

# Переустройство эксплуатируемых железнодорожных мостов под совмещенную езду

Обеспечение возможности автодвижения по железнодорожному мосту.

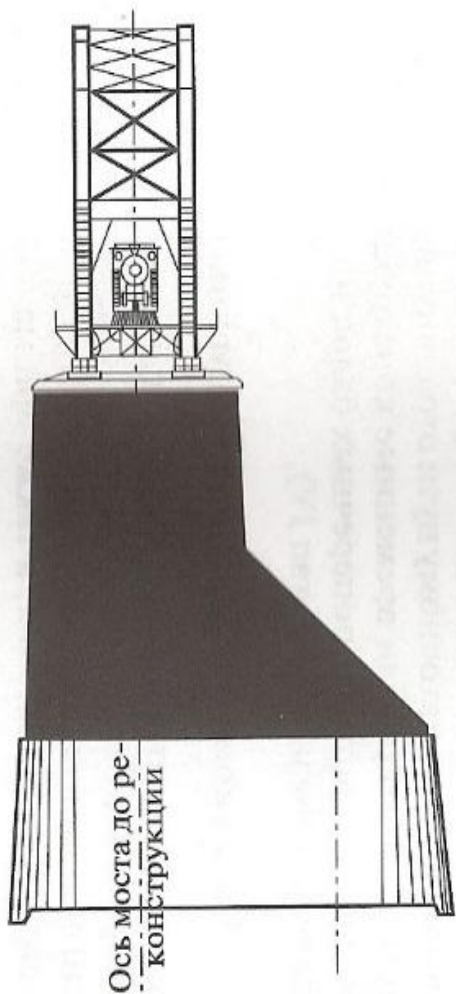
Автодорожный проезд может быть размещен

1) в уровне существующей проезжей части

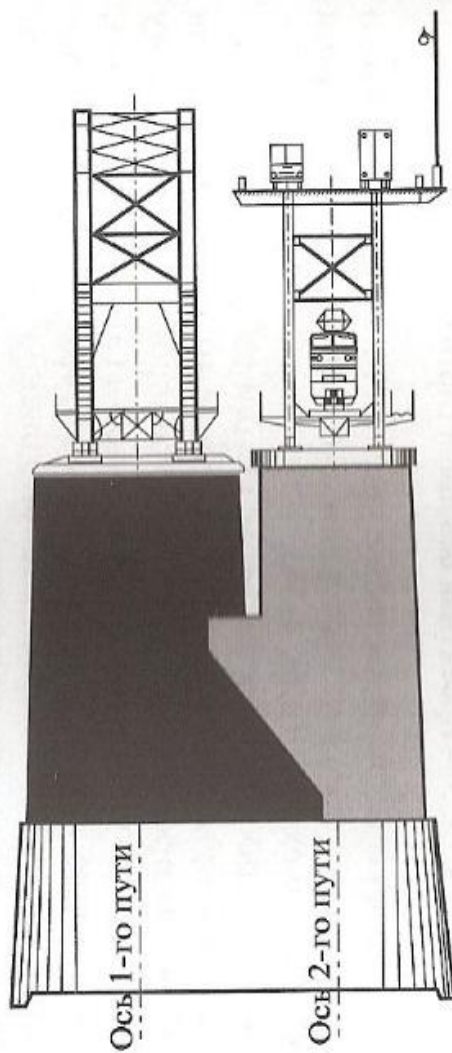
2) в уровне верхних поясов пролетных строений с ездой понизу

3) при большой высоте ферм, не менее 14-15 м на поперечных балках, прикрепляемых к стойкам и подвескам существующих ферм выше габарита приближения строений железнодорожного проезда на мосту («езда посередине»).

