

Запропоновано імовірнісне трактування прогнозу ресурсу залізобетонних згинаних елементів мостів та практична інженерна методика прогнозування ресурсу залізобетонних згинаних елементів мостів заданої надійності. Методика в повній мірі відповідає національним нормам ДБН В.1.2-14:2009 та Єврокоду.

Запропонована методика дає можливість на етапі проектування оцінити ресурс елемента, поєднуючи в собі не тільки характеристики самого перерізу і навантажень, але і умови середовища.

[1] Яцко Ф.В. Практична інженерна методика оцінки ресурсу залізобетонних елементів мостів в процесі проектування / Яцко Ф.В. // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2014. – № 25. – С. 138–147.

[2] Durability design of concrete structures – RILEM Report 14 / Edited by A. Sarja and E. Vesikari. – London : Taylor & Francis, 1996. – 93 p.

[3] Folic R. Durability design of concrete structures – Part 1: Analysis fundamentals [Текст] / R. Folic // Facta Universitatis - Series: Architecture and Civil Engineering. – 2009. – Vol. 7, No 1. – P. 1-18.

**УДК 624.012**

## **ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ МОСТІВ, ЗРУЙНОВАНИХ ВИБУХОМ, ЗІ СТАЛЕЗАЛІЗОБЕТОННИМИ ПРОГОНОВИМИ БУДОВАМИ**

### **RAILWAY BRIDGES RECOVERY FEATURES DESTROYED BY THE EXPLOSION WITH STEEL CONCRETE SPAN STRUCTURES**

*канд. техн. наук В.А. Лютий*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V.A. Liutiy, PhD (Tech.)*

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

За час проведення антитерористичної операції в окремих районах Донецької і Луганської областей було зруйновано десятки мостів та шляхопроводів як автомобільного так і залізничного призначення. Більшість цих споруд були збудовані в середині минулого століття за нормами проектування 50-60 років минулого століття.

Відновлення будь-яких споруд повинно виконуватись відповідно до розробленого проекту з урахуванням сучасних норм проектування. Це призводить до заміни майже всіх конструктивних елементів мостів та шляхопроводів, навіть придатних до експлуатації, що призводить до дуже великих матеріальних затрат в сотні мільйонів гривень.

На прикладі відновлення двох одноколіїних залізничних мостів зі сталезалізобетонними прогоновими будовами через річку Кальчик, розташованих на 1260 км ПК 10 ділянки ст. Донецьк – ст. Маріуполь, регіональної філії Донецька залізниця ПАТ «Українська залізниця». Розглянуто особливості відновлення зруйнованих вибухом сталезалізобетонних прогонових будов. В умовах обмеженого фінансування пропонується використання уцілілих металевих частин прогонових будов з підсиленням до сучасних норм проектування, з укладанням монолітної залізобетонної плити проїжджої частини.