



**ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
"ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ТА
ПРОЕКТНО-ВИШУКУВАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ
"НДІПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ"**

ЄДРПОУ 04653199 бул. Лесі Українки, 26, м. Київ, 01133, Україна

www.rekonstr.gov.ua info@rekonstr.gov.ua +38(044)-285-08-97
044285458



Документ створено
в Єдиній державній
електронній системі у сфері
будівництва.

ЗАТВЕРДЖУЮ

КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ
(В.о. директора)

М.П.
Підпис Ініціал, прізвище
05 серпня 2024 р.

місто Київ

Реєстраційний номер EX01:4892-5287-9138-9648

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 1411/e/23 від 01 серпня 2024

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочим проєктом

(стадія проектування)

Реконструкція мосту на км 217+638 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-79 /М-18/ - Сахновщина - Ізюм - Куп'янськ - контрольно-пропускний пункт «Піски», Харківська область

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:3361-4665-9770-5239

Класи наслідків (відповідальності) об'єктів СС3

Сукупний показник СС3

Примітка 1. Сукупний показник зазначають відповідно до 4.7.

Замовник СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ (30885376), Юридична особа - Ініціатор , 3368055, 3368328, УКРАЇНА, Харківська обл., Харківський район, Харківська територіальна громада, м. Харків (станом на 01.01.2021), вулиця Ахсарова , б. 2

(назва організації)

Місцезнаходження об'єкта:

Харківська обл., Куп'янський район, Курилівська територіальна громада, с. Сенькове (станом на 01.01.2021) , Міст на км 217+638 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-79 /М-18/ - Сахновщина - Ізюм - Куп'янськ - контрольно-пропускний пункт «Піски»

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "МІСТПРОЕКТ"

(назва організації)

За результатами розгляду проектної документації на будівництво встановлено, що зазначену документацію розроблено відповідно до вихідних даних на проектування з дотриманням вимог до з питань міцності, надійності, довговічності ; з питань експлуатаційної безпеки ; з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення ; з питань інженерного забезпечення ; з питань експертизи проектної документації доріг ; з питань кошторисної частини проектної документації ; з питань санітарного і епідеміологічного благополуччя населення ; з питань охорони праці ; з питань екології ; з питань пожежної безпеки ; з питань техногенної безпеки ; з питань інженерно-технічних заходів цивільного захисту ; з питань енергозбереження і може бути затверджено (схвалено) в установленому порядку з такими техніко-економічними (технічними) показниками:

Примітка 2. Напрями експертизи зазначають відповідно до 8.6.

Примітка 3. Техніко-економічні показники зазначають відповідно до додатків И, К, Л ДБН А.2.2-3 [10].

Обов'язковий додаток до експертного звіту на 8 аркушах

Примітка 4. Обов'язковий додаток складають відповідно до 9.1.1.

В.о. директора

КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

СНІГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

ВІНТОНЯК ВОЛОДИМИР МИХАЙЛОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

ГАЛАК АНДРІЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Царенко Ольга Миколаївна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Сінякова Лілія Володимирівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

ЧЕРЕДНИК ВОЛОДИМИР ІЛЛІЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Головний експерт проекту

МАЗУР СЕРГІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 1411/е/23 від 01 серпня 2024
реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:4892-5287-9138-9648

щодо розгляду проектної документації на будівництво

(Позитивний)

за робочим проектом **"Реконструкція мосту на км 217+638 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-79 /М-18/ - Сахновщина - Ізюм - Куп'янськ - контрольно-пропускний пункт «Піски», Харківська область".**

Проект (об. № 22-П) виконаний ТОВ «МІСТПРОЕКТ» (юридична адреса: 01023, м. Київ, вул. Шота Руставелі, 34-А, к.10; головний інженер проекту – Тарнопольський Дмитро Йосипович, кваліфікаційний сертифікат серія АР № 017194, виданий атестаційною архітектурно-будівельною комісією Всеукраїнської громадської організації «Гільдія проектувальників у будівництві» від 11.03.2021р.) у 2023 році на підставі:

