



Товариство з обмеженою відповідальністю "УК ЕКСПЕРТИЗА"

ЄДРПОУ 42431096 46001, Тернопільська область, м. Тернопіль, Майдан Волі, 4,
офіс 40

<https://ukekspertyza.com.ua/> info@ukekspertyza.com.ua +38(067)-009-04-00



Документ створено
в Єдиній державній електронній
системі у сфері будівництва.

ЗАТВЕРДЖУЮ

ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА
(Директор)

М.П.
Підпис Ініціал, прізвище
18 липня 2024 р.

місто Тернопіль

Реєстраційний номер EX01:3525-2576-4074-0782

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 16/325-07/24 від 16 липня 2024

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочим проектом

(стадія проектування)

Капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування
державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:3906-2892-9254-3189

Класи наслідків (відповідальності) об'єктів CC2

Сукупний показник CC2

Примітка 1. Сукупний показник зазначають відповідно до 4.7.

Замовник СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У ВОЛИНСЬКІЙ ОБЛАСТІ (25908960),
Юридична особа - Ініціатор , +38(033)-278-54-75, +38(033)-225-01-98, volynsad@ukravtodor.gov.ua,
УКРАЇНА, Волинська обл., Луцький район, Луцька територіальна громада, м. Луцьк (станом на
01.01.2021), вулиця Рівненська , б. 52Б

(назва організації)

Місцезнаходження об'єкта:

Волинська обл., Луцький район, Колківська територіальна громада (UA07080130000017070) , Міст на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк – Ківерці – Маневичі – Любешів – Дольськ, Волинська область

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ВАЛБЕК"

(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 охорони праці ; з питань екології ; з питань санітарного і епідеміологічного благополуччя населення ; з питань кошторисної частини проектної документації ; щодо об'єктів, які споруджуються із залученням державних коштів ; з питань пожежної безпеки ; з питань техногенної безпеки ; з питань інженерно-технічних заходів цивільного захисту ; з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення ; розділ організація будівництва ; з питань інженерного забезпечення ; архітектурне об'ємне проектування 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 __ аркушах

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

Примітка.

Основні техніко-економічні показники об'єкта будівництва

№ п/п	Найменування	Одиниця вимірювання	Кількість
1	Найменування об'єкта будівництва, місце його розташування	Капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область	
2	Вид будівництва	Капітальний ремонт	
3	Клас наслідків (відповідальності)	СС2	
4	Категорія дороги	III	
5	Довжина ділянки проектування з урахуванням мосту і підходів	м	100,0
6	Довжина мосту	м	16,24
7	Габарит мосту	м	Г-9,3+2х0,75
8	Схема мосту	м	3х6
9	Характеристика перешкоди	Несудноплавна річка Рудка	
10	Підмостовий габарит по	м	2,52

	висоті		
11	Розрахункова швидкість	км/год	90
12	Ширина проїзної частини	м.	9,3
13	Кількість смуг руху	шт.	2
14	Ширина смуги руху	м	3,5
15	Ширина укріпленої смуги	м	0,5-1,15
16	Ширина земляного полотна	м	12.0-13.3
17	Ширина узбіччя	м	2.5-3.1
18	Ширина тротуару мосту	м	0,75
19	Розрахункове навантаження	Н-30; НК-80	
20	Тип дорожнього одягу та верхній шар покриття	Капітальний; ЩМА-15.БМПП 70/100-60	
21	Ширина узбіччя, у тому числі:	м	2,11 - 2,32
22	Мінімальний радіус вертикальної кривої:		
	опуклої	м	9000
	увігнутої	м	2100
23	Максимальний поздовжній похил дороги	‰	12.1
24	Тривалість будівництва	місяць	5,5
25	Загальна кошторисна вартість, у т.ч.:	тис. грн	17 964,988
	- дорожніх робіт та послуг		13 084,394
	- інші витрати		4 880,594
26	Код НК 018:2023	2141	

