

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ УКРАИНЫ
ПО ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОМУ ХОЗЯЙСТВУ
ИНСТИТУТ "ДОНЕЦККОМУНДОРПРОЕКТ"
ЛУГАНСКИЙ ОТДЕЛ КОМПЛЕКСНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ
по результатам обследования четырех пойменных
мостов на автодороге республиканского значения
Луганск-Троицк, связывающих город Северодонецк
с городом Лисичанск.

Экз. № 2

Объект № 41392

г. Луганск
1992 г.

2

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ УКРАИНЫ
ПО ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОМУ ХОЗЯЙСТВУ
ИНСТИТУТ "ДОНЕЦКОКОММУНДОРПРОЕКТ"
ЛУГАНСКИЙ ОТДЕЛ КОМПЛЕКСНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ

по результатам обследования четырех пойменных мостов на автодороге республиканского значения Луганск-Троицк, связывающих город Северодонецк с городом Лисичанска

Заказчик: Северодонецкое производственное объединение жилищно-коммунального хозяйства

Объект № 41392

Экз. № 2



Начальник отдела

В.П. Захаревич

г. Луганск

1992 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОБСЛЕДОВАНИЯ

В процессе обследования автомобильного моста №1 из автодороге республиканского значения, соединяющей города Северодонецк и Лисичansk было обнаружено ряд дефектов, влияющих на условия эксплуатации сооружения, а также на безопасность движения автотранспорта и пешеходов.

По результатам обследования можно сделать следующие выводы:

1. Мост построен в 1950 году под нагрузку Н-10 и НГ-50, что не соответствует требованиям СНиП 2.05.03-84 "Мосты и трубы".

2. Имеются несоответствия требованиям действующего СНиП 2.05.03-84, в том числе:

- рабарит моста меньше требуемого по п. I.20;
- ширина пешеходных тротуаров меньше требуемой по п. I.4;
- на мосту отсутствует повышенное барьерное ограждение, требуемое по п. I.7.3.

3. Пролетное строение моста, опоры и фундаменты перегружены дополнительным слоем асфальтобетона. Общая толщина покрытия в пределах 17-20 см, вместо положенных 7 см, что резко снижает грузоподъемность моста.

4. Все металлоконструкции пролетного строения, опор сильно повреждены коррозией. Опорные части и анкерные болты повреждены коррозией до такой степени, что уже не соответствуют своему назначению.

5. Из-за повреждения гидроизоляции проезжей части, ж.б. плиты, уложенные на балки пролетного строения, уже разрушены и, практически, потеряли свою несущую способность.

6. Крайние опоры /устой/ тоже имеют повреждения в виде сколов, трещин, разрушение бетона под опорными листами. Эти дефекты снижают несущую способность опор.

Из вышеизложенного можно сделать следующий вывод:

1. Данный автодорожный мост не удовлетворяет современным нагрузкам и существующей интенсивности движения автотранспорта. Рекомендуется строительство нового ж.б. моста.

2. В случае дальнейшей эксплуатации данного моста, необходимо обеспечить безопасность пешеходов устройством повышенного барьерного ограждения, а движение грузового транспорта общим весом более 10 тонн запретить, установив знак 3.11 по ГОСТ 23451-86. Скорость движения ограничить 25 км/час - знак 3.24. Ежегодно проводить техническое освидетельствование моста, а также ежемесячные осмотры конструкций пролетного строения и опор.

4. ВЫВОДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОБСЛЕДОВАНИЯ

По результатам обследования пойменного автодорожного моста можно сделать следующие выводы:

1. Имеется несоответствие требованиям действующего СНиП 2.05.03-84 "Мосты и трубы", а именно:

- габарит моста не соответствует требованиям п. I.20;
- отсутствие тротуаров для пешеходов;
- отсутствие повышенного барьерного ограждения проезжей части от пешеходных дорожек п. I.⁶⁵.

2. Понижена грузоподъемность моста по следующим причинам:

- пролетное строение и опоры перегружены повышенной толщиной уложенного асфальтобетона на проезжую часть /примерно 30 см вместо проектных 7 см/;
- качество бетона плиты проезжей части низкое, в результате чего разрушился бетон защитного слоя в нижней части плиты, арматура на 30-40% по толщине поражена коррозией;
- все металлоконструкции пролетного строения, опорные части, элементы опор покрыты коррозией из-за отсутствия ухода и покраски.

3. Не обеспечен отвод поверхностных вод с проезжей части.

4. На мосту не обеспечена безопасность проезда транспорта и прохода пешеходов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

I. Все вышеизложенные нарушения требований СНиП 2.05.03-84 и правил безопасности проезда не удовлетворяет существующим нормативным документам, возросшей интенсивности движения и поэтому требуют переустройства моста.