

Північний міст через р. Дніпро в м. Києві. Особливості технічного стану

Північний міст через р. Дніпро в м. Києві, будівництво якого було розпочато в 1971 р., а завершено й прийнято в постійну експлуатацію в 1976 р., запроєктовано Київською філією Державного інституту з проектування і вишукування автомобільних доріг «Союздорпроект» під керівництвом головного інженера проекту Г.Б. Фукса й призначено для автомобільного та пішохідного руху. Міст зв'язує правобережний

Оболонський житловий район м. Києва з розташованими на лівому березі р. Дніпро житловими масивами Райдужний, Троєщина та Воскресенка й складається з безпосередньо вантового моста через р. Дніпро (завдовжки 816 м і завширшки 31,4 м, рис. 1, а–в) й інфраструктурно з ним пов'язаним мостом через р. Десенку завдовжки 732 м та шляхопроводом через проспект Героїв Сталінграда завдовжки 55 м. Проект споруди розроблено згідно з чинними на той час нормами проектування СН 200-62 і СН 365-67. Вантова частина моста запроєктована під автомобільне навантаження НА-10 (на 8 смуг руху) і НК-80 та натовп на тротуарах (400 кг/м²), а сталезалізобетонна естакадна частина – під навантаження НК-30 (на 8 смуг руху) і НК-80 та натовп на тротуарах (400 кг/м²).

Судноплавна частина Північного моста перекрита двома нерозрізними прогоновими будова-



О.В. ШИМАНОВСЬКИЙ, генеральний директор ТОВ «Укрінсталькон ім. В.М. Шимановського», член–кореспондент НАН України, заслужений діяч науки і техніки України, д.т.н., професор



Д.О. КОТЛУБЕЙ, в.о. начальника Комунального підприємства по ремонту та утриманню мостів і шляхів м. Києва «Київавтошляхміст»



П.М. СТАШУК, директор ТОВ «НВП Мостовий центр», к.т.н., м. Київ

ми, перша з яких розташована біля лівого берега і являє собою трипрогонову однопілонну вантову систему за схемою $84,51 + 300 + 63,65 = 448,16$ м, а друга – правобережна частина – балкову естакаду з одним прогоном завдовжки 63,65 м, трьома прогонами по 63 м кожен і одним прогоном завдовжки 42 м (рис. 1, г). У плані міст знаходиться на прямій, а у профілі – на сполученні опуклих вертикальних кривих із верхньою точкою у вантовому прогоні. Сталеву балку жорсткості у вантовому прогоні (завдовжки 300 м, яка, до річі, є найдовшою в колишньому СРСР) підтримують ванти зі сталевих канатів (по 20–40 шт у ванті), загальна довжина яких сягає 54,6 км.

Ванти підвішені до А-подібного пілона заввишки 125 м, а висота від проїзної частини до склепіння пілона дорівнює 53 м. У двох ногах пілона міститься по одній монтажній шахті з заліз-