Директор	ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Головний експерт проекту	Жилякова Олена Миколаївна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	КОЛІСНІЧЕНКО ТАМАРА МИХАЙЛІВНА	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	СНІГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	ВОВК ОЛЕГ МИКОЛАЙОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	БОНДАРЕНКО ВОЛОДИМИР МИКОЛАЙОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	РУСЕЦЬКИЙ ОЛЕКСАНДР ВАСИЛЬОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	ГЕЛЬ Володимир Федорович	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Архітектор	Дем'янюк Олександр Володимирович	
	Підпис	Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 16/325-07/24 від 16 липня 2024
реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:3525-2576-4074-0782
щодо розгляду проектної документації на будівництво
(Позитивний)

за робочим проектом **"Капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область"**.

Клас наслідків об'єкта будівництва - СС2 (середні наслідки)

Замовник будівництва - Служба відновлення та розвитку інфраструктури у волинській області, ЄДРПОУ 25908960

Юридична адреса: 43020, місто Луцьк, вулиця Рівненська, будинок 526

Генеральний проєктувальник - Товариство з обмеженою відповідальністю «ВАЛБЕК», ЄДРПОУ 39770990

Адреса: 04080, місто Київ, вулиця Кирилівська, будинок 1-3, секція С, офіс 12

Головний інженер проєкту - Гальченко Олексій Михайлович, кваліфікаційний сертифікат АР № 018450, виданий 23.12.2021

Вихідні дані:

- завдання на проєктування, затверджене Замовником.

Опис проєктних рішень

Об'єкт проєктування - капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область. Загальна протяжність ділянки автодороги що проєктується - 100,0 м. Передбачена розрахункова інтенсивність руху автомобілів за даними Замовника становить 2843 авт./добу.

Висновки за результатами огляду ділянки проєктування

Згідно технічного звіту з обстеження та обмірних робіт, які проводились у вересні 2023 року фахівцями ТОВ «ВАЛБЕК», для визначення технічного стану мосту, були виявлені дефекти та пошкодження елементів, які знижують несучу здатність та довговічність споруди.

Відповідно до отриманих пошкоджень та дефектів внаслідок експлуатації споруда в цілому знаходиться у стані 4 (обмежено працездатний) та потребує капітального ремонту або реконструкції.

Технічний стан конструкцій опор споруди оцінено за трьома показниками:

— за ознаками деградації, що наводяться у класифікаційних таблицях додатка А ДСТУ 9181:2022 - 4 (обмежено працездатний);

— за розрахунком уточнених показників експлуатаційного стану (опори, фундаменти) - 4 (обмежено працездатний);

— за формалізованою експертною оцінкою Е (рейтингом): експлуатаційний стан мосту за рейтингом - 4 (обмежено працездатний).

Остаточного прийнято найнижчий з трьох показників: конструкції споруди (уцілілі опори) з дефектами, що отримані в процесі експлуатації споруди та природного зносу знаходяться у стані 4 (обмежено працездатний).

Залишковий ресурс конструкцій споруди (прогнозування строку безаварійного експлуатування) оцінюється за найнижчим із показників залишкових ресурсів опор, фундаментів і становить 15 років.

Відповідно визначеному експлуатаційному стану споруди у звіті з обстеження з посиланням на стандарт ДСТУ 9181:2022 передбачені такі узагальнені заходи:

- проводять обстеження за спеціальним графіком;
- виконують капітальний ремонт;
- обмежують рух транспортних засобів за вагою, швидкістю та габаритними параметрами;
- розробляють спеціальні заходи із забезпечення безаварійного експлуатування споруди.

Термін служби відремонтованої споруди в цілому оцінюється 30 років.

За результатами обстеження можливий ремонт існуючого автодорожнього мосту через р. Рудка в наступних обсягах:

- заміна проїзної частини;
- улаштування нової гідроізоляції;
- улаштування монолітної плити проїзної частини;
- заміна балок прогонової будови;
- ремонт опор мосту;
- улаштування системи водовідведення і водоочищення;
- очищення підходів та підмостового простору.

