



ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

вул.Леонтовича,6 ,м.Київ,01030,тел.(044) 202-63-13, факс 202-63-33, Call-центр (044)15-51
E-mail:dti@kievcity.gov.ua Код ЄДРПОУ 37405284

29.04.2016 № 053-3414
на № 1709 (з) від 25.04.2016

ГО Центр UA
[foi+request-11094-
50cddfba@dopuspravda.com.ua](mailto:foi+request-11094-50cddfba@dopuspravda.com.ua)

Копія

Управління інформаційного
забезпечення та доступу до
публічної інформації
вул. Хрещатик, 36, м. Київ, 01044

На виконання доручення першого заступника керівника апарату виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) Почтарьова А. О. від 25.04.2016 № 1709 (з), у Департаменті транспортної інфраструктури в межах компетенції розглянуто Ваш запит на інформацію, стосовно стану мостів через р. Дніпро в м. Києві.

За результатами опрацювання інформуємо про наступне:

Відповідно до розпоряджень виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації):

– від 24.05.2013 № 784 «Про капітальний ремонт мостового полотна та деформаційних швів на металевій прогоновій будові вантової частини Московського мосту через р. Дніпро» на замовлення КК «Київавтодор» розроблена проектно - кошторисна документація, яка знаходиться на розгляді в експертизі. Виконання ремонтних робіт очікується у вересні 2016 року після проведення процедури відкритих торгів і визначення генпідрядника. Останнє обстеження виконано у 2014 році;

– від 30.07.2014 № 877 «Про комплексне спеціальне обстеження мосту Метро через р. Дніпро» на замовлення КК «Київавтодор» у квітні завершено комплексне обстеження мосту. На підставі комплексного обстеження готуються матеріали для проведення відкритих торгів на розробку проектно - кошторисної документації стадії ТЕО з капітального ремонту мосту.

– від 03.06.2014 № 702 «Про капітальний ремонт деформаційних швів на мосту ім. Є.О. Патона через р. Дніпро» на замовлення КК «Київавтодор» розроблена проектно - кошторисна документація, яка знаходиться на розгляді в експертизі. Виконання ремонтних робіт очікується у вересні 2016 року

після проведення процедури відкритих торгів і визначення генпідрядника. Останнє обстеження мосту виконано у 2014 році. Для визначення існуючого стану моста КК «Київавтодор» підготовлено проект розпорядження Київської міської державної адміністрації «Про обстеження мосту ім. Є.О. Патона через р. Дніпро»;

– від 24.05.2013 № 783 «Про капітальний ремонт мостового полотна та деформаційних швів на металевій прогоновій будові вантової частини Південного мосту через р. Дніпро» КК «Київавтодор» з 10 травня продовжить ремонтні роботи на мосту, які відбуватимуться до 30-го серпня 2016 року.

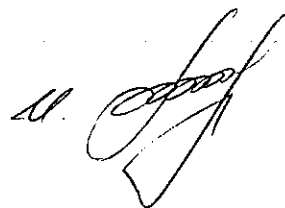
– від 03.06.2014 № 700 «Про капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро» КК «Київавтодор» у травні - червні 2016 року розпочне ремонтні роботи. Обстеження виконувались у 2014 році.

Обстеження з оцінкою технічного стану Рибальського мосту через гавань р. Дніпро та Залізнично - автомобільного мосту через р. Дніпро за вимогами ДБН В.2.3-6:2009 «Споруди транспорту Мости та труби. Обстеження і випробування» будуть проводитись відповідно до термінів завершення їх будівництва і передачі в експлуатацію (за віком моста) відповідно у 2018 та 2019 роках.

Інформація щодо поточних витрат на утримання зазначених мостів у період з 1991 по 2016 рік знаходиться в межах компетенції КП «Київавтошляхміст».

Додаток: на 9 арк. копії висновків та рекомендацій за результатами обстежень мостів.

Перший заступник директора



І. Шпильовий

**Додаток до листа
Московський міст вантова частина**

7. ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

7.1. Аналіз результатів обстеження мостового полотна вантової прогонової будови Московського мосту через р. Дніпро в м. Києві дозволяє зробити наступні висновки:

7.1.1. Міст збудовано в 1976 році під нормативні тимчасові навантаження Н-30 та НК-80.

7.1.2. З врахуванням наявних дефектів та згідно ДСТУ-Н Б.В.23-23:2009 "Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів" технічний стан мостового полотна оцінюється як обмежено працездатний, що вимагає проведення ремонту.

7.1.3. До головних недоліків мостового полотна слід віднести:

- наявність поздовжніх тріщин, вибоїн та інших пошкоджень дорожнього покриття на площі близько 50% від загальної площі проїзної частини;
- зношення (або ж відсутність) гідроізоляції металевої плити;
- незадовільний стан водовідведення з проїзної частини;
- розладнання конструкцій деформаційних швів.

