

СУЧАСНИЙ СТАН СПОРУД ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

СУЧАСНИЙ СТАН МОСТОВИХ СПОРУД В М. ХАРКІВ

*Київський І.В. замісник директора Департаменту будівництва і
шляхового господарства м. Харкова,*

*Гічак В.М. замісник начальника управління шляхового господарства
м. Харькова*

Вулично-дорожня мережа міста Харкова з мостовими спорудами склалася на основі історичного розвитку міста і має три етапи:

- перший етап пов'язаний з розвитком міста до початку ХХ століття, коли всі мости будувались дерев'яними;
- другий етап (індустріалізація міста) пов'язаний з будівництвом великих заводів і розвитком міста навколо них – завершився до кінця 50-х років, коли всі мости будувались (або відбудовувались після війни) із монолітного залізобетону по нормам, які діяли до 1962 року;
- третій етап пов'язаний з будівництвом житлових мікрорайонів на вільних територіях, коли всі мости будувались із збірного залізобетону.

Залежно від етапу мостові споруди мають своє конструктивне рішення і, головне, вантажопідйомність та габарити. Усього в місті експлуатуються 63 мостові споруди (разом із пішохідними) – 34 мости, 13 шляхопроводів, 4 віадуків і 6 естакад. При цьому в межах міста протікає чотири невеликих річки: Лопань, Харків, Уди і Немишля, тому побудовано 2 греблі.

Слід відзначити, що на відміну від звичайних мостових споруд за межами міста наші споруди дуже активно використовуються для пропуску різних комунікацій: газових, тепломереж, води, електроенергії та зв'язку, великої кількості пішоходів, що значно ускладнює їх експлуатацію і в особливості ремонт.

Геологічне положення нашого міста і його індустріальність привело до збільшення потоку вантажів із Західної Європи. За своїм впливом зростаюча інтенсивність і вага вантажів значно перевищують середньостатичні параметри, які прийняті в нормативних документах, погіршуючи надійність і довговічність мостових споруд. Тому місто має частину мостів, що за термінами служби підійшли до граничного стану і вимагають особливої уваги. Таким чином різне збільшення кількості транспортних засобів, їх видів і, найголовніше, навантажень на вісь при одночасному зниженні пропускної здатності і вантажопідйомності призводить до необхідності довгострокового планування поліпшення дорожньої мережі, мостових споруд і розташованих на них комунікацій. Отже, необхідна професійна оцінка

варіанту ремонту міських дорожньо-транспортних споруд за багатьма критеріями, які повинні враховувати не тільки економічні, але й соціальні та економічні наслідки проведення ремонтних робіт. Тому виникає дуже важка проблема проведення переговорів між різними організаціями для погодження незбіжних інтересів. Крім того, так склалося, що в м. Харкові відсутні спеціалізовані організації по ремонту і будівництву мостових споруд після ліквідації трестом Мостобуд-1 Харківського мостозагону №27, який будував і ремонтував всі мости на території Харкова і області.

Незважаючи на це за останні три роки в місті виконано поточний ремонт на слідуючих спорудах: Моїсеївський, Харківський, Подільський, Новоіванівський, Гуківський, Залютинський. Одночасно виконано капітальний ремонт на Горбатовому мосту та шляхопроводі на окружній дорозі – платформа «Обрій» Львовський шляхопровід.. Зараз ведеться велика робота по капітальному ремонту семи споруд по вулиці Л.Ландау через Московський проспект: це міст через р. Немишля, два шляхопроводи через автомобільні дороги, один шляхопровід через залізницю і три естакади, які продовжують функціонувати. Великі труднощі виникають із організацією руху по цим спорудам як міського транспорту так і автомобільного, тому темпи ремонту різко знижуються. Знаходиться на капітальному ремонті і Купецький міст через р. Лопань в центрі міста. Таким чином останні роки місто приділяє значну увагу ремонту мостових споруд, але відремонтувати всі споруди одночасно неможливо, тому складається перспективний план їх ремонту, виходячи із реальних можливостей при обмеженому фінансуванні. Слід приділити особливу увагу виробленню нового погляду на проблему збереження та утримання мостових споруд в процесі їх експлуатації. Необхідно виконувати ремонт покриття і гідроізоляції в залежності від їх нормативної довговічності. Реалізація зазначеної стратегії фінансування дасть можливість підійти до планомірного зниження коштів на ремонт.

ПРОБЛЕМИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА РЕМОНТУ МОСТОВИХ СПОРУД ПО ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

*Ковака С.В. зав. відділом експлуатації доріг і мостових споруд,
Танциур Д.О. провідний інженер відділу експлуатації доріг і мостових споруд
Служба автомобільних доріг у Харківській області*

Важлива роль мостових споруд в організації транспортного процесу визначає не лише високі вимоги до експлуатаційного стану мостових споруд, але й потребує своєчасного їх ремонту. Проте нині