

СТАН АВТОДОРОЖНІХ МОСТІВ УКРАЇНИ

Г.М. Талавіра кандидат технічних наук, доцент
Національний авіакосмічний університет, м. Київ, Україна

Автомобільні штучні споруди, а особливо автомобільні мости – це одна з ланок транспортної інфраструктури країни, яка потребує постійної уваги зі сторони експлуатаційних та будівельних організацій. Сьогодні пережиття автомобільного руху через гостродефектний стан мосту призводить до великих економічних втрат.

Поступово, в процесі експлуатації, стан автодорожніх мостів погіршується, до цього додається низька якість робіт з експлуатації, що може призвести до відмови мостових будівельних конструкцій. На автодорогах загального користування в Україні є два основні експлуатанта: Українська державна корпорація з ремонту та утримання автомобільних доріг «Укравтодор» та органи самоврядування населених пунктів, які підпорядковуються Державному комітету України з питань будівництва, архітектури та житлової політики.

За даними корпорації «Укравтодор» та органів самоврядування населених пунктів на автомобільних дорогах України експлуатуються 20331 міст, загальною довжиною мостового полотна 369,8 км. Характеристика стану автодорожніх мостів України наведена в таблиці 1.

Таблиця 1

Експлуатант	Одинця виміру	Всього	Не задовольняють вимогам ДБН	Задовольняють вимогам ДБН
Укравтодор	шт	16059	10190	5869
	%	100	63	37
Самоврядування населених пунктів	шт	4272	2514	1758
	%	100	59	41

З аналізу таблиці №1 можна побачити, що 63% та 59% мостів, в залежності від експлуатанта, на автодорогах загального користування не задовольняють вимог ДБН В.2.3. -14:2006 «Мости та труби. Правила проектування». Необхідно позначити, що стан автодорожніх мостів, які експлуатуються органами самоврядування населених пунктів, може бути гіршим ніж представлено в таблиці №1, оскільки більшість з них не обстежувалась протягом значного часу, тому достовірних даних про їх технічний стан практично немає.

Більшість автодорожніх мостів запроектовано та побудовано з використанням найдешевшого матеріалу в мостобудуванні – залізобетону, типовими збірними залізобетонними конструкціями (89,3% від загальної кількості). В основному автодорожні мости побудовано за технічними нормами, що діяли до 1962 року і не відповідають умовам за вантажопідйомності та габаритам проїзної частини сьогодення.

На автодорогах загального користування експлуатуються 1489 мостів, які мають ширину проїжджої частини меншу ніж 8м., де повністю або частково відсутня смуга безпеки. На автодорогах, де експлуатантом є органи самоврядування населених пунктів, габаритність та вантажопідйомність більше відповідають ДБН, з причин незначного збільшення навантаження та інтенсивності руху автомобільного транспорту, тому в своїй більшості не підлягали суттєвому реконструюванню для підвищення категорії. Але слід зауважити, що експлуатаційні служби на автодорогах місцевого призначення працюють гірше ніж на автодорогах загального користування, тому на цих мостах частіше виникають пошкодження та дефекти конструкцій і мостового полотна. Занепокоюють фахівців деформації, які виникають доволі часто, а саме дефекти в місцях сполучення з насипами підходів, стан водовідводних споруд, опор, тротуарних консолей та інше.

Неодноразова зміна норм проектування автодорожніх мостів, несвоєчасні реконструктивні заходи привели до того, що складі капітальних мостів існують різні за проектуванням по впливам рухомого навантаження прогонові споруди, які розраховані на сприймання та переробку руху колон за схемами Н-8, Н-10, Н-13, Н-18, Н-30. Розрахункове спеціальне навантаження також має велику номенклатуру для різних мостів, що експлуатуються, це може бути як НГ-60 так і НК-80. Практично 44,5% автодорожніх мостів мають обмежений габарит руху автотранспорту та розраховані на застарілі схеми руху рухомого навантаження Н-10 (Н-13) та спеціального навантаження НГ-60, тобто взагалі не задовольняють сучасним умовам руху автотранспортних засобів.

На поточне утримання та експлуатацію штучних споруд на автомобільних шляхах Україна витрачає в 6-7 разів менше коштів, ніж провідні західноєвропейські держави на капітальний ремонт та реконструкцію – в 53 рази менше ніж США.

З аналізу викладеного вище можна зробити підсумок, що в країні не існує чітка система експлуатації штучних споруд на автомобільних дорогах, створення національної системи – завдання доволі складне, для його вирішення потрібно вирішити багато правових, науково-практичних, економічних та організаційних чинників. Технічний стан та організація експлуатаційних заходів мостів та інших штучних споруд на автомобільних дорогах є незадовільним, що є суттєвою загрозою їх безвідмовного функціонування в системі дорожніх мереж країни. Цей стан виник завдяки суттєво витратному механізму господарювання, для котрого підхід до проблем експлуатаційної роботи мостових споруд вважається проблемою другорядною та супутньою в розвитку транспортної інфраструктури.