- Завдання на проектування видане Службою автомобільних доріг у Харківській області №19/22 від 04.11.2022р.;

- Містобудівні умови та обмеження для проектування об'єкта будівництва затверджені Наказом №288 від 28.11.2023р.;

Додаткові дані:

- Технічний звіт з інженерно-геодезичних вишукувань, виконаний ПП Геодезична Інжинірингова Агенція»;

- Технічний звіт з інженерно-геологічних вишукувань, виконаний ТОВ АРАТТА ГЕО»;

- Технічний звіт з інженерно-гідрологічних вишукувань, виконаний ОВ «АРАТТА ГЕО»;

Проектна документація виконана згідно:

- v Закону України „Про регулювання містобудівної діяльності” із змінами;
- v ДБН В.2.3-22:2009 «Мости та труби. Основні вимоги проектування»;
- v ДБН В.2.3-14:2006 «Споруди транспорту. Мости та труби. Правила проектування» та доповнень до нього;
- v ДБН В.1.2-15:2009 «Мости та труби. Навантаження і впливи»;
- v ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво»;
- v ДБН А.3.1-5-2016 «Організація будівельного виробництва»;
- v ДБН А.3.2-2-2009 «Система стандартів безпеки праці. Промислова безпека у будівництві»;

- v ДБН А.2.2-3:2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво»;
- v ДСТУ 9243.4:2023 «Система проектної документації для будівництва. Основні вимоги до проектної документації»
- v ДБН В.1.2-2:2006 «Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Навантаження і впливи. Норми проектування»;
- v ДБН В.1.2-14:2018 «Загальні принципи забезпечення надійності та конструктивної безпеки будівель, споруд, будівельних конструкцій та основ»;
- v ДСТУ-Н Б В.2.3-34:2016 "Настанова з виконання робіт при будівництві мостів та труб";
- v ДСТУ-Н Б В.1.1-27:2010 «Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожежі. Будівельна кліматологія»;
- v ДБН В.2.6-198:2014 «Сталеві конструкції. Норми проектування»;
- v ДБН В.2.1-10:2018 «Основи і фундаменти будівель і споруд. Основні положення»;
- v ДБН В.2.6-98:2009 «Бетонні та залізобетонні конструкції. Основні положення»;
- v ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд»;
- v ДБН В.2.5-28:2018 «Природне і штучне освітлення»;
- v ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва»;
- v ДСТУ 8829:2019 «Пожежовибухонебезпечність речовин і матеріалів. Номенклатура показників і методи їхнього визначення. Класифікація»;
- v ДСТУ Б В.1.1-10:2004 «Захист від пожежі. Матеріали будівельні. Метод випробувань на поширення полум'я по вертикальних поверхнях у горизонтальному напрямку»;
- v ДСТУ 2272:2006 «Пожежна безпека. Терміни та визначення основних понять»;
- v ДСТУ 2293-2014 «Охорона праці. Терміни та визначення основних понять»;
- v ДСТУ 7239:2011 ССБП «Засоби індивідуального захисту працюючих. Загальні вимоги та класифікація»;
- v ДСТУ Б А.3.2-15:2011 «Система стандартів безпеки праці. Норми освітлення будівельних майданчиків»;
- v ДСТУ 8855:2019 «Визначення класу наслідків (відповідальності)»

Загальні дані

Міст через р. Оскіл розташований біля с. Сенькове на км 217+638 автомобільної дороги III категорії загального користування державного значення Р-79 /М-18/ – Сахновщина – Ізюм – Куп'янськ – контрольно-пропускний пункт «Піски» (Харківська область) та призначений для пропуску автомобільного руху та пішоходів. Міст побудований та введений в експлуатацію у 1958 р. Міст складається з дев'яти прогонів. Статична схема – балочна нерозрізна; тип конструкції сталезалізобетонна – ферма з їздою по верху з паралельними поясами з трикутною решіткою.

