями.
5. Дорогами областного подчинения.

1. С районным центром.
2. С полями севооборотов.

3. Между отдельными селениями сельскохозяйственной организации.

4. Между районными центрами.
5. Между областными центрами.

1. В центральной усадьбе и центрах производственных подразделений.

2. В севооборотных массивах.
3. В производственном центре хозяйства.
4. В границах севооборотов.
5. На территории животноводческих комплексов.

1. Магистральные дороги и линии обслуживания.

2. Служебные и патрульные дороги.
3. Внешние магистральные дороги.
4. Лесовозные дороги.
5. Дороги районного значения.

1. Перемещения по ним тракторных агрегатов и сельскохозяйственных машин.

2. Внешних перевозок грузов.
3. Международных транспортных сообщений.
4. Движения сельских жителей.
5. Наличия и размещения транспортных узлов района.

1. Севооборотным массивом.

2. С центральной усадьбой.
3. С районным центром.
4. С областным центром.
5. С железнодорожной станцией.

1. Холостые проезды и развороты транспортных агрегатов во время работы на полях севооборота.

2. Движение легкового транспорта.
3. Связь внутрихозяйственных дорог сельскохозяйственной организации с дорогами общего пользования.
4. Связь производственного центра с хозяйственным центром.
5. Связь хозяйственного и районного центров.

54. Проектирование полевых дорог производят с учетом:

1. Положение границ полей, севооборотов и рабочих участков.

2. Положения инженерных сетей и коммуникаций.
3. Качественного состава земель.
4. Видов земель.
5. Размещения райцентров.

55. Установление технических показателей автомобильной дороги связано с определением:

1. Среднесуточной интенсивности движения транспорта.

2. Местоположения дороги.
3. Природно-климатических условий.
4. Залежей полезных ископаемых.
5. Количества переездов местного населения.

56. Для определения интенсивности движения автомобилей определяют:

1. Грузонапряженность дороги (титула).

2. Длину водопропускного сооружения.
3. Ширину полосы отвода автомобильной дороги.
4. Допустимую скорость движения транспорта.
5. Высоту земляного полотна.

57. Интенсивность движения автомобилей рассчитывается по формуле:

$$1. N = \frac{Qfk}{t\phi P}$$

$$2. B = \frac{Q_1}{\varepsilon h_d v_d}$$

$$3. K = \frac{Q_n}{\sqrt{i_o}}$$

$$4. P_b = EK + C \rightarrow \min.$$

$$5. K_1 = l_{c_1}$$

58. Показатель интенсивности движения автомобилей имеет единицы измерения:

1. авт./сут.

2. т/год.
3. м³/с.
4. км/ч.
5. т/м².

59. Для дорог IV категории расчетная скорость движения транспорта составляет:

1. 80 км/ч.

2. 100 км/ч.
3. 120 км/ч.
4. 60 км/ч.
5. 125 км/ч.

60. Плотность дорожной сети определенной территории находится как:

1. Отношение протяженности дорожной сети к площади территории.

2. Отношение протяженности дорожной сети к массе перевозимого по ней груза.
3. Отношение протяженности дорожной сети к количеству транспортных средств, движущихся по ней за единицу времени.
4. Отношение протяженности дорожной сети к длине дорог с твердым покрытием.
5. Отношение протяженности дорожной сети к численности пассажироперевозок.

61. В состав технических показателей оценки вариантов размещения трасс дорог в плане входят:

62. Коэффициент развития трассы определяется как:

63. В состав экономических показателей оценки вариантов размещения трасс дорог в плане входят:

64. Стоимость строительства автомобильной дороги определяется по формуле:

65. Для расчета стоимости строительства инженерного водопропускного сооружения необходимо иметь информацию:

1. Длина трассы и площадь земель под дорогой.
2. Стоимость строительства дорог.
3. Затраты на перевозки грузов.
4. Сбережения на эксплуатацию дорог.
5. Приведенные затраты.

1. Отношение длины запроектированной трассы к длине по прямой между ее начальной и конечной точками.

2. Отношение длины трассы к объему перевозимого по ней груза.
3. Отношение длины трассы к площади занимаемых дорогой земель.
4. Отношение длины трассы к количеству транспортных средств, передвигающихся по ней.
5. Отношение длины дорог с твердым покрытием к общей протяженности дорог района.

