



**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

22 квітня 2024 р.

місто Київ

Реєстраційний номер EX01:8069-6751-2360-6841

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 1038/e/23 від 11 квітня 2024

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за Проект

(стадія проектування)

«Капітальний ремонт мостового переходу через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів, Київська область»

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:2678-5643-9810-5752

Класи наслідків (відповідальності) об'єктів ССЗ

Сукупний показник ССЗ

Примітка 1. Сукупний показник зазначають відповідно до 4.7.

Замовник СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У КИЇВСЬКІЙ ОБЛАСТІ
(26345736), Юридична особа - Ініціатор , +38(044)-200-04-70, des_kyiv@ukravtodor.gov.ua,
УКРАЇНА, м. Київ м. Київ, вул. Народного Ополчення, 11-А

(назва організації)

Місцезнаходження об'єкта:

Київська обл., Вишгородський район, Вишгородська територіальна громада (UA32100010000094393) , Мостовий перехід через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів, Київська область

Генеральний проектувальник проектної документації МІЖНАРОДНИЙ ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ

(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 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 експертизи проектної документації доріг 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 17 аркушах

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

В.о. директора

КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Головний експерт проекту

ЮРІНА ВАЛЕНТИНА ІВАНІВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Дворецька Наталія Миколаївна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

БОНДАР ВІТАЛІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

СУПРУН ОЛЕКСІЙ ВАСИЛЬОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Томакова Наталія Олександрівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

КАРПЕНКО ІРИНА АНАТОЛІЇВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Кармазин Олександр Васильович

Підпис

Ініціал, прізвище

Архітектор

Соколова Валентина Анатоліївна

Підпис

Ініціал, прізвище

Архітектор

Ступнікова Віра Михайлівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Експерт (фахівець)

Лось Борис Григорович

Підпис

Ініціал, прізвище

Експерт (фахівець)

Захарчек Світлана Григорівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Експерт (фахівець)

Роман Володимир Михайлович

Підпис

Ініціал, прізвище

Експерт (фахівець)

Гоц Ігор Васильович

Підпис

Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 1038/е/23 від 11 квітня 2024
реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:8069-6751-2360-6841
щодо розгляду проектної документації на будівництво
(Позитивний)

за Проект "**«Капітальний ремонт мостового переходу через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ - Вишгород - Десна – Чернігів, Київська область»**".

Проект (об. № 10-15/22) виконано ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ» (юридична адреса: 03038, м. Київ, вул. Казимира Малевича, 8; головний інженер проекту – Лотоцький Ю.Л., кваліфікаційний сертифікат серії АР № 018569, виданий Атестаційною архітектурно-будівельною комісією Всеукраїнської громадської організації «Гільдія проектувальників у будівництві» від 10.01.2022 року) у 2023 році на підставі:

- завдання на проектування № 10-15/22 від 27.09.2022, затвердженого Головою Державного агентства автомобільних доріг України;

- матеріалів з інженерно-геодезичних вишукувань, виконаних ТОВ «МІЖНАРОДНИЙ ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ» у 2023 році;

- матеріалів інженерно-геологічних вишукувань, виконаних ФОП Савич С.Д. у 2023 році;

- технічного звіту «Міст через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів. Спеціальне обстеження мосту», виконаного Державним підприємством – Український державний інститут з проектування об'єктів дорожнього господарства «УКРДІПРОДОР» у 2022 році;

- звіту про надані послуги за договором від 17.01.2023 № 49-23 «ДК 016:2010 – 71.20.1 Послуги щодо технічного випробування й аналізування, ДК 021:2015 – 71631000-0 Послуги з технічного огляду: «Спеціальне обстеження мосту через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів», виконаного ДП «ДерждорНДІ» у 2023 році.

Стислий опис основних проектних рішень

В адміністративному відношенні міст через канал км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів розташовано у Вишгородському районі Київської області.

Згідно звіту про надані послуги за договором від 17.01.2023 № 49-23 «ДК 016:2010 – 71.20.1 Послуги щодо технічного випробування й аналізування, ДК 021:2015 – 71631000-0 Послуги з технічного огляду: «Спеціальне обстеження мосту через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування

державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів», виконаного ДП «ДерждорНДІ» у 2023 році (експерт Редченко В.П., кваліфікаційний сертифікат серії АЕ №004844 від 23.11.2017), встановлено, що міст на автомобільній дорозі II категорії на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів через канал побудований у 1980 році під проєктне навантаження Н-30, НК-80.

Міст знаходиться у Вишгородському районі біля села Хотянівка.

Попереднє обстеження моста проводилось у листопаді 2022 року. Стан моста на момент попереднього обстеження – 5 непрацездатний.

Під час воєнних дій на території України у 2022 році було зруйновано прогін 1-2 та пошкоджено опору 1 споруди.

Технічні параметри моста:

- довжина моста – 108,87 м;
- отвір моста – 98,60 м;
- геометрична схема моста – 6х18,0 м;
- статична схема моста – балкова розрізна;
- прогонові будови – збірні плити з напруженим армуванням виконані за типовим проєктом ВТП 21;
- опора 1 та 7 – крайні обсипні козлового типу;
- опори 2, 3, 4, 5, 6 – проміжні збірно-монолітні опори стінки;
- проєктне навантаження – Н-30, НК-80;
- укріплення конусів – монолітний бетон, засів трав.

Покриття проїзної частини – асфальтобетон.

Прогонова будова

Міст має шість прогонів, статична схема яких балкова розрізна, виконані зі збірного залізобетону.

Прогін 1-2 зруйнований у ході воєнних дій. Для забезпечення проїзду через споруду влаштовано тимчасову металеву прогонову будову на тимчасових опорах.

Поздовжня схема тимчасової прогонової будови 2х9,0 м.

Несучими конструкціями, які перекривають прогони є збірні плити із поздовжніми пустотами виготовлені з попередньо напруженого залізобетону за типовим проєктом ВТП 21, які об'єднані у поперечному перерізі поздовжніми шпонками та монолітною плитою.

