

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БІОРЕСУРСІВ І
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ МЕХАНІКИ ТА АВТОМАТИКИ АПВ НААН
ДЕРЖАВНИЙ БІОТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**



***ЗБІРНИК
ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ***

*X Міжнародної науково-технічної конференції з нагоди
116-ї річниці від дня народження
доктора технічних наук, професора,
члена-кореспондента ВАСГНІЛ,
віцепрезидента УАСГН
КРАМАРОВА
Володимира Савовича
(1906-1987)*

«КРАМАРОВСЬКІ ЧИТАННЯ»

*23-24 лютого 2023 року
м. Київ*

Аналіз результатів обстеження дозволяє зробити наступні висновки:

1. Ступінь руйнування мосту за МР В.2.3-218-03450778-771:2010 оцінюється як сильний (80%). Технічний стан мосту за ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2012 непридатний (5-й стан). Після влаштування тимчасового переходу шляхом засипки прольотів 1-2-3 насипним ґрунтом технічний стан переходу оцінюється як обмежено справний (4-й стан).

2. Виконані відновлювальні роботи на мосту слід розглядати лише як тимчасове відновлення. Отвір мосту недостатній, конструкція дорожнього одягу та огороження не відповідають вимогам чинних норм. Режим руху транспорту по тимчасово відновленому мосту слід з обмеженням по масі транспортних засобів до 25 т, та швидкості до 30 км/год.

3. Згідно додатку 3 «Методики обстеження будівель та споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів, від 28.04.2022», категорія пошкодження об'єкта – II, що передбачає проведення капітального ремонту.

4. Враховуючи значний термін експлуатації вцілілих конструкцій мосту та їх низьку, у порівнянні з сучасними вимогами вантажопідйомність, рекомендується будівництво нового мосту.

УДК 515.2

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМОУТВОРЕННЯ АРХІТЕКТУРИ МОСТІВ

Є. А. БАКУЛІН, к.т.н., доцент;

Ю. С. ВОЛОШКО, студент

Національний університет біоресурсів і природокористування України

E-mail: bakulina88@ukr.net

Переважає більшість мостів в Україні побудована або відбудована після Другої світової війни. Скрутне економічне становище у повоєнній країні та необхідність швидкого відновлення сполучення між берегами річок та ущелин, спонукали до пошуків швидкого й максимально дешевого способу вирішення цієї проблеми. В результаті, в різні періоди було розроблено ряд типових проектів, що унеможливило індивідуальний підхід до кожного моста. Через це переважає більшість мостів України позбавлені архітектурної виразності.

Велика частина мостів на автомобільних дорогах загального користування в Україні має залізобетонні збірні розрізні прогонові будови. Використання такого виду конструкцій суттєво обмежує свободу творчості при їх проектуванні.

Значно більшої варіативності у вирішенні образу моста надає використання нерозрізних прогонових будов з монолітного залізобетону.

Вибір конструктивної схеми та особливості архітектури мостів залежать від характеру перешкоди, яку перетинає міст. Для рівнинної річки краще підходить горизонтально орієнтована прогонова будова (балкова або рамна), а для гір, ярів, ущелин кращим варіантом буде аркова або підвісна конструкція. Використання монолітного залізобетону дозволяє вирішувати ці задачі більш широко.

У зв'язку з розвитком туристичного потенціалу України, існує необхідність у покращенні не тільки якості, але й естетики інфраструктури. Мости є помітними та часто домінуючими спорудами у міському та природному ландшафтах та складають основу композиції середовища.

Мова йдеться переважно про середні мости та способи надання їм архітектурної виразності, оскільки вони є одними з найбільш поширених в Україні.

Для вирішення проблеми відсутності архітектурної та естетичної привабливості мостів пропонується відійти від масового використання типових проєктів залізобетонних збірних розрізних прогонових будов та ширше використовувати монолітний залізобетон. Це дасть змогу ефективніше враховувати особливості оточуючого середовища при проектуванні мостів та шляхопроводів.

Крім того, важливо не нехтувати рекомендаціями ДБН В.2.3-22:2009 щодо необхідності проведення конкурсу перед проектуванням мостів в населених пунктах, курортних зонах, у місцях відпочинку та на автомагістралях загальнодержавного значення. Обов'язковою частиною такого конкурсу має бути врахування архітектурної та естетичної виразності моста.

Список використаних джерел

1. ДБН В.2.3-22:2009. Мости та труби. Основні вимоги проектування;
2. ДБН В.2.3-14:2006. Мости та труби. Правила проектування;