7.1.4. Поява та розвиток дефектів дорожнього одягу на вантовій прогоновій будові пов'язані з особливостями роботи ортотропної плити, що слід врахувати при складанні проекту ремонтних робіт.

7.2. Відповідно до зроблених висновків, для забезпечення нормативного строку служби мосту слід виконати ремонт, в складі якого слід передбачити:

- заміну всіх шарів дорожнього одягу та налагодження системи водовідведення;
- заміну конструкцій деформаційних швів;
- ліквідацію всіх дефектів відповідно до рекомендацій "Відомості дефектів".

Зам. інв. №	Підпис і дата	Інв. № ар.							Арк. 10
Зм.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата	129/13.ШС-0-ПЗ			

Ці роботи на мосту виконувались протягом 2004 - 2006 р.р.

За результатами даного обстеження деформативні шви ковзаючого типу на опорах №21 та №6 не відповідають вимогам безпеки руху із-за наявності великої кількості дефектів: корозійне руйнування пружин та упорів, відсутність багатьох елементів, суттєве корозійне пошкодження поперечних балок та інші дефекти (див. арк. ОБ-1 та ОБ-2). У зв'язку з перерахованими дефектами конструкції мосту знаходяться під дією додаткового динамічного навантаження. Також у місцях деформаційних швів не забезпечене водонепроникнення покриття профолі частини, із-за чого нижчелесжачі металоконструкції мосту за час експлуатації зазнали значного корозійного впливу.

Технічний стан всіх металоконструкцій деформаційних швів згідно класифікації експлуатаційного стану елементів мостів (п. 4.6 ДСТУ-В Б В.2.3-23:2012 «Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів») визнано як «обмежено працездатний», а функціональні та конструктивні можливості як такі, що не відповідають сучасним вимогам. Для упередження переходу конструкцій деформаційних швів в експлуатаційний стан нижчого рівня - «непрацездатний», необхідно виконати їх капітальний ремонт. Виходячи з цього прийнято рішення щодо заміни існуючих конструкцій деформаційних швів на опорах №21 та №6 на сучасні деформаційні шви типу «Mauger» із одночасною заміною поперечних балок, на які опираються зазначені шви.

Мост Патона ДМ 17, 11

3. Характеристика експлуатованих частин мосту, їх стан, дефекти деформаційних швів, конструктивні рішення по усуненню дефектів

За останні 20 років під час періодичних обстежень мосту виявлені ознаки систематичного руйнування монолітної залізобетонної плити проїзної частини, зокрема її елементів - деформаційних швів.

У 1985 році за результатами обстежень, перевірок розрахунків несучої спроможності конструкцій прогонової будови моста з урахуванням ослаблення корозією сталевих елементів і дефектів руйнування елементів залізобетонної плити, а також збільшення величини нормативного тимчасового вертикального навантаження від автотранспортних навантажень був обмежений проїзд по мосту із заборонаю руху вантажного автотранспорту по двох із чотирьох смуг асфальту.

Для забезпечення безпечного руху автотранспорту та трамваїв в 1988 році була виконана реконструкція всіх деформаційних швів, а в 1992 році - трамвайного полотна.

У 1996 - 1998 р.р. було виконане підсилення поперечних балок, на яких виникли дефекти в місцях розташування деформаційних швів.

Останнє обстеження конструкцій деформаційних швів було виконано у 2004 році.

Стан всіх металоконструкцій деформаційних швів був визначений як незадовільний.

Для виконання робіт по демонтажу трамвайних колій, ремонту деформаційних швів та інших ремонтних робіт були розроблені роботи креслення по підсиленню деформаційних швів на проїзній частині та їх заміні під демонтажем трамвайними коліями.

Умовні позначення	Зам. інв. №
	Підпис і дата
Інв. № оп.	

Зм.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата

31489-3-ПЗ

Арк.
3

Ці роботи на мосту виконувались протягом 2004 - 2006 р.р.

За результатами даного обстеження деформативні шви ковзаючого типу на опорах №17 та №11 не відповідають вимогам безпеки руху із-за наявності великої кількості дефектів: корозійне руйнування пружин та упорів, відсутність багатьох елементів, суттєве корозійне пошкодження поперечних балок та інші дефекти (див. арк. ОБ-1 та ОБ-2). У зв'язку з перерахованими дефектами конструкції мосту знаходяться під дією додаткового динамічного навантаження. Також у місцях деформативних швів не забезпечене водонепроникне покриття проїзної частини, із-за чого нижчележачі металоконструкції мосту за час експлуатації зазнали значного корозійного впливу.

