

## **Перспективы применения современных деформационных швов мостовых сооружений**

Шиманская О.С.

Белорусский национальный технический университет

Специалистами НИЛ МИС БНТУ в 2016 г. была выполнена исследовательская работа по данным, полученным в ходе осмотра мостовых сооружений объекта реконструкции «Автомобильная дорога

Р-23 Минск-Микашевичи, км 74,0 – км 110,7». При осмотре были определены три варианта применения конструкций деформационных швов на реконструированных сооружениях. Современные проекты предусматривают устройство деформационных швов только над крайними опорами, а часто деформационные швы и вовсе исключаются из конструкции мостового полотна.

На путепроводе рамной конструкции на транспортной развязке ПК 983+13 над крайними опорами применены деформационные швы современной конструкции с металлическим окаймлением и резиновым компенсатором КРМ. На мосту через р.Железнянка на ПК 890+37,34 применены щебеночно-мастичные деформационные швы.



Рис.1 Деформационный шов КРМ.



Рис.2 Щебеночно-мастичный деформационный шов

Мост через канал на ПК 960+13 выполнен без применения деформационных швов, так как монолитная накладная плита пролетных строений объединяется с переходными плитами сопряжений на длине по 2 м в обе стороны. Таким образом, на новых мостовых сооружениях при реконструкции автомобильной дороги Р-23 применены три типа конструкции деформационных швов, работа которых будет изучена и проанализирована при дальнейшей эксплуатации, что позволит сделать выводы о дальнейшей перспективе применения современных конструкций деформационных швов.