1. Капитальные затраты, ежегодные затраты и сбережения.

2. Максимальный продольный уклон местности по трассе и наименьшее расстояние видимости поверхности дороги.
3. Количество пересечения водотоков и их общая ширина.
4. Количество пересечений с существующими дорогами.
5. Коэффициент развития трассы.

$$1. K_d = L_d \cdot c_d \cdot$$

$$2. K = S_d \cdot c_n \cdot k_n \cdot$$

$$3. K = K_1 + K_2 + K_3,$$

$$4. t = \frac{K_c}{\Xi_{\text{общ}}} \cdot$$

$$5. P_b = EK + C \rightarrow \min \cdot$$

1. О длине инженерного сооружения и стоимости строительства его 1 пог. м.

2. О габарите инженерного сооружения.
3. О строительном материале, из которого планируется строительство инженерного сооружения.
4. О количестве транспортных средств, передвигающихся по инженерному сооружению.
5. О пропускной способности сооружения.

66. Ежегодные затраты на перевозку грузов определяются по формуле:

$$1. P = \sum_{i=1}^n Q_i l_i c_i .$$

$$2. 3_n = \sum_{i=1}^n S_n n_i .$$

$$3. C_c = R + P + A + 3_n .$$

$$4. K = K_1 + K_2 + K_3 .$$

$$5. \vartheta = (S_c - S_n) D .$$

67. Суммарные приведенные затраты на строительство автомобильной дороги находятся по формуле:

$$1. 3_n = E_n K_c + C_c \Rightarrow \min .$$

$$2. 3_n = K_c + C_c \Rightarrow \min .$$

$$3. 3_n = E_n K_c \Rightarrow \min .$$

$$4. 3_n = \frac{K_c + C_c}{E_n} \Rightarrow \min .$$

$$5. 3_n = TK_c + C_c E \Rightarrow \min .$$

68. Ежегодные сбережения на перевозке грузов можно рассчитать по формуле:

$$1. \vartheta = \sum_{i=1}^n Q_i l'_i c_i - \sum_{i=1}^n Q_i l_i c_i .$$

$$2. \vartheta = \sum_{i=1}^n Q_i l'_i c_i .$$

$$3. \vartheta = \frac{\sum_{i=1}^n Q_i l'_i c_i}{\sum_{i=1}^n Q_i l_i c_i} .$$

$$4. P = \sum_{i=1}^n Q_i l_i c_i .$$

$$5. t = \frac{K_c}{\vartheta_{\text{общ}}} .$$

69. Величину экономии (убытка) вследствие уменьшения (увеличения) площадей сельскохозяйственных земель под дорогами определяют по формуле:

$$1. \vartheta = (S_c - S_n) D .$$

$$2. \vartheta = \frac{S_c - S_n}{D} .$$

$$3. \vartheta = \frac{S_c D}{S_n} .$$

$$4. \vartheta = \sum_{i=1}^n Q_i l'_i c_i .$$

$$5. \vartheta = \sum_{i=1}^n L_i r_i - \sum_{i=1}^n L_i r'_i .$$

70. Окончательным показателем, характеризующим варианты размещения дороги в плане, является:

71. Срок окупаемости капиталовложений в строительство автомобильной дороги находится по формуле:

72. Графическое изображение проекции трассы на горизонтальную плоскость в определенном масштабе называют:

73. Горизонтальные кривые на дорогах IV категории вписываются если угол поворота трассы ($\acute{\alpha}$) имеет значение:

74. Горизонтальная кривая характеризуется следующими параметрами:

75. Элемент горизонтальной кривой тангенс (T) определяется по формуле:

1. Срок окупаемости капиталовложений на строительство дороги.

2. Суммарные сбережения.
3. Суммарные капитальные затраты.
4. Суммарные приведенные затраты.
5. Суммарные ежегодные затраты.

$$1. t = \frac{K_c}{\mathcal{E}_{\text{общ}}}$$

$$2. t = \frac{\mathcal{E}_{\text{общ}}}{K_c}$$

$$3. t = K_c \mathcal{E}_{\text{общ}}$$

$$4. t = K_c C$$

$$5. t = \sum_{i=1}^n Q_i l'_i c_i$$

1. Планом трассы.