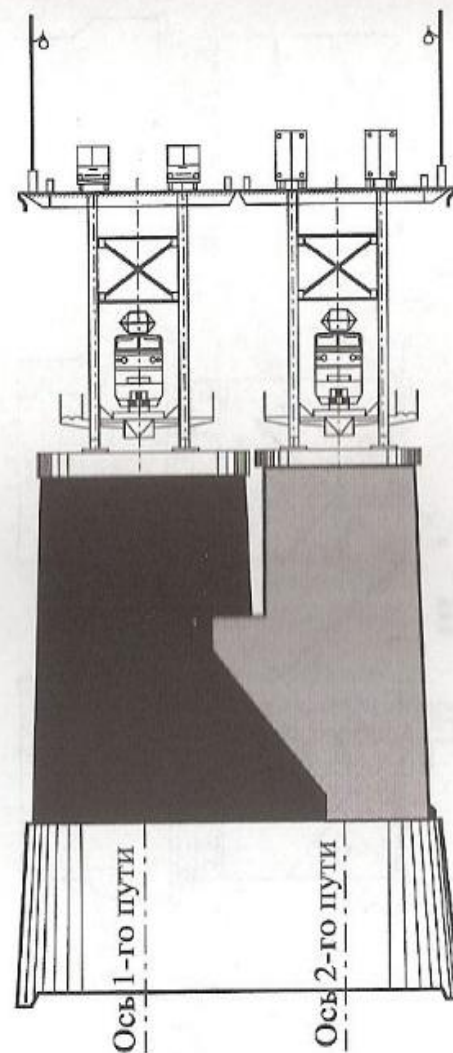
Пример -Схемы переустройства однопутного железнодорожного моста через реку Амур в г. Хабаровске в 2-путный с 4-полосным автомобильным движением в верхнем уровне



До реконструкции



1-я очередь  
реконструкции



2-я очередь  
реконструкции



© Фото предоставлено ОАО «Трансмост»

Необходим технико-экономический анализ.

При проектировании совмещенного моста встречаются следующие сложности:

необходимость повышения грузоподъемности несущих элементов железнодорожного моста;

проектная проверка специальными методами усложненного пролетного строения, опор, фундаментов и грунтовых оснований;

устройство сопряжения автодорожных проездов и эстакад с железнодорожными путями и мостом;

индивидуальное проектирование и расчеты узлов и сопряжений) требующие высокой инженерной квалификации проектировщиков.

Необходимость в реконструкции железнодорожных мостов под совмещенную езду с размещенными автомобильными проездами в уровне **верхних поясов** пролетных строений с ездой понизу - при значительном росте автомобильного движения по интенсивности и грузоподъемности, а также из-за низкой пропускной способности автопроезда.

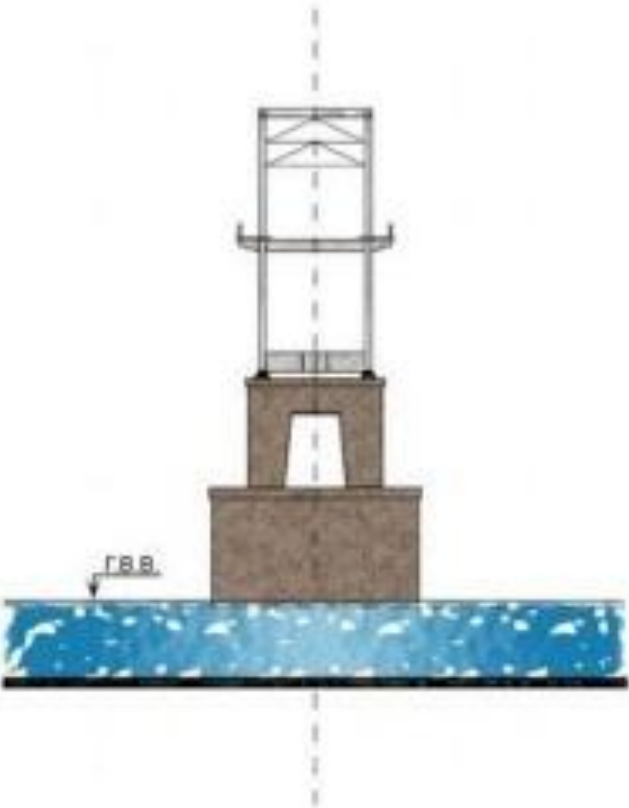
Один из вариантов проекта уширения автопроезда совмещенного Волжского моста (железная дорога в нижнем ярусе, автомобильная двухполосная в верхнем) через р. Волгу в Нижнем Новгороде.

Конструкция и технология переустройства автопроезда, которая позволяет уширить его в два раза и обеспечить пропуск автомобильного движения в два раза большего по интенсивности и грузоподъемности. Для уширения проезжей части автопроезда была предложена конструкция относительно легкой стальной ортотропной плиты, которая с каждой стороны пролетного строения крепится к нему в виде консольной части посредством вантовой системы из стальных канатов.

мост через р. Волгу в Нижнем Новгороде

*Уширение с наружных сторон пролетного строения в уровне существующей проезжей части.*

а)



б)



