

**ОСОБЕННОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ И  
ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ МОСТА ЧЕРЕЗ Р. ГРИВДА НА  
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ Р-2 СТОЛБЦЫ – ИВАЦЕВИЧИ –  
КОБРИН, КМ 140,577.**

*Шиманская О.С.*

*Белорусский национальный технический университет*

При выполнении обследования моста через р.Гривда на км 140,577 автомобильной дороги Р-2 Столбцы – Ивацевичи – Кобрин (рис.1), сотрудниками НИЛ МИС БНТУ была определена грузоподъемность пролетных строений сооружения с использованием ПК MIDAS CIVIL и ЛИРА. Пролетные строения железобетонные монолитные двухконсольные, с подвесным пролетным строением, выполнены применительно к схеме 15 Сборника типовых проектов железобетонных и каменных искусственных сооружений Союздорпроекта МВД СССР Гушосдора, выпуск 6, 1947 год, состоят из двух главных балок переменной высоты и продольной балки, расположенной по оси пролетных строений. Главные и продольная балки объединены плитой проезжей части, поперечными балками и распорками, выполненными в осях опор. Несущие элементы моста находятся в удовлетворительном состоянии, однако грузоподъемность сооружения не соответствует требованиям современных норм, что обусловлено, прежде всего, низким классом проектных нагрузок – Н-10 и НГ-60. Кроме того, габарит мостового полотна – Г-6,94+2×0,54 – не соответствует требуемой пропускной способности.

По рекомендациям, разработанным в НИЛ МИС БНТУ, выполнен капитальный ремонт сооружения, в результате которого грузоподъемность моста теперь составляет А14 и НК-112, а габарит проезда по сооружению – 10 м. Для этого использованы дополнительные несущие приставные элементы рамной конструкции, установленные с двух сторон. Рамные конструкции выполнены из балок индивидуальной проектировки и стоек, объединенных с балками монолитными надопорными участками. Стойки на свайном основании, установлены в створах существующих опор. Для объединения существующих конструкций и элементов уширения устроена монолитная накладная плита усиления, включенная в совместную работу с главными балками пролетных строений старой центральной части и уширений, а также выполнено омоноличивание с усилением узлов опирания подвески, что позволило устранить деформационные швы на мостовом полотне. Повышение грузоподъемности и пропускной

способности сооружения до уровня современных норм позволяет продлить срок его дальнейшей службы и сэкономить материальные ресурсы.