Під час російського вторгнення в Україну в 2022 році було повністю зруйновано прогонові будови 0-1, 1-2, 7-8 та 8-9, прогонову будову 2-3 значно деформовано; опори 0, 1, 8, 9 повністю зруйновані, опори 2, 3 частково зруйновані. За результатами обстеження та оцінки технічного стану мосту, розробленого ДП «Дорцентр» у жовтні 2022 р., та за наявними дефектами, визначено технічний стан мосту:

- експлуатаційний стан – 5 НЕПРАЦЕЗДАТНИЙ.

- залишковий ресурс – міст вичерпав свій залишковий ресурс та потребує проведення капітального ремонту або реконструкції. Було розроблено 3 варіанти реконструкції. Схвалено і рекомендовано 3 варіант (витяг з протоколу № 217 засідання Секції 5 «Проектування автомобільних доріг та мостів» від 06 квітня 2023 р.), який має найкращі техніко-економічні характеристики.

Конструктивні рішення

Реконструкцією мосту передбачені наступні проектні рішення:

- будівництво нового мосту на місці існуючого на нових опорах, конструкції існуючого мосту демонтуються;
- для забезпечення тимчасового проїзду передбачається будівництво тимчасового мосту на пальових опорах зі сталевих труб.

Після реконструкції міст буде мати такі основні характеристики: довжина мосту – 241,8 м; геометрична схема мосту – $4 \times 27,5 + 75,3 + 2 \times 27,5$ м; габарит проїзної частини – Г-9,5 м; ширина суміщених вело-пішохідних доріжок – $2 \times 1,8$ м; проектне навантаження від рухомого складу – А15, НК-100.

Опори та опорні частини.

Крайні опори (1, 8) – монолітні залізобетонні, обсіпні, на буронабивних палях $\varnothing 1,5$ м, $L=35$ м. Поверху палі об'єднані монолітною залізобетонною насадкою. Проміжні опори (2...7) – монолітні залізобетонні, стоякові, на буронабивних палях $\varnothing 1,5$ м, $L=30$ м (для опор 2, 3, 4, 7) та $L=32$ м (для опор 5, 6). Поверху палі об'єднані монолітним залізобетонним ростверком $h=1,8$ м. В поперечному перерізі опор по три стояки діаметром 1,5 м (для опор 2, 3, 4, 7) та 1,7 м (для опор 5, 6). Стояки об'єднані монолітним залізобетонним ригелем. На ригелі влаштовуються підферменники та антисейсмічні упори. Опорні частини – гумово-сталеві.

Прогонова будова.

Прогонова будова (1-2, 2-3, 3-4, 4-5, 6-7, 7-8) – збірно-монолітна залізобетонна, складається з восьми I-подібних попередньо напружених балок, $h=1,5\text{ м}$ $L=27,5\text{ м}$ у поперечнику та монолітної плити проїзної частини та тротуарів товщиною $\text{min. } 0,2\text{ м}$. Балки довжиною $27,5\text{ м}$ – індивідуального проектування запроектовані відповідно до робочого проекту, які розроблені інститутом "Укрдіпродор" та відрізняється від проекту довжиною балки та армуванням. Довжина балок прийнята виходячи з раціональної компоновки схеми мосту та уніфікації збірних конструкцій.

Прогонова будова 5-6 - сталева (марка сталі 15ХСНД-2 за ДСТУ 8817:2018) з коробчастими головними балками та ортотропною плитою проїзної частини та тротуарів. Монтажні стики елементів прогонової будови – болтозварні на високоміцних болтах. На поверхні бетонних та металевих конструкцій прогонової будови наносяться відповідні захисні покриття.

Мостове полотно.

Мостове полотно проїзної частина має двосхилий поперечний ухил у $2,5\%$ від осі мосту. Тротуари підвищенні. Їх ухил у 2% спрямований в бік проїзної частини.

Покриття проїзної частини: - на залізобетонній прогоновій будові: нижній шар - асфальтобетон дрібнозернистий - АББМПДр.Щ.А.НП.БМКА 50/70-60 - $t=40\text{ мм}$ ДСТУ 8959:2019; верхній шар - щебенево-мастиковий асфальтобетон ЩМА-20 БМКА 50/70-60 - $t=50\text{ мм}$ ДСТУ Б В.2.7-127:2015. Покриття проїзної частини на залізобетонній прогоновій будові прийнято згідно АД 2.4-37641918-003:2015.