Довжина прогонів 1-2, 2-3, 3-4, 4-5, 5-6, 6-7 – 18,0 м, висота плит – 0,75 м, ширина – 0,98 м. Поперечна схема – 14х0,98 м.

Товщина монолітної плити – 80 мм.

Опорні частини – каткові, тангенціальні.

Проектне навантаження – Н-30, НК-80.

Опори та опорні частини

Опори 1 та 7 – крайні пальова обсіпні дворядні козлового типу. Висота надземної частини опори – 1,30 м. На опорі встановлено ригель довжиною 14,4 м. Переріз ригеля опори 1 – 1,50х0,47(0,68) м; переріз ригеля опори 7 – 1,56х0,47(0,68) м. Переріз палі 0,35х0,35 м, відстань між палями в поздовжньому напрямку 0,4 м. Схема опори – 6х2,0 м.

Опори 2-6 – проміжні збірно-монолітні опори стінки. Матеріал опор – залізобетон. Розмір збірних блоків опор: ширина – 1,0 м, товщина – 0,63 м тіло опори складається із семи блоків. Блоки об'єднані між собою шпонковим з'єднанням, крайні грані опор мають омонолічені заокруглення. Висота наземної частини проміжних опор до рівня води – 8,3 м. На опорі встановлено ригель з двох частин із омоноліченням по середині, довжиною 14,5 м. Переріз ригеля – 1,2х0,5(1,22) м. Опорні частини встановлено на залізобетонне набетонування висотою від 0,09 м до 0,12 м. На момент обстеження, надземна частина опори 2 була пошкоджена.

Опорні частини – каткові, тангенціальні.

Для запобігання подальшого крену опори 2 було влаштовано систему тросових відтяжок, які закріплюють її до опори 1.

Мостове полотно

Мостове полотно складається з дорожнього одягу, системи водовідведення, деформаційних швів, тротуарів ліворуч та праворуч, бар'єрної та поручневої огорож.

Габарит проїзду 11,65 м. Покриття проїзної частини моста – асфальтобетон товщиною 100 мм. Загальна товщина дорожнього одягу – 180 мм. Дорожня розмітка – наявна. Відведення води з проїзної частини здійснюється за рахунок водовідвідних трубок, поздовжніх та поперечних похилів.

Поперечний профіль проїзної частини – двоскатний.

Деформаційні шви – закритого типу без армування покриття.

Огорожа проїзної частини ліворуч та праворуч – типу залізобетонна парапетна висотою 0,44 м.

Тротуари ліворуч та праворуч влаштовані на тротуарних залізобетонних блоках.

Ширина проходу на тротуарі ліворуч – 1,52 м, праворуч – 1,53 м. Поручнева огорожа – комбінована залізобетонна та металева стійкова висотою 1,04 м ліворуч та

праворуч.

Підходи

Підходи до початку моста виконані з насипів висотою до 9,4 м ліворуч та праворуч, підхід до кінця мосту виконаний з насипу висотою до 8,1 м ліворуч та праворуч.

Поперечний профіль проїзної частини підходів перед та за спорудою двоскатний. Відведення води з проїзної частини підходів здійснюється за рахунок похилів.

Покриття проїзної частини на підходах – асфальтобетон, розмітка – наявна.

Ширина проїзної частини на підходах – 7,5 м.

Укріплення укосів на підходах – монолітний бетон.

Бар'єрна огорожа на підходах ліворуч та праворуч – огорожа дорожня бар'єрного типу металева W-подібного профілю, висотою – 0,68 м.

Сполучення підходів до мосту з мостом виконано із влаштуванням перехідних плит.

Тимчасовий проїзд

Для забезпечення сполучення проїзду по споруді було влаштовано малий автодорожній розбірний міст (МАРМ).

Мости МАРМ призначені для швидкого зведення низьководних мостів через невеликі ріки довжиною до 100 м та глибиною до 4 м.

У прогоні 1-2 влаштовано два металеві тимчасові прогони з поздовжньою схемою 2х9,3 м із трьома блоками у поперечному перерізі за схемою 3х2,1 м. Загальна довжина тимчасового мосту 18,6 м.

Прогонова будова обпирається на три тимчасові опори. На місці крайньої опори 1 було частково відновлено пошкоджений ригель та додатково зведено залізобетонний ригель для обпирання прогонової будови тимчасового мосту, дві інші опори комбіновані, у верхній частині пласкі чотиристічкові рами, нижня частина із монолітного залізобетону.

Матеріал елементів споруди – низьколегована сталь за ГОСТ 380-71.

Проектна вантажопідйомність тимчасового мосту – 50 т.

При обстеженні об'єкту виявлені наступні руйнування, пошкодження та дефекти:

Прогонова будова

- повне руйнування прогонових будов у прогоні 1-2;
- зміщення плит П13 та П14 у прогоні 2-3 на 100 мм праворуч від проектного положення над опорою 2 у результаті впливу вибухової хвилі; часткове зміщення плит П1-П14 у прогоні 6-7;

- руйнування захисного шару бетону з оголенням арматури в місцях розташування водовідвідних трубок у плитах П2 та П13 у прогонах 2-3, ..., 6-7. Значне руйнування у плиті П14 прогону 2-3; незначне руйнування захисного шару бетону у плитах: П2, П4, П12, П13 у прогоні 2-3; П1, П2, П9, П12, П13, П14 у прогоні 3-4; П2, П12, П13, П14 у прогоні 4-5; П2, П13, П14 у прогоні 5-6; П12 у прогоні 6-7;
- повздовжні тріщини в розтягнутій зоні бетону плит П12, П13 у прогоні 6-7;
- руйнування шпонкового з'єднання між плитами П12, П13, П14 у прогоні 2-3;
- затікання води, замокання бетону плит П1-П14 у прогонах 2-3, ..., 6-7;
- вилуговування бетону у вигляді висолів частково на поверхні захисного шару бетону плит П1-П14 у прогонах 2-3, ..., 6-7;
- вилуговування бетону у вигляді сталактитів плит П12, П13 у прогоні 6-7.