2. Чертежом дороги.
3. Продольным профилем дороги.
4. Поперечным профилем дороги.
5. Поперечным профилем дорожной одежды.

$$1. \acute{\alpha} \geq 10^\circ$$

$$2. \acute{\alpha} \leq 10^\circ$$

$$3. \acute{\alpha} \leq 5^\circ$$

$$4. 2^\circ \leq \acute{\alpha} \leq 10^\circ$$

$$5. \acute{\alpha} \geq 3^\circ$$

1. Углом поворота ($\acute{\alpha}$) и радиусом (R).

2. Углом поворота ($\acute{\alpha}$) и точкой нулевых работ.
3. Углом поворота и кюветом.
4. Углом поворота и продольным уклоном.
5. Углом поворота и коэффициентом развития трассы.

$$1. T = R \operatorname{tg} \frac{\alpha}{2}$$

$$2. T = \frac{\pi R \alpha}{180}$$

$$3. T = \operatorname{tg} \frac{\alpha}{2}$$

$$4. T = \frac{180}{R} \operatorname{tg} \alpha$$

$$5. T = \frac{K}{2} \pi$$

76. Длина горизонтальной кривой (K) определяется по формуле:

$$1. K = \frac{\pi R \alpha}{180}.$$

$$2. K = \frac{\pi \alpha}{180}.$$

$$3. K = \pi R \alpha.$$

$$4. K = \frac{\pi R^2}{180}.$$

$$5. K = \frac{\pi \alpha}{R}.$$

77. Элемент горизонтальной кривой домер (D) показывает:

1. На сколько сумма двух тангенсов больше длины кривой.

2. На сколько сумма двух тангенсов больше биссектрисы.

3. На сколько кривая больше длины двух тангенсов.

4. На сколько длина кривой больше длины ее радиуса.

5. На сколько длина кривой больше длины двух радиусов.

78. Для построения продольного профиля производят разбивку пикетажа по трассе дороги:

1. Через 100 м или 50 м.

2. Через 60 или 30 м.

3. Через 40 или 20 м.

4. Через 300 или 150 м.

5. Через 200 или 300 м.

79. При разбивке пикетажа положение пикета начала горизонтальной кривой в плане определяется по формуле:

1. $ПК\ НК = ПК\ ВУ - Т.$

2. $ПК\ НК = ПК\ ВУ - Д.$

3. $ПК\ НК = ПК\ ВУ + Д.$

4. $ПК\ НК = ПК\ ВУ - Б.$

5. $ПК\ НК = ПК\ КК - Б.$

80. При разбивке пикетажа положение пикета конца горизонтальной кривой в плане определяют по формуле:

1. $ПК\ КК = ПК\ ВУ + Т - Д.$

2. $ПК\ КК = ПК\ ВУ + Д.$

3. $ПК\ КК = ПК\ ВУ + К.$

4. $ПК\ КК = ПК\ НК + Б.$

5. $ПК\ КК = ПК\ ВУ + Б.$

81. Процесс проектирования оси дороги на плановую основу в определенном масштабе называют:

1. **Трассированием.**

2. Планированием.

3. Масштабированием.

4. Нивелированием.

5. Горизонтированием.

82. Трассирование автомобильной дороги в плане может выполняться:

1. **Тангенциальным и «сплайн» методами.**

2. Диагональным и векторным методами.

3. Методами по обвертывающей и секущей.

4. Аналитическим методом.

5. Графическим методом.

83. Трассирование местной автомобильной дороги на мелиорируемых землях привязывается:

1. **К положению элементов мелиоративной сети.**

2. К размещению полей севооборотов.

3. К положению полевых защитных полос.

4. К положению линейных коммуникаций (железнодорожи).

5. К размещению водопропускных сооружений.

84. Центробежная сила, действующая на движущийся по горизонтальной кривой автомобиль, определяется по формуле:

$$1. F = \frac{mv^2}{gR}.$$

$$2. F = \frac{v^2}{gR}.$$

$$3. F = \frac{m}{gR}.$$

$$4. F = \frac{R}{g}m.$$

$$5. F = \frac{mv^2}{g}.$$

85. Наименьший радиус горизонтальных кривых в плане для дорог IV категории составляет:

1. 250 м.

2. 400 м.

3. 125 м.

4. 100 м.

5. 50 м.