Технічний стан всіх металоконструкцій деформативних швів згідно класифікації експлуатаційного стану елементів мостів (п. 4.6 ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2012 «Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів») визнано як «обмежено працездатний», а функціональні та конструктивні можливості як такі, що не відповідають сучасним вимогам. Для упередження переходу конструкцій деформативних швів в експлуатаційний стан нижчого рівня - «непрацездатний», необхідно виконати їх капітальний ремонт. Виходячи з цього прийнято рішення щодо заміни існуючих конструкцій деформативних швів на опорах №17 та №11 на сучасні деформативні шви фірми «Mauger» із одночасною заміною поперечних балок, на які опираються зазначені шви.

8. ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

8.1. Аналіз результатів обстеження мостового полотна вантової прогонової будови мосту через р. Дніпро Південного мостового переходу в м. Києві та випробування її ортотропної плити дозволяє зробити наступні висновки:

8.1.1. Міст збудовано в 1990 році під нормативні тимчасові навантаження А-11 та НК-80.

8.1.2. З врахуванням наявних дефектів та згідно ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2009 "Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів" технічний стан мостового полотна оцінюється як обмежено працездатний, що вимагає проведення ремонту.

8.1.3. При обстеженні мостового полотна виявлено, що внаслідок недоліків водовідведення вода попадає всередину вантових коробок прогонової будови, що призводить до інтенсивної корозії металу несучих конструкцій. Для встановлення технічного стану несучих конструкцій прогонової будови необхідно виконати її подальше обстеження.

8.1.4. До головних недоліків мостового полотна слід віднести:

- наявність колійності, вибоїн, поздовжніх тріщин та інших пошкоджень дорожнього покриття на площі близько 30% від загальної площі проїзної частини;
- зношення (або ж відсутність) гідроізоляції металевих плит;
- незадовільний стан водовідведення з проїзної частини;
- розладнання конструкцій деформаційних швів.

8.1.5. Поява та розвиток дефектів дорожнього одягу на вантовій прогонової будові пов'язані з особливостями роботи консольної частини ортотропної плити, що слід врахувати при складанні проекту ремонтних робіт.

8.2. Відповідно до зроблених висновків, рекомендується:

8.2.1. Для забезпечення нормативного строку служби мосту слід виконати ремонт мостового полотна, в складі якого слід передбачити:

- заміну всіх шарів дорожнього одягу;
- налагодження системи водовідведення;
- заміну конструкцій деформаційних швів;
- ліквідацію всіх дефектів відповідно до рекомендацій "Відомості дефектів".

8.2.2. Необхідно виконати детальне обстеження несучих конструкцій вантової прогонової будови та запланувати її ремонт (як мінімум відновлення фарбування) після усунення недоліків водовідведення (ремонт мостового полотна).

Зн.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата

128/13 ШС-0-ПЗ

Арк

18

ДШ ПМІІ естакадна частина

7. ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

7.1. Аналіз результатів обстеження конструкцій деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу в м. Києві дозволяє зробити наступні висновки:

7.1.1. Естакаду збудовано в 1990 році під нормативні тимчасові навантаження А-11 та НК-80.

7.1.2. З врахуванням наявних дефектів та згідно ДСТУ-Н Б.В.2.5-23:2012 "Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автомобільних мостів" та виходячи з того, що проектний нормативний строк служби конструкцій деформаційних швів вичерпано, їх технічний стан конструкцій оцінюється як обмежено працездатний, що вимагає проведення капітального ремонту (заміни).

7.1.3. При обстеженні конструкцій деформаційних швів виявлено, що внаслідок недоліків водовідведення вода падає на прогонову будову та опори, що призводить до їх руйнування. Для встановлення технічного стану несучих конструкцій прогонової будови та опор необхідно виконати їх подне детальне обстеження.

7.1.4. До головних недоліків стану деформаційних швів та прилеглих до них ділянок мостового полотна слід віднести:

- розладнання, зношення (або відсутність), руйнування конструкцій швів;
- руйнування облямування та анкерів кріплення;
- незадовільний стан водовідведення;
- наявність колійності, поздовжніх тріщин, вибоїн та інших пошкоджень дорожнього покриття в зоні деформаційних швів.

7.2. Відповідно до зроблених висновків, рекомендується:

- заміна деформаційних швів;
- налагодження системи водовідведення;
- заміна всіх шарів дорожнього одягу на ділянках прилеглих до деформаційних швів;
- ліквідацію всіх дефектів відповідно до рекомендацій "Відомості дефектів".

Зн.	Кільк.	Арх.	Міток.	Підпис.	Дата.	146/14.ШС-0-ПЗ	Арк. 17
-----	--------	------	--------	---------	-------	----------------	------------

Міст Патона ДМ 25,1

3. Характеристика експлуатованих частин мосту, їх стан, дефекти деформаційних швів, конструктивні рішення по усуненню дефектів

За останні 20 років під час періодичних обстежень мосту виявлені випадки систематичного руйнування монолітної залізобетонної плити проїзної частини, зокрема її елементів - деформаційних швів.