Опори та опорні частини

- поперечна тріщина з розкриттям до 8 мм в тілі ригеля крайньої опори 1;
- руйнування тіла ригеля, паль та шафної стінки крайньої опори 1;
- значний крен опори 2 (відхилення від вертикальної осі опори по верху на 907 мм з лівого фасаду та на 817 мм з правого фасаду в бік опори 3). Найбільш імовірно, даний крен виник внаслідок зламу стінки опори в місці об'єднання з фундаментом;
- вертикальні тріщини з розкриттям до 1,5 мм в збірних блоках опор 4, 5 та в ригелі опори 7;
- окремі вертикальні тріщини з розкриттям до 0,2 мм в збірних блоках опор 2-6;
- значні руйнування захисного шару з оголенням і корозією арматури збірних плит опори 3;
- корозія елементів опорних частин на опорах 1-7;
- сколювання захисного шару бетону з оголенням арматури ригеля та масивної частини опор 2-6, ригеля опори 7;
- вивітрювання (вимивання) розчину між залізобетонними плитами опор 2-6;
- замокання елементів на значній площі захисного шару бетону опор 1-7;
- руйнування сейсмоупорів на опорах 1 та 7.

Мостове полотно

- повне руйнування всіх елементів мостового полотна внаслідок підриву прогонової будови у прогоні 1-2;
- тріщини в покритті над деформаційним швом над опорою 7;
- руйнування покриття на тротуарах ліворуч та праворуч на споруді;

- пошкодження захисного шару залізобетонної бар'єрної огорожі на споруді;
- зсув тротуарних блоків праворуч у прогоні 2-3;
- лущення фарби металевий поручневої огорожі на споруді;
- корозія металевий поручневої огорожі на споруді;
- пошкодження залізобетонної поручневої огорожі (корозія бетону та арматури);
- відсутні ґратки на водовідвідних трубках;
- відсутність розмітки на проїзній частині моста;
- тріщини в асфальтобетонному покритті;
- руйнування елементів заповнення секцій поручневої огорожі у прогонах 2-3 та 3-4;
- недостатня висота бар'єрної огорожі;
- засміченість асфальтобетонного покриття;
- недостатня довжина водовідвідних трубок на споруді;
- отвори між встановленими тротуарними блоками.

Підходи

- тріщини в асфальтобетонному покритті;
- колійність асфальтобетонного покриття;
- руйнування (розмив) укріплення конусів опор 1 та 7;
- часткове руйнування сходів на підході з боку м. Чернігів;
- засміченість покриття проїзної частини на підходах з обох боків до споруди.

Тимчасовий міст

- лущення фарби металевих елементів мосту;
- загальна корозія на поверхні металу;
- відсутність якісного огороження для забезпечення безпеки руху по тимчасовій споруді.

За результатами нівелювання, кренів чи нерівномірних осадок тимчасових опор виявлено не було.

В цілому, у результаті оцінки технічного стану моста, за наявними дефектами та визначеною фактичною вантажопідйомністю, визначено експлуатаційний стан пошкодженої частини моста (прогін 1-2, 2-3, опори 1 та 2) – 5 – *непрацездатний*.

Згідно з МР В.2.3-218-03450778-771 ступінь руйнування мосту оцінюється як слабкий (до 30 %).

Згідно з Додатком 3 Наказу Міністерства розвитку громад та територій України №65 від 28 квітня 2022 року «Методика обстеження будівель та споруд, пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій, бойових дій та терористичних актів», категорія пошкодження об'єкта – II.

Технічний стан вцілілої частини моста (прогони 3-4, 4-5, 5-6, 6-7, опори 3-7) – 4 – *обмежено працездатний*.

Згідно технічного звіту з інженерно-геологічних вишукувань «Капітальний ремонт мостового переходу через канал на км 29+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-69 Київ – Вишгород – Десна – Чернігів, Київська область» (шифр 66/19-В-МПОК-ІГ-ТЗ), виконаних ФОП Савич С.Д. у 2023 році (інженер-проектувальник у частині виконання інженерних вишукувань – Савич С.Д., кваліфікаційний сертифікат АР № 012519 від 08.11.2016 р.), та пояснювальної записки встановлено, що в адміністративному відношенні ділянка інженерно-геологічних вишукувань розташована в Вишгородському районі Київської області.

Безпосередньо об'єкт вишукувань – міст, що перетинає обвідний канал Київського водосховища.

В геоморфологічному відношенні ділянка вишукувань знаходиться в межах заплави р. Дніпро. Абсолютні відмітки денної поверхні 88,34 – 101,66 м.

В геологічній будові до розвіданої глибини 32,0 м беруть участь:

- насипні ґрунти: піски мілкі, жовто-бурі, середнього ступеню водонасичення, середньої щільності в верхній частині до глибини 0,3 м - з жорсткою магматичних порід до 30%, загальною потужністю 0,3-5,5 м;

- верхньочетвертинні алювіальні відклади, представлені, супісками пилюватими твердими, пісками від мілких до середньої крупності, пухкими, середньої щільності та щільними, насиченими водою, місцями з включеннями гравію 3-5%, загальною розкритою потужністю 26,5-30,7 м;

Ґрунтові води на період вишукувань (січень 2023 року) свердловинами розкриті на глибинах 5,3-8,3 м і гідравлічно пов'язані з водами ріки.

За даними хімічного аналізу проб води: ступінь агресивного впливу рідкого неорганічного середовища неагресивний до бетону марок W4 за водонепроникністю для споруд, розташованих у ґрунтах з коефіцієнтом фільтрації понад 0,1 м на добу, у відкритому водоймищі і для напірних споруд, згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010.

Відповідно до ДБН В.1.1-12:2014, додаток А, карта ОСР-2004-С максимальна величина коливання земної поверхні сягає 6-ти балів.

