

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

склалася така система організації утримання, експлуатації і виконання ремонтних робіт на мостових спорудах, яка неспроможна швидко та якісно вирішувати ці завдання. Багато в чому це пояснюється недостатньою проробкою проблеми, відсутністю будь-яких економіко-математичних обґрунтувань при виборі сучасних схем утримання та проведення ремонтних робіт в умовах недостатнього фінансування, обмежених ресурсів та дуже швидкого зростання вантажопідйомності транспортних засобів. І, найголовніше, відсутністю спеціалізованих мостових організацій, які б могли на професійному рівні виконувати експлуатацію та поточні ремонти. Крім того, дуже обмежена кількість професійних спеціалізованих організацій по капітальному ремонту мостових споруд з повним набором спеціалізованих механізмів і професійних робочих, які б могли вести роботи за сучасними технологіями із сучасними матеріалами. Отже, необхідна оцінка варіанта ремонту мостових споруд за багатьма критеріями, які повинні враховувати не тільки економічні, але й соціальні та екологічні наслідки проведення ремонтних робіт.

На нинішній час склад транспортної системи визначається тільки рухомим складом і не визначається шляхами сполучень, тому розглядати перспективу розвитку транспорту без урахування шляхів сполучення не коректно. Різке збільшення кількості транспортних засобів, їх видів і, найголовніше, навантажень на вісь, при одночасному зниженні пропускної здатності мостів призводить до різкого зниження надійності мостових споруд, основна маса яких побудована в середині ХХ століття за нормами, які не можуть враховувати нинішні навантаження. Тому виникає значний дисбаланс між рухомим складом і надійністю споруд, що може призвести до їх руйнування. Дисбаланс існує і в фінансовій складовій, так як автомобільні дороги і мостові споруди належать державі і фінансуються із бюджету, а транспорт як правило комерційний, тому дороги являються найбільш проблемною частиною транспортного комплексу. Так дуже складно застосовувати ринкові відношення між бюджетними дорогами і комерційним транспортом, тим паче, що контроль за транспортними засобами виконувати дуже складно тут не врятовують ні знаки ні обмеження, тут чиста психологія. Слід звернути увагу і на найважливішу обставину суттєвої диспропорції між фактичними і необхідними обсягами ремонтних робіт, що склалися за останні 25 років, коли ресурси на утримання мостових споруд виділялися не в достатній кількості, як правило за залишковим принципом. По суті система утримання споруд нині змушена «наздоганяти» нормативний графік ремонтних робіт в результаті значних недоремонтів в минулому. Крім того багато споруд за терміном служби підійшли до граничного стану, відремонтувати одразу всі споруди під нові нормативні вимоги практично неможливо, а

з будівництвом нових у нас проблеми, у зв'язку з тим, що мостова споруда за кошторисом дуже витратна стаття. Яка ж ситуація спостерігається в цьому питанні?

Аналізуючи надійність та довговічність 250 мостових споруд по Харківській області, які знаходяться на балансі Служби автомобільних доріг маємо такі висновки:

- 11% мостових споруд знаходяться в 2-ому стані;
- 64,9% мостових споруд знаходяться в експлуатаційному стані «3» - працездатні;
- 22,6% мостових споруд знаходиться в експлуатаційному стані «4» - обмежено працездатні і вимагають особливої уваги;
- окремі елементи, обмежено працездатних мостів: прогонові будов, тротуари, опорні частини, деформаційні шви знаходяться в «5» експлуатаційному стані і вимагають негайного капітального ремонту;
- 1,1% споруд знаходяться в аварійному стані.

Стратегічно, на майбутнє для збереження працездатних споруд та захисту від подальшого руйнування на найбільш вузьких місцях доріг необхідно б виконувати поточні ремонти гідроізоляції і асфальтобетонного покриття, за нормативними показниками як найменш довговічних та найбільш уразливих. Ці ремонти складають всього 4% від вартості споруди, але можуть подовжити роботу споруди в два рази.

СОСТОЯНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ МОНГОЛИИ

*Уянга Эрдэнэбилэг старший инженер государственной организации
«Дархан АЗЗА», г.Дархан, Монголия*

Инфраструктура Монголии, особенно его транспортная и водохозяйственная инфраструктура, страдает от серьезных недостатков [1] (рис. 1), но правительство осуществляет различные крупномасштабные проекты развития инфраструктуры, чтобы улучшить предоставление инфраструктурных услуг.

С конца прошлого века в Монголии большое внимание было уделено строительству дорог и созданию дорожной сети. В результате сеть автомобильных дорог общего пользования Монголии к 2003 году, за десятилетие, увеличилась на 33%. В настоящий момент наблюдается тенденция дальнейшего роста и развития сети. По статистике в 2010 году общая протяженность автомобильных дорог Монголии составляла 49249 км.