На сталевій прогоновій будові: тонкошарове полімерне, $t=12\text{ мм}$. Передбачена полімерна гідроізоляція, що напиляється. Покриття тротуарів – тонкошарове полімерне.

Деформаційні шви з гумовими компенсаторами типу D100 встановлюються на опорах 1, 3, 5, 6, 8. Перильне та бар'єрне огородження – металеві оцинковані. Стримувальна здатність бар'єрного огородження – 720 кДж . Водовідведення – по поперечним ухилам через водовідвідні пристрої по трубах поздовжнього водовідводу до колодязів дощової каналізації на підходах та в очисні споруди. Опори освітлення – металеві оцинковані. Розташовані з низового боку мосту.

Сполучення та підходи.

Сполучення з підходами на початку та кінці мосту складається з монолітних залізобетонних перехідних плит на лежнях. Довжина перехідних плит – 8 м . Над перехідними плитами влаштовується дорожній одяг. Укоси конусів крайніх опор укріплюються монолітним бетоном. Біля опори 1 та 8 влаштовуються службові залізобетонні сходи.

Спеціальні допоміжні споруди

Проектом передбачено: шпунтове огородження для спорудження опор, технологічний місток під кран, напрямні каркаси для занурення труб та шпунта у

руслі річки, індивідуальна опалубка для бетонування проміжних опор, пристрій для бетонування консолей монолітної плити прогонової будови.

Тимчасовий міст

Для проїзду транспорту (у реверсному режимі) і пішоходів на час будівництва влаштовується тимчасовий міст у створі з існуючим мостом з низового боку, який потім демонтують. До тимчасового мосту влаштовують тимчасові дороги від існуючої дороги з правого та лівого берегів. Характеристики мосту: довжина мосту – 108,9 м; ширина мосту – 7,68 м; геометрична схема 9х12,0 м (розрізна); ширина проїзної частини – 4,5 м; ширина тротуару – 1,8 м; розрахункове навантаження від рухомого складу – Н-30, НК-80; натовп на тротуарах. В усіх прогонах, крім прогонів 4Т-5Т, 7Т-8Т, прогонова будова складається із 7-и збірних залізобетонних пустотних плит. В прогонах 4Т-5Т, 7Т-8Т прогонова будова поширюється для створення технологічних підкранових майданчиків та складається з 13-и плит. Плити виготовлені по типовому проекту ВТП 21-86. В якості опорних частин використовуються конвеєрні стрічки у 2 шари. По плитах укладаються збірні залізобетонні плити проїзної частини, $t=180$ мм на шар цементного розчину. Вузли об'єднання плит між собою омоноличуються бетоном. На мосту встановлено бар'єрне огороження проїзної частини стримувальною здатністю не менше Н1, та перильне огороження тротуарів. По верху дорожніх плит прогонової будови проливаються гарячим бітумом за 2 рази. Проміжні опори стоякові з труб $\varnothing 1220 \times 12$ мм $L=19$ м. Проміжні опори 1Т, 2Т, 3Т, 6Т, 9Т, 10Т мають 4 стояка з оголовками, а опори 4Т, 5Т, 7Т, 8Т – 7 стояків з оголовками. Стояки між собою об'єднані сталевим ригелем з двотаврів №40. На крайніх опорах по ригелях влаштовується монолітна залізобетонна шафова стінка. На сполученнях встановлені збірні залізобетонні плити $L=4$ м, що опираються на збірні лежні. Для попередження розмиву насипів влаштовують огороження із шпунтових паль $L=18$ м. У прогонах 4Т-5Т і 7Т-8Т влаштовуються технологічні майданчики для можливості встановлення на них кранів, що складаються з додаткових стояків, ригелів і встановлених на них пустотних плит. Стояки опор (труби) занурюються у ґрунт за допомогою віброзанурювача, що підвішується на стрілі крану. При зануренні труб у руслі річки використовуються додатково напрямний каркас. Плити прогонової будови монтуються краном вантажопідйомністю 60 т.