86. На вираж дороги для обеспечения устойчивости автомобиля устраивают:

1. Односкатный профиль с уклоном в сторону центра кривой.

2. Двускатный поперечный профиль.

3. Трехскатный поперечный профиль.

4. Двускатный и трехскатный поперечные профили.

5. Односкатный профиль без уклона в сторону центра кривой.

87. Радиус горизонтальной кривой, при котором обеспечивается устойчивое движение автомобиля, определяется по формуле:

$$1. R \geq \frac{v^2}{127(0,3\phi \pm i)}.$$

$$2. R \geq \frac{127(0,3\phi \pm i)}{v^2}.$$

$$3. R \geq \frac{mv^2}{gR(0,3\phi \pm i)}.$$

$$4. R \geq \frac{F\delta}{0,3\phi \pm i}.$$

$$5. R \geq \frac{127(0,3\phi \pm i)}{t}.$$

88. Участок автомобильной дороги с односкатным поперечным профилем называется:

1. Вираз.

2. Кювет.

3. Обочина.

4. Земляное полотно.

5. Обрез.

89. Вираз автомобильной дороги имеет элемент:

1. Откос виража.

2. Основание виража.

3. Кривую виража.

4. Кювет виража.

5. Кавальер виража.

90. Пересечения и примыкания автомобильных дорог бывают:
1. В одном и разных уровнях.
 2. Низкие и высокие.
 3. Ровные и извилистые.
 4. Береговые и промежуточные.
 5. Поперечные и продольные.
91. Пересечения автомобильных дорог проектируют по возможности под углом:
1. 90°.
 2. 5°.
 3. 23°.
 4. 32°.
 5. 120°.
92. Продольный профиль автомобильной дороги отражает:
1. Положение проезжей части дороги относительно поверхности земли.
 2. Положение полосы отвода.
 3. Положение оси дороги относительно поверхности земли.
 4. Положение кювета относительно земли.
 5. Положение банкета относительно земли.
93. При размещении проектной линии в продольном профиле над профилем земной поверхности земляное полотно дороги возводят:
1. В насыпи.
 2. В выемке.
 3. В точках "0" работ.
 4. В кюветах.
 5. В полосе отвода.
94. При пересечении проектной линией профиля земной поверхности дорога располагается:
1. В насыпи.
 2. В выемке.
 3. В точках "0" работ.
 4. В кюветах.
 5. В полосе отвода.
95. Положение проектной линии в продольном профиле дороги характеризуется:
1. Отметками бровки земляного полотна.
 2. Отметками земли по оси дороги.
 3. Отметками тальвега.
 4. Отметками условного горизонта.
 5. Отметками уровня грунтовых вод.
96. Разница между отметкой бровки земляного полотна и отметкой земли по оси дороги есть:
1. Рабочая отметка.
 2. Отметка главного лога.
 3. Отметка дна водотока.
 4. Отметка оси дороги.
 5. Отметка бровки кювета.
97. Для улучшения эксплуатационных показателей автомобильную дорогу в продольном профиле стремятся проектировать:
1. С минимальными уклонами.
 2. С нулевым уклоном.
 3. С максимальным уклоном.
 4. В глубокой выемке.
 5. В высокой насыпи.
98. Рекомендуемую рабочую отметку земляного полотна дороги в продольном профиле для суглинистых и глинистых почв принимают:
1. 0,5–0,8 м.
 2. 1,0–1,5 м.
 3. 2,0–3,0 м.
 4. 4–5 м.
 5. 5–6 м.

99. Расстояние между вершинами разноименных переломов проектной линии в продольном профиле автомобильной дороги называются:

100. Кюветом называется:

101. Отметка бровки земляного полотна автомобильной дороги в продольном профиле определяется по формуле:

102. На дорогах низких категорий вертикальные кривые в продольном профиле вписываются при алгебраической разности уклонов:

103. Длина вертикальной кривой в продольном профиле дороги находится:

104. Значение биссектрисы вертикальной кривой в продольном профиле находится по формуле:

1. Шагом проектирования.

2. Расстоянием видимости встречного транспорта.
3. Расстоянием видимости поверхности дороги.
4. Расстоянием между пикетами.
5. Расстоянием от НК до ВУ.

1. Водоотводное сооружение, обеспечивающее отвод поверхностных стоков.