Сейсмічність ділянки будівництва відноситься до III категорії за сейсмічними властивостями ґрунтів ($200 < V_s < 500$), відповідно таблиці 5.1.

Нормативна глибина промерзання ґрунтів - 0,92 м.

За складністю інженерно-геологічних умов територія проведення вишукувань відноситься до II (середньої складності) категорії, згідно з ДБН А.2.1-1:2008 (Додаток Ж).

Архітектурно-будівельні рішення.

Міст через канал.

Міст через канал на км 29+110 знаходиться на прямій в плані. В поздовжньому профілі міст знаходиться на прямих з ухилом 0,1 ‰ до 2,5 ‰.

Габарит мосту Г-9,5+2х2,5 м. Смуги безпеки: зліва та справа - 1,0 м. Бар'єрне огородження - металеве оцинковане зі стримувальною здатністю не менше 460 кДж. На споруді передбачено дві суміщених вело доріжки з пішохідним тротуаром шириною 2,5м з кожної сторони мосту. Перильне огородження - металеве оцинковане, висотою 1,2 м.

Міст запроєктовано з змінною прогоновою будовою. Прогонова будова в прогонах від опори №0 до опори №3 запроєктована сталеве-залізобетонною, з опори №3 до опори №7, використовуємо існуючу прогонову будову, після ремонтних робіт. Довжина споруди становить 108,28 м. Конструктивна схема -3х12+4х18м.

Фундаменти та опори.

Крайні опори №0 і №7 монолітні залізобетонні індивідуального проектування диванного типу. Тіло кожної опори складається зі фундаментів, монолітної насадки, шафової стінки та відкритків.

Фундаменти представлені існуючими забивними палями 0.35х0.35 м.

Шафова стінка монолітна з консоллю для влаштування перехідних плит передбачена довжиною 8 м. Товщина стінки складає 300 мм. Відкритки монолітні, влаштовуються зі сторони укосів насипу. Поперечний ухил прогонової будови забезпечується за рахунок висоти підферменників. Опорні частини гумово-металеві розмірами 350х150х40 мм.

Проміжні опори №1 і №2 монолітні залізобетонні індивідуального проектування. Фундаменти проміжних опор на буро-набивних палях $\varnothing 1.22$, в обсадних трубах діаметром 1,42 для опори №2, довжиною 17 та 18 м розташовані в один ряд з кроком 3.8 м.

Стійки опор $\varnothing 1.2$ м, довжиною 6 та 4.5м. Ригель проміжних опор прямокутного перерізу 2х1.5 м. зі зменшенням до нижньої частини. Поперечний ухил прогонової будови забезпечується за рахунок висоти підферменників. Опорні частини для

металевих балок гумово-металеві розмірами 300x200x32 мм для проміжних та для опори №0 та №3 350x150x40.

Проміжні опори №3 - №6

Ремонт проміжних опор передбачає – ремонт, захист від корозії та посилення монолітних стиків між збірними елементами стійок. Збірні ділянки стійок піскоструються, відновлюється січення ремонтними матеріалами та всі конструкції опор покриваються антикорозійним захистом.

Прогонова будова.

Прогонова будова запроектована комбінованою. Прогонова будов в осях опор №0-№3 запроектована сталє-залізобетонною, висота балок становить 0,69 м, крок балок в поперечному перерізі 1,5 м. В поперечному перерізі балки об'єднані між собою за допомогою монолітної плити проїзної частини товщиною 220 мм за допомогою гнучких анкерів.

Прогонова будов в осях опор №3-№7, збірні плити із поздовжніми пустотами виготовлені з попередньо напруженого залізобетону за типовим проектом ВТП 21-83, які об'єднані у поперечному перерізі поздовжніми шпонками та монолітною плитою товщиною від 160 до 220мм.

Деформаційні шви.

Деформаційні шви розміщено на опорах №0, 3, 5, 7. Деформаційні шви металеві з гумовим профілем, однопрофільні. На опорі №4 та №6 розміщено температурно-нерозрізний деформаційний шов.

Деталі проїзної частини.

Покриття проїзної частини нежорсткого типу двошарове:

- ЩМА-15 за ДСТУ Б В.2.7-127:2015 на бітумі БМП 60/90-52 ДСТУ Б В.2.7-135:2014 – 50 мм;
- АСГ.Др.Щ.А-20.НП.І.БМП 60 / 90-52 ДСТУ Б В. 2.7-119:2011 – 60 мм.

Гідроізоляція наплана і наноситься на підготовлену поверхню плити.

Зони тротуарів влаштовуються після виконання гідроізоляції плити.

Покриття тротуарів тонкошарова епоксидно-поліуританова система з додавання кварцового піску.

Водовідвід організований, вода з мосту збирається в водовідвідні труби за рахунок поздовжнього та поперечного ухилу, скидається в повздовжній колектор і виводиться за межі споруди, крок водовідвідних трубок 6,0 м, крок дренажних трубок 2 м.

Антикорозійний захист конструкцій.

Всі поверхні елементів конструкцій (ростверки, шафові стінки, відкрили, стійки тощо), які контактують з ґрунтом покрити бітумною мастикою за 2 рази.

Всі елементи вище землі покрити захисним покриттям на основі метакрилових смол, для запобігання негативних впливів атмосферних солей та газів, підвищення стійкості бетону до двоокису вуглецю (зменшення процесу карбонізації). Захисне покриття має відповідати вимогам EN 1504-2 «Вироби і системи для захисту і ремонту бетонних конструкцій – Визначення, вимоги, контроль якості та оцінка відповідності – Частина 2: Системи захисту поверхні бетону».