У 1985 році за результатами обстежень, перевірочних розрахунків несучої спроможності конструкцій прогонової будови моста з урахуванням впливу корозії сталевих елементів і дефектів руйнування елементів залізобетонної плити, а також збільшенням величини нормативного тимчасового вертикального навантаження від автотранспортних навантажень був обмежений проїзд по мосту із заборону руху вантажного автотранспорту по двох із чотирьох смуг автотранспорту.

Для забезпечення безпечного руху автотранспорту та трамваїв в 1988 році була виконана реконструкція всіх деформаційних швів, а в 1992 році - трамвайного полотна.

У 1996 - 1998 р.р. було виконане підсилення поперечних балок, на яких виникли дефекти в місцях розташування деформаційних швів.

Останнє обстеження конструкцій деформаційних швів було виконане у 2004 році.

Стан всіх металоконструкцій деформаційних швів був визначений як незадовільний.

Для виконання робіт по демонтажу трамвайних колій, ремонту деформаційних швів та інших ремонтних робіт були розроблені роботи креслення по підсиленню деформаційних швів на проїзній частині та їх заміні під діючими трамвайними коліями.

Знак, інв. №

Підпис і дата

Трв. № оп.

Зм.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата

31489-1-ПЗ

Арк.

3

Формат А4

Ці роботи на мосту виконувались протягом 2004 - 2006 р.р.

За результатами даного обстеження деформаційні шви ковзаючого типу на опорах №25 та №1 не відповідають вимогам безпеки руху із-за наявності великої кількості дефектів: корозійне руйнування пружин та упорів, відсутність балкових елементів, суттєве корозійне пошкодження поперечних балок та інші дефекти (див. арк. ОБ-1 та ОБ-2). У зв'язку з перерахованими дефектами конструкції мосту знаходяться під дією додаткового динамічного навантаження. Також у місцях деформаційних швів не забезпечене водонепроникнення покриття провальної частини, із-за чого нижчележачі металоконструкції мосту за час експлуатації зазнали значного корозійного впливу.

Технічний стан всіх металоконструкцій деформаційних швів згідно класифікації експлуатаційного стану елементів мостів (п. 4.6 ДСТУ-Н Б В.2.3-23:2012 «Настанова з оцінювання і прогнозування технічного стану автодорожніх мостів») визнано як «обмежено працездатний», а функціональні та конструктивні можливості як такі, що не відповідають сучасним вимогам. Для упередження переходу конструкцій деформаційних швів з експлуатаційного стану нижчого рівня - «непрацездатний», необхідно виконати їх капітальний ремонт. Виходячи з цього прийнято рішення щодо заміни існуючих конструкцій деформаційних швів на опорах №25 та №1 на сучасні деформаційні шви марки «Маггер» із одночасною заміною поперечних балок, на які опираються зазначені шви.

Міст Патона ДМ № 6

3. Характеристика експлуатованих частин мосту, їх стан, дефекти деформаційних швів, конструктивні рішення по усуненню дефектів

За останні 20 років під час періодичних обстежень мосту виявлено випадки систематичного руйнування монолітної залізобетонної плити проїзної частини, зокрема її елементів - деформаційних швів.

У 1985 році за результатами обстежень, періодичних розрахунків несучої спроможності конструкцій прогонової будови моста з урахуванням ослаблення корозією сталевих елементів і дефектів руйнування елементів залізобетонної плити, а також збільшення величини нормативного тимчасового екстремального навантаження від автотранспортних навантажень був обмежений проїзд по мосту із заборону руху вантажного автотранспорту по двох із чотирьох смуг автодороги.

Для забезпечення безпечного руху автотранспорту та трамваїв у 1988 році була виконана реконструкція всіх деформаційних швів, а в 1992 році - протейного полотна.

У 1996 - 1998 р.р. було виконано підсилення поперечних балок, на яких виникли дефекти в місцях розташування деформаційних швів.

Останнє обстеження конструкцій деформаційних швів було виконано у 2004 році.

Стан всіх металоконструкцій деформаційних швів був визначений як незадовільний.

Для виконання робіт по демонтажу трамвайних колій, ремонту деформаційних швів та інших ремонтних робіт були розроблені робочі креслення по усуненню деформаційних швів на проїзній частині та їх заміні під демонтованими трамвайними коліями.

Формат А4	Зам. інв. №
Інв. № оп.	Підпис і дата

Зм.	Кільк.	Арк.	№ док.	Підпис	Дата

31489-2-ПЗ

Арх.

3

Формат А4