Капітальний ремонт мосту необхідно передбачити зі збереженням планового положення мосту по відношенню до перешкоди.

Проектні рішення

Для покращення умов та безпеки руху на автомобільній дорозі загального користування державного значення Р-14, проектом передбачено капітальний ремонт існуючого автодорожнього мосту через р. Рудка.

До складу споруди входять: міст, підходи до мосту: 38,72 м до початку мосту та 45,04 м від кінця мосту.

Довжина мосту – 16,24 м. Враховуючи висотні та габаритні обмеження, місцеві умови, а також положення існуючої автомобільної дороги, міст передбачено на існуючих конструкція опор та збірних прогонових будов за схемою 3х6,0 з влаштуванням монолітної накладної плити, що об'єднує балки прогонової будови у температурно-нерозрізну систему.

Міст розташований на прямій у плані та на ухилі 0,5% в бік початку мосту в поздовжньому профілі. Висота підмостового габариту 3,0 м обумовлена умовами профілю автомобільної дороги та можливістю пропуску повені 1% ймовірності. В межах центрального прогону передбачено місце для пропуску русла при рівні меженних вод. З огляду на низьку швидкість течії – 0,5 м/с, регуляційні споруди на даному мосту не передбачені. Біля стоянів розміщені конуси насипів з крутизною укосів 1:1,5, технічні проїзди під спорудою не передбачені.

Проектом передбачається ремонт опор, влаштування нових балок прогонових будов, влаштування монолітної плити проїзної частини, влаштування дорожнього одягу та елементів проїзної частини (бар'єрного, перильного огорожень, мостового полотна), проведення робіт по монтажу укріплень конусів насипу, влаштування перехідних плит та сполучень мосту з підходами. Передбачається влаштування деформаційних швів та встановлення опорних частин. Фарбування металевих та бетонних поверхонь.

Передбачений проектом ремонт опор включає очищення бетонних поверхонь, в місцях виявлення дефектів. Після підготовки поверхні виконується ґрунтування та нанесення шару ремонтної суміші та ін'єктування тріщин. Для надання геометрії конструкцій виконується нанесення вирівнюючого шару з подальшим нанесенням захисного покриття.

Балки прогонової будови передбачаються плитні за типовим проектом Серії 3.503-29 П-6с. В поперечному перерізі запроєктовано 7 балок висотою 0,3 м та шириною 0,99 м кожна. По верху балок влаштовується суцільна монолітна залізобетонна плита. Балки прогонової будови спираються на гумово-металеві опорні частини (ГОЧ).

Влаштування суцільної монолітної плити проїзної частини передбачено по новим балкам з об'єднанням їх в температурно-нерозрізну систему. Бетон плити проїзної частини C25/30, F300, W8, армування арматурою періодичного профілю класу A400C 25 мм. Прогонова будова розрахована на тимчасове навантаження Н-30 НК-80.

Після влаштування плити проїзної частини, проектом передбачено влаштування дорожнього одягу з влаштуванням гідроізоляції, що напиляється, товщиною 5 мм та двошарового асфальтобетону з товщиною шарів 60 мм та 50 мм. Проектні рішення, щодо ремонту опор та влаштуванню конструкцій мосту, надані на кресленнях комплекту.

Ремонт залізобетонних конструкцій опор враховує наступні роботи:

- очистка бетонних поверхонь, від слабкого бетону;
- піскоструменева очистка арматури та закладних деталей з улаштуванням антикорозійного захисту;
- відновлення захисного шару бетону з застосуванням цементно-полімерними матеріалами;
- захист бетонних поверхонь від корозії зносостійкими декоративними матеріалами ґрунтування/гідрофобізація бетону захисне покриття (в 2 шари).