Спеціальні допоміжні споруди

Проектом передбачено наступне:

- влаштування з'їзду з тимчасової об'їзної дороги та технологічної площадки у руслі Каналу для спорудження проєктуємої опори №1 та №2, розборки існуючих опор та ремонту опори № 3. Площадка частково відсипається місцевим ґрунтом з пошаровим ущільненням та частково бутовим камінням, укріплення відкосів площадки бутовим камінням. Покриття площадки з залізобетонних плит 3,0х2,5х0,18 м на шарі щебеню товщиною 15 см. Відмітка покриття площадки – 94,20

- влаштування шпунтового огородження для спорудження нової опори №1, №2. Металевий шпунт типу Ларсен-GU32N, L=9 м;

- монтаж стапеля для укрупнювального збирання секцій металевої балки прогонової будови довжиною 15 м із залізобетонних блоків ФБС 24.6.4-Т;

- конструкція металевої траверси для монтажу краном секцій металевої балки прогонової будови довжиною 15 м, вагою 10 т;

- конструкція металевих риштувань для бетонування консольної частини залізобетонної плити автопроїзду;

- улаштування трубчастих риштувань для бетонування тіла та ригелю проєктуємої опори №1 та №2, та ремонту поверхонь існуючих з,б опор та існуючої залізобетонної прогонової будови;

- монтажні столики для навісного монтажу краном середньої секцій металевої балки прогонової будови довжиною 6 м, вагою 4 т.

Зовнішня каналізація

Проектом передбачається влаштування мережі дощової каналізації на підходах, систему поверхневого водовідведення з мосту та локальних очисних споруд.

Водовідвід з території забудови виконується закритою системою. На ділянці відсутні існуючі мережі дощової каналізації. Влаштування поверхневого водовідведення з мосту через канал, виконано з підвісних поліпропіленових труб DN200-250мм ДСТУ ISO 8773:2010. Дощову каналізацію передбачено з безнапірних двошарових ПЕ труб SN8 Ø300- Ø400мм ДСТУ Б В.2.5-32:2007. В місцях прокладання трубопроводу під проїзною частиною, трубопроводи дощової каналізації влаштовуються у футлярі.

В місцях прокладання трубопроводу в основі земляного полотна – трубопроводи влаштовуються у футлярі. На ділянках до першого колодязя прийнято поздовжній похил 20 ‰. Ділянки основних трубопроводів дощової каналізації влаштовуються з поздовжнім похилом 3 ‰ у напрямку до локальних очисних споруд. На ділянці водозбору встановлюються каналізаційні колодязі. Каналізаційні колодязі прийнято з збірних залізобетонних елементів Ø1000 мм – Ø1500 мм застосовано ДСТУ Б В.2.6-106:2010.

Збірні елементи колодязів при монтажі встановлюються на цементно-піщаному розчині марки М 100 товщиною $h = 0,1$ м.

Внутрішні поверхні проєктованого колодязя, для спуску в колодязь, обладнуються сталевими скобами з полімерним покриттям із кроком 300 мм. Герметизацію стиків виконати відповідно до раніше діючої серії З.800.9-6/86. Отвори в стінках колодязя після проходження трубопроводу затампонуються просмоленою паклею. Ззовні зашпаровуються бетоном класу В12.5. Зовнішня гідроізоляція стін колодязів, а також днища передбачається у 2 шари.

На колодязі встановлюється оглядовий люк Ø700 мм з високоміцного чавуну з кулястим графітом, з кришками із логотипом та відповідними запірними пристроями згідно з пунктами 4.2 та 4.5 ДСТУ Б В.2.5-26:2005 (ГОСТ 3634-99) «Люки оглядових колодязів і дощоприймачі зливостічних колодязів».

Передбачено виконати хімічний захист колодязів із застосуванням матеріалів, стійких до газової корозії.

Перевлаштування мереж зв'язку

Проєктом передбачено перевлаштування та демонтаж КЛЗ:

ПАТ «Укртелеком»:

- монтаж двох муфт типу FOSC-400 A4-S24-01NNN на існуючих опорах освітлення;

- спуск проєктованого ВОЛЗ по опорах в дв. гн. ПЕ трубі Ø110 мм;

- розробка котлованів механічним способом, монтаж кабельних колодязів зв'язку типу ККЗ-2-10 - 3 шт.

- кабель ВОЛЗ прокласти в дв. гн. ПЕ трубі Ø110 мм в траншеї на глибині 1,2 м;

- на ділянках прокладання під автодорогою кабель ВОЛЗ прокласти в ПНТ трубі Ø110 мм (робочий та резервний канали) довжиною 12 м та 20м;

- кабель ВОЛЗ прокласти в ПНТ трубі Ø110 мм (робочий та резервний канали) по конструкціях мосту;

- виконати запас кабелю біля муфт по 15 м.

"ВФ Україна" :

- розробка котлованів механічним способом, монтаж кабельних колодязів зв'язку типу ККЗ-2-10 - 5 шт.

- монтаж двох муфт типу FOSC-400 A4-S24-01NNN;

- на ділянках проєктованими ККЗ №1 та №2, а також між ККЗ №3-№4 кабель ВОЛЗ прокласти в дв. гн. ПЕ трубі Ø110 мм (робочий та резервний канали) в траншеї на глибині 1,2 м;

- на ділянках між проєктованими ККЗ №2-№3 кабель ВОЛЗ прокласти в ПНТ трубі Ø110 мм (робочий та резервний канали) по конструкціях мосту;

- виконати запас кабелю біля муфт по 15 м.

Зовнішнє електроосвітлення

Даним проєктом передбачається відновлення мережі зовнішнього освітлення на мосту через канал 29+110 на автомобільній дорозі Р-69 у Київській області в межах ділянки проєктування.

Для влаштування освітлювальної мережі передбачається застосування сучасної світлодіодної продукції, яка відповідає вимогам чинних норм пожежної безпеки, екології, санітарним нормам і вимогам.

Живлення та керування освітленням проєктованої ділянки освітлення здійснити за існуючою схемою.

Розподільчу мережу освітлення виконати повітряною лінією – самонесучим ізольованим проводом СІП 4х25 мм²

Проєктовану ПЛ-0,4 кВ кріпити до опор за допомогою лінійної арматури. Провід підвісити на висоту 7 м від рівня землі.