2. Водопрopusное сооружение.
3. Водозадерживающее сооружение.
4. Водопоглощающее сооружение.
5. Водоотталкивающее сооружение.

$$1. H_{n+1} = H_n \pm l_i.$$

$$2. H_{n+1} = \frac{h}{l}.$$

$$3. H_{n+1} = \frac{H_2 - H_1}{l}.$$

$$4. H_{n+1} = \frac{H_2 - H_1}{S}.$$

$$5. H_{n+1} = \frac{\pi R \alpha}{180}.$$

1. 20 ‰ и более.

2. 5 ‰ и более.
3. 10 ‰ и более.
4. 50 ‰ и более.
5. 100 ‰ и более.

$$1. K = R(i_1 \pm i_2).$$

$$2. K = \frac{\pi R \alpha}{180^\circ}.$$

$$3. K = 2T - Д.$$

$$4. K = R \operatorname{tg} \frac{\alpha}{2}.$$

$$5. K = \frac{mv^2}{2R}.$$

$$1. Б = \frac{T^2}{2R}.$$

$$2. Б = \sqrt{T^2 - R^2} - R.$$

$$3. Б = R \operatorname{tg} \frac{\alpha}{2}.$$

$$4. Б = \frac{(a+b)}{2} h.$$

$$5. Б = ml \frac{(h_2 - h_1)^2}{12}.$$

105. Вертикальные кривые в продольном профиле бывают:

1. Выпуклыми и вогнутыми.
2. Симметричными и асимметричными.
3. Радиальными и ортогональными.
4. Эллипсоидные и синусоидные.
5. Прямые и обратные.

106. В рабочие отметки продольного профиля вводятся поправки за вертикальные кривые, определяемые по формуле:

1. $y = \frac{x^2}{2R}$.
2. $y = \frac{ax}{R}$.
3. $y = \frac{2R}{x^2}$.

107. Расстояние от пикетажа до точки «нулевых» работ в продольном профиле определяется по формуле:

1. $x = \frac{h_1 l}{h_1 + h_2}$.
2. $x = \frac{h_1 + h_2}{h_1 l}$.
3. $x = \frac{h_1 + h_2}{l}$.

108. Водоотводные сооружения – кюветы проектируются:

1. В выемках, насыпях до 0,5 м и точках "0" работ.

2. В выемках, насыпях более 0,5 м и точках "0" работ.

3. Только в выемках и точках "0" работ.

1. от 10 до 30 %.

2. от 30 до 50 %.

3. более 50 %.

1. Перепады и быстротоки.

2. Кюветы и резервы.

3. Кюветы и нагорные канавы.

109. Кювет автомобильной дороги укрепляется одерновкой при продольном уклоне:

110. При продольном уклоне дороги более 50 ‰ проектируются следующие водоотводные сооружения:

1. Обвертывающей и секущей.

2. Тангентиальный и «сплайн» метод.

3. Тупиковый и кольцевой.

111. При проектировании дорог местного значения в продольном профиле используются следующие методы:

1. Во всех пикетах и плюсовых точках.

2. Только в пикетах.

3. В плюсовых точках и точках "0" работ.

112. Объем земляных работ при возведении земляного полотна дороги рассчитывается:

1. $F = \frac{(a+b)}{2} h$.

2. $F = ab$.

3. $F = \pi R^2$.

113. Площадь поперечного сечения автомобильной дороги в насыпи определяется по формуле:

1. $B = a + 2 hm$.

2. $B = 2 hm$.

3. $B = a + hm$.

114. Ширина подошвы насыпи поперечного профиля автомобильной дороги определяется по формуле:

115. Кювет автомобильной дороги укрепляется камнем при продольном уклоне:

1. от 10 до 30 %.
2. до 10 %.
3. **от 30 до 50 %.**
4. более 50 %.

116. Проезжая часть автомобильной дороги на вираже:

1. Сужается.
2. **Расширяется за счет обочин.**
3. Остается без изменения.

117. Поправки за вписывание вертикальных кривых в продольном профиле вводятся:

1. **В рабочие отметки.**
2. В отметки бровки земляного полотна.
3. В отметки земли.

118. С каким знаком вводятся поправки за вписывание выпуклых вертикальных кривых в продольном профиле:

1. **Со знаком "-".**
2. Со знаком "+".
3. Со знаком "+" и "-".