Ремонт підходів мосту складається з основних робіт - ремонт укріплень конусів насипу. Ремонт дорожнього одягу та бар'єрної огорожі.

З'єднання проїзної частини мосту з підходами здійснюється відповідно до рішень типового проекту Серії 3.503.1-96. В рамках проекту виконується вкладання перехідних плит довжиною 6,0 м із демонтованих існуючих балок та зворотна засипка стоянів згідно з конструктивними вимогами крайніх опор та шафової стінки. Лежні виготовляються з важкого конструкційного бетону класу по міцності на стиск В30 з марками F200 за морозостійкістю та W6 по водонепроникності.

Для безпеки руху пішоходів та обслуговування ділянки автодороги, влаштовується тротуарна плита шириною 1,32 м з обох боків споруди. Матеріал тротуарної плити аналогічний матеріалу монолітної плити проїзної частини. Після підготовки бетонних поверхонь тротуарів передбачено влаштування покриття на тротуарах із застосуванням полімерних матеріалів. Для безпеки пішоходів на споруді встановлюється металеве оцинковане перильне огороження та бар'єрне огороження мостового типу.

Укріплення конусів насипу стоянів передбачено на всю висоту із монолітного залізобетону товщиною 100 мм армованого сітками із арматури діаметром 6 мм по шару ущільненого щебня товщиною 100 мм.

Водовідведення зі споруди передбачено поверхневим способом. Вода збирається вздовж бортових каменів по всій довжині мосту з обох боків та направляється до дощоприймачів встановлених за перехідними плитами на підходах до мосту. З дощоприймачів вода направляється до локальної очисної споруди. Продуктивність очисної споруди має бути не менше 3 л/с. Розрахунок обсягу дощового стоку з мосту наведено в додатку Г. Очисна споруда встановлюється із заглибленням в конуси насипу біля стояну. Фундамент очисної споруди влаштований з монолітного бетону на щебеневій подушці загальною товщиною конструкції 400 мм.

Конструкція перильного огороження прийнята відповідно до вимог ДСТУ Б В.2.3-11-2004, висотою 1,2 м. Проектом передбачено встановлення огороження на кріпильні деталі тротуару з кроком кріплення 1,0 м. Конструкція бар'єрного огороження прийнята відповідно до вимог ДСТУ Б.2.3-12:2004 «Огороження дорожнє металеве бар'єрного типу» 11МО-1,0.300/0,75 ДСТУ Б В.2.3-12:2004. Бар'єрну огорожу підібрано виходячи з таких нормативних вимог: умови руху легкі, вид навантаження конструкції огорожі Н2, стримувальна здатність огорожі 280 кДж. Проектом передбачено встановлення бар'єрної огорожі на кріпильні деталі тротуару. По бокам проїзної частини встановлюється бортовий камінь висотою 10 см над рівнем проїзду.

Параметри мосту після його капітального ремонту будуть наступними:

- довжина споруди - 16,24 м;
- прогонова схема - 3х6,0 м;
- повна ширина по монолітній плиті - 11,93 м;
- габарит проїзду - Г-9,3 + 2х0,75 м;
- покриття - асфальтобетонне;
- огороження - металеве оцинковане перильне та бар'єрне;
- тротуари - службові проходи шириною по 0,75 м з обох боків;

- тимчасові навантаження – Н-30, НК-80, натовп на тротуарах – 4 кПа.

Основні роботи по капітальному ремонту споруди наступні:

- розчищення русла та підмостового простору;
- демонтаж існуючого мостового полотна на всій споруді;
- ремонт опор сучасними матеріалами;
- влаштування балок та монолітної плити прогонової будови;
- улаштування мостового полотна;
- встановлення перильного та бар'єрного огороження;
- влаштування укріплення конусів насипу;
- захист бетонних та металевих поверхонь від корозії антикорозійними матеріалами (ґрунтування/гідрофобізація бетону захисне покриття згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010.