Для влаштування зовнішнього освітлення прийняті металеві багатогранні фланцеві опори, що захищені методом гарячого цинкування, висотою Н=10 м без лючка, товщина стінки металу 4 мм. Опори встановлюються на забетонований анкерний вузол М27 440х300х1500. Верхня п'ята анкерної основи також має бути захищена методом гарячого цинкування. На мосту опори кріпляться на спеціальні закладні, що передбачені конструкцією мосту.

Для освітлення проїзної частини проектом передбачено використати світильник типу IZYLUM 3 / 50002 /80 LEDs 300mA NW 740 70W // 505802, 4000 K, або аналог.

Підключення світильників виконати кабелем АВВГ 3х2,5 мм².

Світильники встановлюються на металевий гарячеоцинкований однорожковий кронштейн К-1 0,3/0,3/10°.

Заземлення

Заземлення і захисні засоби безпеки електроустановок виконуються згідно з вимогами гл.1.7 ПУЕ. Заземлення мережі електроосвітлення виконано за системою TN-C.

Захист від струмів короткого замикання в мережі проводиться за допомогою автоматичних вимикачів.

Для заземлення опор зовнішнього освітлення передбачити влаштування вертикального заземлювача - сталь кругла d16, довжиною 2,5 м. Заземлювач приєднати до безпосередньо до одного із анкерів арматури фундаменту. Опір повинен складати не більше 30 Ом. Відстань між сусідніми заземлювачами не більше 100 м.

Автомобільна дорога

Існуючі параметри дороги на підходах до шляхопроводу:

- категорія дороги – II;
- ширина проїзної частини – 6,0-11,9 м;
- дорожній одяг – асфальтобетонне покриття.

Загальна довжина підходів до шляхопроводу що підлягають ремонту становить 100,00 м з урахуванням перехідних плит (довжина перехідної плити становить 8,25 м). Ділянка капітального ремонту проходить поза межами населеного пункту.

Проектні параметри дороги на під'їздах до шляхопроводу:

- категорія дороги – II;
- ширина смуги руху – 3,75 м;
- кількість смуг руху – 2;
- ширина узбіччя разом з укріпленою смугою – 3,9 м в тому числі:
- ширина укріпленої смуги зі сторони узбіччя– 0,50 м;
- дорожній одяг з капітальним типом покриття.

Загальна довжина проєктування складає – 208,28 м. Довжина підходів до мостового переходу становить 100,00 метрів.

Початок проєктної ділянки знаходиться на ПК 290+06,00, що відповідає км 29+006,00 автомобільної дороги Р-69. Кінець проєктної ділянки знаходиться на ПК 292+14,28, що відповідає км 29+214,28 автомобільної дороги Р-69.

Відповідно до п.4.2.7 ДБН В.2.3-4:2015 для дороги розрахункова швидкість поза межами населеного пункту повинна становити 90 км/год.

З метою покращення транспортно-експлуатаційних показників, умов безпеки руху автотранспорту на ділянці капітального ремонту передбачено:

- розбирання існуючого дорожнього одягу;
- зняття шару рослинного ґрунту з узбіч, укосів;
- зрізання існуючого земляного полотна до низу нового дорожнього одягу;
- влаштування нового дорожнього одягу;
- досипання присипних узбіч;
- влаштування дощової каналізації з очисними спорудами;
- влаштування тротуарів;
- укріплення укосів рослинним ґрунтом з засівом багаторічних трав;
- укріплення узбіч рослинним ґрунтом з засівом багаторічних трав;
- встановлення металевого бар'єрного огородження;
- влаштування нових елементів організації дорожнього руху.

Штучні споруди

Основні параметри мосту після проведення капітального ремонту:

- довжина – 108,28 м;
 - габарит споруди: Г-9,5+(3,07+3,07) м;
 - навантаження: власна вага конструкцій, тимчасові від рухомого складу – А15 та НК-100;
 - кут перетину із обвідним каналом в плані близько 90°.
- Після проведення капітального ремонту залишковий ресурс мосту становитиме 80 років.

Заходи з водовідведення

Водовідвід з проїзної частини здійснюється по поздовжньому та поперечному похилах дороги.

Для запобігання розмивів узбіч та укосів земляного полотна на підходах при насипах висотою понад 2 м, та у місцях влаштування увігнутих вертикальних кривих проєктом передбачено влаштування зовнішньої дощової каналізації. Збирання поверхневих вод здійснюється бортовим каменем з блоків БР 100.30.18 на основі з монолітного бетону товщиною 10 см. Бортовий камінь підвищується над проїзною частиною дороги на 15 см.

Зібрана поверхнева вода, яка потрапила в дощову каналізацію, направляється до очисних споруд. Після очищення вода випускається на поверхню в охоронній зоні обвідного каналу Київського водосховища.

Земляне полотно

Ширина земляного полотна становить від 15,3 м по 19,05, ширина узбіччя від 3,90 м.

Поперечний профіль проїзної частини двосхилий і направлений в бік укосів насипу складає 25‰.

Перед початком земляних робіт виконують зняття рослинного шару з існуючих узбіч та укосів глибину 15 см.

Рослинний ґрунт, знятий з існуючого земляного полотна, у використовується для укріплення укосів та узбіччя земляного полотна, надлишок рослинного ґрунту планується по прилеглій території до укосів насипу автомобільної дороги.

Проєктом передбачається розбирання існуючого дорожнього одягу та зрізання існуючого земляного полотна до низу проектного дорожнього одягу.

Проєктом передбачається поширення існуючого земляного полотна.

При розширенні земляного полотна на укосах насипів заввишки понад 2 м влаштовуються уступи для забезпечення необхідного взаємозв'язку між існуючою та присипною частинами насипу. Ширина уступів повинна забезпечувати безпечний проїзд та роботу дорожніх машин, що використовуються для спорудження земляного полотна. Уступи необхідно влаштовувати з поперечним похилом від 10‰ до 20‰ у бік укосу насипу.