На даному об'єкті передбачений науково-технічний супровід будівельних робіт. Надійність, довговічність та живучість забезпечується вибором матеріалів, конструктивних рішень, методів розрахунку, контролю якості робіт при виготовленні конструкцій та їх зведенні, дотримання правил експлуатації нагляду, догляду за конструкціями. Споруду розраховано і запроектовано так, що вона може сприймати без руйнувань і недопустимих деформацій навантаження та впливи протягом встановленого терміну експлуатації, має достатню живучість по відношенню до локальних руйнувань (корозія бетону та металу, наїзд транспортних засобів). Споруда у процесі експлуатації потребує періодичних обстежень згідно ДБН В.2.3.6-2009.

Заходи з питань економії енергії

Заходи з енергозбереження розробляються в рамках програми енергозбереження спрямовані на постійне поліпшення показників енергоефективності.

З метою ефективного і економічного використання енергетичних ресурсів, робочим проектом реконструкції мосту для освітлення використовуються світильники зі світлодіодними лампами LED.

Захист навколишнього середовища

При експлуатації мосту концентрації забруднюючих речовин та рівень звуку на межі житлової забудови не перевищуватимуть нормативних значень. Вплив на водне середовище мінімізується влаштуванням локальних очисних споруд за межами прибережної захисної смуги р. Оскіл. При експлуатації об'єкта не буде чинитись негативного впливу на клімат і мікроклімат, повітряне середовище, ґрунти, рослинний і тваринний світ, заповідні об'єкти, навколишнє соціальне та техногенне середовище.

Під час будівництва можливі впливи на атмосферне повітря та шум при роботі будівельної техніки, проведенні земляних робіт, зварюванні та фарбуванні металевих конструкцій, на водне середовище за рахунок розміщення тимчасових будівельних майданчиків, вплив на ґрунти при тимчасовому порушенні ґрунтового покриву та утворення відходів. Впливи є припустимими з урахуванням введених проектних обмежень.

Робочий проект відповідає вимогам санітарного законодавства в частині забезпечення безпеки життя і здоров'я людини, санітарного та епідеміологічного благополуччя населення.

Пожежна та техногенна безпека

Споруда не представляє собою пожежонебезпечний об'єкт. У проекті не передбачено застосування вибухонебезпечних, токсичних матеріалів. Будівельні майданчики обладнуються первинними засобами пожежогасіння згідно діючих норм.

У проекті передбачені заходи щодо організації пожежної безпеки при проведенні будівельних робіт.

Кошторисна частина

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 05 грудня 2023 р. складала 2 884 019,200 тис. грн., в тому числі:

дорожніх робіт та послуг – 2 115 448,740 тис. грн.;

обладнання – 395,773 тис. грн.;

інші витрати – 768 174,687 тис. грн.;

Кошторисна документація складена із застосуванням:

Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування. (Наказ Міністерства інфраструктури України 02 травня 2022 року №273; Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 17 травня 2022р № 527/37863);

Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування (Наказ Міністерства інфраструктури України від 07.10.2022№753):

- Розрахунки витрат ресурсів на ремонтно-будівельні роботи на автомобільних дорогах загального користування;

- Розрахунки витрат ресурсів на експлуатаційне утримання на автомобільних дорогах загального користування;

- Буронабивні палі. СОУ Б Д.2.2-37194332-001:2011;

- Будівельні матеріали, вироби і конструкції;

- Перевезення будівельних вантажів;

- Каталог поштучних виробів, конструкцій, типових вузлів і деталей;

- Устаткування і матеріали;

Середньомісячна заробітна плата на 1 працівника в режимі повної зайнятості (при середньомісячній нормі тривалості робочого часу 172,33 люд./год і розряді робіт 3,8) – 18328,05 грн.