119. С каким знаком вводятся поправки за вписывание вогнутых вертикальных кривых:

1. Со знаком "-".
2. **Со знаком "+".**
3. Со знаком "+" и "-".

120. Кромкой проезжей части дороги называется:

1. **Граница между проезжей частью дороги и обочиной.**
2. Граница между обочиной и откосом.
3. Граница между обрезом и откосом.

121. Земляное полотно автомобильной дороги включает:

1. **Проезжую часть и две обочины.**
2. Проезжую часть и откос земляного полотна.
3. Обочины и откос земляного полотна.

122. Граница между обочиной и откосом земляного полотна называется:

1. **Бровка земляного полотна.**
2. Кромка проезжей части.
3. Подошва земляного полотна.

123. Кавальером называется:

1. **Отвал грунта со спланированными под откос поверхностями.**
2. Углубление для задержания поверхностных вод.
3. Кювет, расширенный по дну.

124. Ширина полосы отвода автомобильной дороги зависит от:

1. **Категории автомобильной дороги.**
2. Класса автомобильной дороги.
3. Протяженности автомобильной дороги.

125. Типовые поперечные профили автомобильной дороги используются при ее проектировании:

1. **По равнинной местности.**
2. Через болото.
3. По пересеченной местности.

126. К источникам увлажнения земляного полотна относят:

1. **Грунтовые воды.**
2. Артезианские воды.
3. Подрусловые воды.

127. К системе дорожного водоотвода относят:

1. **Кюветы и испарительные бассейны.**
2. Дорожную одежду и дорожное корыто.
3. Обрез и берму.

128. Интенсивность зимнего перераспределения влаги в земляном полотне характеризуется:

1. **Коэффициентом пучения.**
2. Коэффициентом сцепления.
3. Коэффициентом устойчивости земляного полотна.

129. Броды проектируются через постоянные водотоки глубиной до:

1. **0,3–0,4 м.**
2. 1,0–1,5 м.
3. 1,5–2,0 м.
4. до 1,0 м.

130. Путепроводы устраиваются:

1. **При пересечении железных дорог и улиц в разных уровнях.**
2. При пересечении водотоков.
3. При пересечении оврагов.

131. Для проезда через глубокие ущелья, овраги и другие естественные препятствия устраиваются:

132. Искусственное сооружение, устраиваемое в нижней части насыпи – для пропуска небольших расходов воды называется:

133. Высотой моста называется расстояние, измеряемое от:

134. Длина моста рассчитывается по формуле:

135. При безнапорном режиме работы дорожной трубы:

136. Дорожной одеждой называется:

137. Покрытием дорожной одежды называется:

138. К капитальному типу дорожной одежды относят:

139. К жесткому типу дорожной одежды относят:

1. Виадук.

2. Эстакады.

3. Путепроводы.

1. Дорожной трубой.

2. Мостом.

3. Путепроводом.

4. Забанкетной канавой.

1. Самой нижней точки пролетного строения до дна водотока.

2. Береговых спор (боков) до дна водотока.

3. Самой верхней точки пролетного строения до дна водотока.

1. $L = B + nd + 2mH + 0,5$.

2. $L = 2mH + 0,5$.

3. $L = H + P + K$.

1. На всем протяжении трубы есть свободная поверхность.

2. Уровень воды неустойчивый и пропускная способность трубы постоянно изменяется.

3. Труба полностью заполнена водой, свободных пространств нет.

1. Укрепленная часть земляного полотна.

2. Укрепления откосов земляного полотна.

3. Укрепление кюветов.

1. Верхний, наиболее прочный слой дорожной одежды.

2. Второй слой дорожной одежды, обеспечивающий распределение нагрузок на земляное полотно.

3. Подстилающий слой дорожной одежды.

1. Асфальтобетонные и цементобетонные покрытия.

2. Гравийные и щебеночные покрытия.

3. Гравийные и щебеночные покрытия, обработанные вяжущими материалами.

4. Гравийные покрытия, обработанные вяжущими материалами.

1. Дорожная одежда с цементобетонным монолитным покрытием.

2. Асфальтобетонная дорожная одежда на гравийном основании.

3. Гравийные и щебеночные покрытия, обработанные вяжущими материалами.

4. Грунтовое покрытия, обработанные вяжущими материалами