Проєктне земляне полотно та присипні узбіччя досипаються існуючим ґрунтом від зрізання узбіч, та влаштування корита дорожнього одягу. Коефіцієнт ущільнення земляного полотна складає 1,00. Відносний коефіцієнт ущільнення насипу відповідає значенню 1,10.

Після влаштування дорожнього одягу виконують досипання присипних узбіч. Узбіччя укріплюються засівом трав по шару рослинного ґрунту, товщиною 15 см.

Крутизна укосів насипу складає 1:1,75.

Укоси укріплюються посівом трав по шару рослинного ґрунту, товщиною 0,15 м.

Поздовжній профіль

Поздовжній профіль земляного полотна запроєктований у відповідності до вимог ДБН В.2.3-4:2015 "Автомобільні дороги" виходячи з умов забезпечення розрахункової швидкості 90 км/год.

Основні технічні показники поздовжнього профілю:

- найбільший поздовжній ухил – 5 ‰;
- найменший радіус вертикальних кривих:

Дорожній одяг

Проєктом передбачається розбирання існуючого покриття (асфальтобетону та існуючої основи дорожнього одягу), з подальшим влаштуванням конструкції нового дорожнього одягу (тип А).

Існуючий дорожнього одяг представлений покриттям із асфальтобетону, товщиною 0,30 м, та основи з щебенево піщаної суміші товщиною – 0,35м.

Перед етапом розробки варіантів конструкцій дорожнього одягу, були проведені необхідні техніко-економічні вишукування з визначенням мінімального потрібного модуля пружності конструкції на основі даних щодо сумарної кількості проїздів розрахункового навантаження за термін служби дорожнього одягу у відповідності до ГБН В.2.3-37641918-559:2019 "Дорожній одяг нежорсткий. Проектування".

В ході розробки проєктної документації було розроблено 3 варіанти конструкцій дорожнього одягу. Після проведення техніко-економічного порівняння варіантів, був прийнятий та погоджений варіант 1 конструкції дорожнього одягу.

Згідно з додатком Б ДБН В.2.3-4:2015 Зміни № 1, як для доріг II категорії розрахункові навантаження прийняті 115 кН для параметрів автомобіля з навантаженням на одиничну найбільш навантажену вісь; нормативне статичне навантаження на поверхню від колеса розрахункового автомобіля – 57,5 кН; тиск повітря в шині – 0,80 МПа; діаметр відбитка колеса нерухомого автомобіля – 0,303 м, рухомого автомобіля – 0,345 м.

Міжремонтний строк експлуатації дорожнього одягу при проведенні капітального ремонту відповідно до ДБН В.2.3-4:2015 Зміни №2 складає 13 років.

В проєкті передбачено один тип дорожнього одягу:

Тип А. Новий дорожній одяг

- ЩМА-15.БМПП 50/70-65.ДСТУ Б В.2.7-127:2015 – 5 см;
- Розлив бітумної емульсії ЕКШМ-50 згідно з ДСТУ Б В.2.7-129:2013 – 0,40 л/м²;
- АБ_{БМП}.Кр.Щ.А1.НП.БМПА 50/70-60.ДСТУ 8959:2019 – 10 см;
- Розлив бітумної емульсії ЕКШМ-50 згідно з ДСТУ Б В.2.7-129:2013 – 1,00 л/м²;

- ЩПС.Кр.Ц.М20 ДСТУ 9177-3:2022 – 15 см;
- ЩПС. С5. ДСТУ 9177-2:2022 – 21 см;

- Пісок середньої крупності з вмістом пиловидних і глинистих часток не більше 2 % та коефіцієнтом фільтрації не менше 2 м/добу згідно з ДСТУ Б В.2.7-32-95 – 20 см.

Тип Б. Новий дорожній одяг на суміщеній вело-пішохідній доріжці

-Фігурні елементи мощення згідно з ДСТУ Б В.2.7-145:2008 – 0,06 м.

- Шар із сухої цементно- піщаної суміші з маркою цементу М400

(пропорція 1:6), товщиною – 0,05 м;

- ЩПС. С7. ДСТУ 9177-2:2022 – 12 см.

Поперечний ухил проїзної частини прийнятий 25‰. Поперечний похил узбіччя, складає 50‰ і направлений в бік укосів земляного полотна.

Організація дорожнього руху

Відповідно до п. 12.2.6 ДБН В.2.3-4:2015 проєктом передбачається встановлення дорожнього огородження 11ДО-280-0,8-2-1,5 та С2-РМ-2,0. Бар'єрне огородження встановлюється в одному рівні з лицевою поверхнею бортового каменю БР 100.30.18. Влаштування огородження передбачається відповідно до вимог ДСТУ 8751:2017, ДСТУ Б В.2.3-12-2004 та ДСТУ Б В.2.3-11-2004. Стримувальна здатність бар'єрного огородження 280 кДж. Загальна довжина влаштування бар'єрного огородження складає 200 м, перильного огородження - 200 м.

Дорожня розмітка влаштовується відповідно до ДСТУ 2587:2021. Передбачено влаштування дорожньої розмітки з холодного пластику.

Типорозмір знаків прийнятий відповідно до вимог табл. 9 ДСТУ 4100:2021 залежно від проходження дороги в межах чи поза межами населених пунктів та ширини проїзної частини.

Застосування нових технологій, матеріалів, машин і механізмів

Проєктом передбачено використання нових технологій матеріалів та механізмів:

- влаштування верхнього шару покриття з щебенево-мастикового асфальтобетону на бітумі, модифікованому полімерами, з додаванням поверхнево-активних речовин;
- влаштування асфальтобетонного покриття із застосуванням асфальтоукладальників з слідкуючими пристроями;
- застосування дорожніх знаків із підвищеною світловідбиваючою поверхнею;
- застосування розмітки з світлоповертальними характеристиками;

- на оцинкованому бар'єрному огороженні застосовано розмічальні дорожні вставки зі світло відбиваючими елементами.

Доступність об'єкта для маломобільних груп населення.