В процесі розгляду проектної документації по розділу кошторисна частина проекту, зроблений ряд зауважень і пропозицій, які доведені до проектувальника. По наданим зауваженням дано пояснення, в кошторисну частину внесені зміни, доповнення. В результаті експертизи кошторисна вартість об'єкта зменшилась на 373996,444 тис. грн.

До проведення експертизи проектної документації не залучались експерти з питань ядерної і радіаційної безпеки, та експертиза за цим напрямом не проводилась, оскільки об'єкт не призначений для поводження з радіоактивними матеріалами та відходами від них.

Замовник експертизи несе відповідальність згідно з законодавством за достовірність узгоджених документів, наданих для проведення експертизи.



Єдина державна
електронна система
у сфері будівництва

Відомості про реєстрацію документа

Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:4892-5287-9138-9648

Редакція документа

№ 1 від 1.08.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

05.08.2024

Перелік підписантів

1. КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ ,В.о. директора
2. СНИГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ ,Відповідальний експерт
3. ВІНТОНЯК ВОЛОДИМИР МИХАЙЛОВИЧ ,Відповідальний експерт
4. ГАЛАК АНДРІЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ ,Відповідальний експерт
5. Царенко Ольга Миколаївна ,Відповідальний експерт
6. Сінякова Лілія Володимирівна ,Відповідальний експерт
7. ЧЕРЕДНИК ВОЛОДИМИР ІЛЛІЧ ,Відповідальний експерт
8. МАЗУР СЕРГІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ ,Головний експерт проекту

Єдина державна електронна система у сфері будівництва Сформовано 05.08.2024

Показник	Одиниця вимірювання	Кількість
Вид будівництва	Реконструкція	
Класифікація автомобільної дороги	Загального користування Державного значення	
Категорія дороги на мосту	II	
Категорія дороги на підходах до мосту	III	
Загальна довжина ділянки	км	0,97943
Розрахункова швидкість руху:		
- за межами населеного пункту	км/год	90
- у межах населеного пункту	км/год	60
Довжина підходів, в тому числі сполучень:	м	737,63
- лівобережний	м	549,85
- правобережний	м	187,78
Найбільший позовжний похил	‰	22
Найменший радіус вертикальної кривої:		
– опуклої	м	11000
– увігнутої	м	6000
Найменший радіус кривої в плані	м	550
Ширина проїзної частини	м	7,50 - 8,00
Кількість смуг руху	шт.	2
Ширина смуги руху	м	3,75 - 4,00
Ширина узбіччя (разом із суміщеною вело-пішохідною доріжкою), у тому числі:	м	2 x 3,20 (2 x 3,70)
- ширина укріплених смуг	м	2 x 0,50 (2 x 1,0)
- ширина суміщеної вело-пішохідної доріжки	м	2 x 1,80
Ширина земляного полотна	м	13,90 - 14,90
Розрахункове навантаження для розрахунку дорожнього одягу	кН	115
Тип конструкції дорожнього одягу	Капітальний	
Строк служби дорожнього одягу між капітальними ремонтами	років	14
Верхній шар покриття	щебеневе-мастиковий асфальтобетон ЩМА-20 на бітумі БМКА 50/70-60	
Міст через річку Оскіл на км 217+638		
Довжина мосту	м	241,8
Геометрична схема	м	4 x 27,5 + 75,3 + 2 x 27,5
Габарит проїзної частини	м	Г-9,5
Ширина проїзної частини	м	2 x 3,75
Ширина смуги безпеки	м	2 x 1,0
Ширина вело-пішохідних доріжок	м	2 x 1,80
Тимчасове навантаження від рухомого складу		A-15, НК-100
Тривалість будівництва (нормативна), у тому числі підготовчий період	міс. міс.	21 4
Загальна кошторисна вартість реконструкції у поточних цінах станом на 10 липня 2024 р., у тому числі:	тис. грн.	2510022,756
- дорожніх робіт та послуг	тис. грн.	1826768,043
- обладнання	тис. грн.	5694,499
- інші витрати	тис. грн.	677560,214
- зворотні суми	тис. грн.	40536,874