



РОСЖЕЛДОР

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (СГУПС)✉ 630049, г. Новосибирск - 49,
ул. Дуси Ковальчук, 191☎ 228-74-70, 228-75-75
факс (383) 226-79-78
E-mail: public@stu.ru

22.11.13

№ 3017

Начальнику ГКУ НСО ТУАД
К.Г. Громенко

На № _____ от _____

Заключение

по результатам осмотра моста через р. Шарап на 96 км а/д «Новосибирск – Кочки – Павлодар (в пред.РФ)» в Ордынском районе Новосибирской области

Автодорожный мост через р. Шарап на 96 км а/д «Новосибирск – Кочки – Павлодар (в пред.РФ)» построен в 1968 году. Пролетные строения моста изготовлены из диафрагменных балок полной длиной 14.06 м по типовому проекту Выпуск 56 инв.№147/1 (СДП 1957 г.) под нагрузку Н-18, НК-80. В 2001 году на мосту выполнены ремонтные работы по переустройству мостового полотна. Начиная с 2006 года, в рамках выполняемых периодических осмотров отмечалось проявление деградационных процессов в конструкциях пролетных строений в виде признаков нарушения гидроизоляции мостового полотна, морозного разрушение бетона, трещин в диафрагмах балок и в плите проезжей части. При этом состояние сооружения в целом оставалось достаточно стабильным. К 2013 году выявлены прогрессирующие повреждения плиты проезжей части - состояние гидроизоляции заметно ухудшилось, площадь участков выщелачивания бетона с образованием сталактитов увеличилась, возросло количество трещин и величина их раскрытия. Помимо этого появились силовые сколы бетона (лещадка) ребер балок пролетных строений в опорных узлах.

В течение летнего периода 2013 г. в развитии этих дефектов произошло качественное изменение. В пролете №1 в плите балки №2 зафиксировано растрескивание бетона на отдельные сегменты. На нижней грани левой консоли ригеля опоры №2 выявлена силовая трещина. Совокупность имеющихся повреждений и характер их развития свидетельствуют о том, процесс нарастания дефектности может перейти в неконтролируемую стандартными надзорными мероприятиями стадию и привести к возникновению аварийной ситуации, аналогичной, например, образованию в 2013 году пролома плиты проезжей части на мосту через р.Карасук на км 186+755 этой же автодороги. С учетом изложенного существующее на настоящий момент состояние моста через р.Шарап следует рассматривать как предаварийное.

Для предотвращения разрушения основных несущих конструкций необходимо ограничить движение транспорта по мосту величиной нагрузки на ось не более 5 тонн, а также ограничить скорость движения на участке расположения моста для всех транспортных средств до 50 км/ч, обеспечить постоянный контроль и наблюдение за развитием повреждений.

В плановом порядке следует предусмотреть мероприятия по восстановлению потребительских качеств дефектных конструкций моста или по их замене.

Проректор по научной работе,
доктор технических наук, профессор

С.А. Бокарев