Для забезпечення безперешкодного руху маломобільних груп населення проєктом передбачаються наступні заходи:

- ширина суміщеної вело-пішохідної доріжки – 2,90 м;
- поперечний похил вело-пішохідної доріжки – 15 ‰.

Проєктом розроблено розділ «Організація будівництва» відповідно до прийнятих рішень з будівництва мостів та автомобільних доріг з урахуванням вимог таких нормативних документів: ДБН А.3.1-5-2016 «Організація будівельного виробництва», ДБН А.3.2-2-2009 (НПАОП 45.2-7.02-12) «Система стандартів безпеки праці. Охорона праці і промислова безпека у будівництві. Основні положення», НПАОП 45.21-1.03-98 «Правила безпеки під час проведення робіт з будівництва мостів (укр)», ДСТУ-Н Б В.2.3-34:2016 «Настанова з виконання робіт при будівництві мостів та труб», ДБН В.2.6-198:2014 «Сталеві конструкції. Норми проектування» та інших діючих інструкції з техніки безпеки з усіх видів робіт, які передбачені проєктом.

При експлуатації мостового переходу, враховуючи усі передбачені проєктом запобіжні заходи, погіршення умов життєдіяльності місцевого населення не виникне.

Технічні рішення, які прийняті в проєкті, відповідають вимогам екологічних, санітарно-гігієнічних, протипожежних та інших діючих норм і правил, і забезпечують безпечну для життя і здоров'я населення експлуатацію об'єкта.

Капітальний ремонт мостового переходу:

- покращить транспортне сполучення до м. Чернігів;
- покращить місцевий ландшафт.

В процесі будівництва та експлуатації значного впливу на рослинний та тваринний світ не відбудеться.

Представленим проєктом передбачені заходи, що забезпечують вимоги з питань пожежної та техногенної безпеки, охорони праці, екології, санітарно-епідеміологічного благополуччя населення, доступності об'єкта для маломобільних груп населення. відповідно до діючих нормативних документів.

В процесі проведення експертизи проєктувальником враховані зауваження Державного підприємства «Державний науково-дослідний та проектно-вишукувальний інститут «НДІПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ».

За зауваженнями внесено зміни в проєктну документацію, відповідно до нормативних вимог.

Кошторисна документація

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 13 вересня 2023 року складала 220654,190 тис. грн., у тому числі:

дорожні роботи та послуги -150025,547 тис. грн.;

обладнання - 1487,793 тис. грн.;

інші витрати - 69140,850 тис. грн.

За результатами розгляду кошторисної документації та зняття зауважень встановлено, що зазначену документацію, яка враховує відомість обсягів робіт (BoQ), передбачену проєктом, складено відповідно до міжнародної системи вимірювання (CESMM4) та згідно з «Методикою з визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування», затвердженою наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2022 №753 та «Правилами визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування» затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 02.05.2022 №273.

Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 11 квітня 2024 року складає 216151,500 тис. грн., у тому числі:

дорожні роботи та послуги - 149793,452 тис. грн.;

обладнання - 1487,793 тис. грн.;

інші витрати - 64870,255 тис. грн.



Єдина державна
електронна система
у сфері будівництва

Відомості про реєстрацію документа

Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:8069-6751-2360-6841

Редакція документа

№ 1 від 17.04.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

22.04.2024

Перелік підписантів

1. КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ ,В.о. директора
2. ЮРІНА ВАЛЕНТИНА ІВАНІВНА ,Головний експерт проекту
3. Дворецька Наталія Миколаївна ,Відповідальний експерт
4. БОНДАР ВІТАЛІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ ,Відповідальний експерт
5. СУПРУН ОЛЕКСІЙ ВАСИЛЬОВИЧ ,Відповідальний експерт
6. Томакова Наталія Олександрівна ,Відповідальний експерт
7. КАРПЕНКО ІРИНА АНАТОЛІЇВНА ,Відповідальний експерт
8. Кармазин Олександр Васильович ,Відповідальний експерт
9. Соколова Валентина Анатоліївна ,Архітектор
10. Ступнікова Віра Михайлівна ,Архітектор
11. Лось Борис Григорович ,Експерт (фахівець)
12. Захарчек Світлана Григорівна ,Експерт (фахівець)
13. Роман Володимир Михайлович ,Експерт (фахівець)
14. Гоц Ігор Васильович ,Експерт (фахівець)

Показник	Одиниця вимірювання	Кількість
Вид будівництва	Капітальний ремонт	
<i>Підходи до мосту</i>		
Класифікація дороги загального користування	Державного значення	
Категорія дороги	II	
Будівельна довжина ділянки дороги	м	208,28
Довжина підходів до мостового переходу	м	100,00
Кількість смуг руху	шт.	2
Ширина смуги руху	м	3,75
Ширина узбіччя, у тому числі:	м	3,9
- ширина укріпленої смуги	м	0,5
Розрахункова швидкість	км/год	90
Найменший радіус кривої в плані	м	-
Найменший радіус вертикальних кривих в поздовжньому профілі:		
- опуклої	м	-
- увігнутої	м	-
Найбільший поздовжній ухил	‰	5
Тип конструкції дорожнього одягу	Капітальний	
Строк служби дорожнього одягу між капітальними ремонтами	років	13
Верхній шар покриття	ЩМА-15.БМПП 50/70-65	
<i>Міст через канал</i>		
Довжина моста	м	108,28
Конструктивна схема	м	3x12+4*18
Габарит споруди	м	9,5+2x2,5
Статична схема	прогони 0-3 – нерозрізна; прогони 3-5, 5-7 – температурно-нерозрізна	
Тимчасові навантаження тимчасові від рухомого складу	А-11, НК-80	
Тривалість капітального ремонту	місяців	10
Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 11 квітня 2024 року складає	тис.грн.	216151,500
у тому числі:		
дорожні роботи та послуги	тис.грн.	149793,452
обладнання	тис.грн.	1487,793
інші витрати	тис.грн.	64870,255