Мостове полотно на споруді складається з наступних шарів (рахунок з низу):

- гідроізоляція що напиляється влаштовується з наступних шарів:
- бітумно-латексна емульсія RAPIDFLEX-HP (витрата 6,8 кг/м²);
- бітумний праймер RAPIDFLEX-HP (витрата 0,3 кг/м²);
- скловолоконна армуюча геогратка GG100;
- асфальтобетон АББМП.Др.Щ.А1.НП на бітумі модифікованому полімерною добавкою, марки БМПА 70/100-55 товщиною 6 см;
- бітумна емульсія ЕКШМ-50, з розрахунку 0,4 л/м²;
- ЩМА-15 на бітумі модифікованому полімерною добавкою, марки БМПП 70/100-60 товщиною 5 см.

Улаштування поліуретанового покриття на тротуарах:

- ґрунтовка ITUMSEAL 0801 (0,2 кг/м²);
- поліуретанова гідроізоляційна мастика ITUMSEAL H (2 кг/м²);
- кварцевий пісок фр. 0,8..1,2 мм (витрата 4,0 кг/м²);
- аліфатичний захисний лак ITUMSEAL 0601 (0,7 кг/м²).

Улаштування призми сходу (на автомобільну дорогу) із щебенево-мастикового асфальтобетону ЩМА-15 на бітумі модифікованому полімерною добавкою, марки БМПП 70/100-60, товщиною 7 см з попереднім розливом бітумної емульсії ЕКШМ-50, з розрахунку 0,4 л/м², ДСТУ Б В.2.7-129:2013.

Деформаційні шви над опорами № 0 та № 3 споруди – гумові компенсатори закритого типу з максимальним переміщенням ±9 мм. Конструкції шва встановлюються при виконанні робіт по влаштуванню дорожнього одягу на мосту.

Заходи з антикорозійного захисту прийняті відповідно до вимог ДСТУ Б В.2.6-145:2010 «Захист бетонних і залізобетонних конструкцій від корозії. Загальні технічні вимоги»; ВСН 32-81 «Інструкція по улаштуванню гідроізоляції конструкцій мостів і труб на залізницях, автомобільних і міських дорогах».

Передбачені наступні заходи:

- всі елементи бар'єрного та перильного огорожень повинні бути захищені від корозії гарячим цинкуванням з товщиною шару покриття 80-120 мкм;
- поверхні бетонних і залізобетонних конструкцій, що стикаються з ґрунтом, покриваються обмазувальною гідроізоляцією з двох шарів бітумної мастики;

- видимі поверхні залізобетонних конструкцій мосту покриваються двошаровим захисним зносостійким покриттям згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010.

Товщина захисних шарів арматури для залізобетонних конструкцій прийнята у відповідності до вимог ДБН В.2.3-14:2006 згідно до їх призначення.

Основні несучі конструкції розраховані в програмному комплексі «MIDAS Civil» згідно з чинними будівельними нормами. За результатами розрахунків міцності, стійкості та жорсткості в цілому та окремих конструктивних елементів на розрахункові навантаження балок та опор мосту, споруда має плановий термін експлуатації 30 років та несе на собі вказане рухоме та постійне навантаження.

Міст знаходиться поза межами населеного пункту. На даній ділянці автодороги передбачається рух поодиноких пішоходів та персоналу що обслуговує дорогу. Рух маломобільних груп населення не передбачається. Для технічного обслуговування мосту та пропуску незначної інтенсивності пішоходів передбачено службові проходи шириною по 0,75 м з обох боків мосту. Покриття технологічних проходів на мосту прийняте поліуретанове. Покриття виконується на всю ширину проходів по всій довжині та протяжності по 3,0 м на підходах з кожного боку від кінців споруди.

Підходи до мосту

Початок проєктної ділянки підходу до мосту через річку Рудка ПК442+40.

Кінець ділянки ПК443+40. Довжина проєктної ділянки становить 0,100 км.

Проектна вісь на всій ділянці капітального ремонту проходить по існуючій осі автомобільної дороги та мосту та є прямою в плані.

Поздовжній профіль запроектовано за параметрами виходячи з умов забезпечення розрахункової швидкості ділянки автомобільної дороги, зокрема:

- максимальний поздовжній ухил – 12,1 ‰;
- мінімальні радіуси вертикальних кривих: - випуклих - 9000 м; - увігнутих – 2100 м.

Проектом передбачено наступні типи поперечного профілю земляного полотна:

Тип 1 – насип до 2 м, з шириною земляного полотна 12 м із крутизною укосу 1:3.

Тип 2– насип від 2 м до 6 м, з шириною земляного полотна 12-13,2 м із крутизною укосу 1:1,75, з бар'єрним огородженням.

Враховуючи незадовільний стан існуючого дорожнього одягу, прийнято рішення про розбирання існуючого дорожнього одягу на підходах до мосту.

В результаті прийнято наступну конструкцію дорожнього одягу:

Тип 1 - новий дорожній одяг проїзної частини.

- Щебеневомастиковий асфальтобетон ЩМА-15 на бітумі БМПП 70/100-60 (ЩМА-15.БМПП 70/100-60) товщиною 0,05 м;

- підґрунтовка бітумної емульсії ЕКШ-50 - 0,4 л/м²;

- асфальтобетон крупнозернистий щільний марки А1 непереривчастої гранулометрії на БМПА 70/100-55 (АБ_{БМП}.Кр.Щ.А1.НП.БМПА 70/100-55) товщиною 0,10 м;

- розлив бітумної емульсії ЕКШ-50 – 1,2 л/м²;

- ЩПС.Кр.Ц.М20 товщиною 0,15 м;

- основа із ЩПС.С5 товщиною 0,30 м;

- пісок середньої крупності з вмістом пиловидних і глинистих часток не більше ніж 2% та коефіцієнтом фільтрації не менше ніж 5 м/добу товщиною 0,20 м (Дренуючий шар. Влаштовується на всю ширину земляного полотна).

Поперечний профіль проїзної частини, укріплених смуг становить 25 ‰, ґрунтової частини узбіччя – 50 ‰.

Капітальний ремонт мосту та підходів планується з перекриттям руху по одній із смуг, організацією руху по іншій смузі з встановленням необхідних дорожніх знаків на час ремонту та бар'єрного огородження згідно тимчасової схеми ОДР.

До даного об'єкту не підходять тротуари і не передбачений регулярний пішохідний рух. Тому заходи доступності для маломобільних груп не передбачаються.

Охорона праці, безпека експлуатації, захист від шуму

В проекті виконано розділи загальної пояснювальної записки «Охорона праці», «Безпека експлуатації» та «Захист від шуму». В розділі загальної пояснювальної записки робочого проекту «Охорона праці» запроектовані рішення з охорони праці передбачають:

- перелік заходів з охорони праці при виконанні запроектованих робіт з посиланням на чинні нормативно-правові документи;

- заходи із забезпечення побутових та санітарно-гігієнічних вимог для працівників.

Вказано перелік технологічних операцій при капітальному ремонті автомобільного мосту, подано вимоги до будівельних матеріалів і розвантаження. Виконання робіт по капітальному ремонту автомобільного мосту запроектовано виконувати відповідно вимог ДБН А.3.2-2-2009 «Система стандартів безпеки праці. Промислова безпека у будівництві. Основні положення». Виконано розділ «Організація будівництва» з вказанням заходів по охороні праці при виконанні запроектованих робіт та переліку нормативно-правових актів з охорони праці і безпеки експлуатації.

В розділі загальної пояснювальної записки робочого проекту "Організація будівництва" передбачено заходи по забезпеченню зниження рівня шуму та вібрації при капітальному ремонті автомобільного мосту.

Екологія та санітарно-епідеміологічне благополуччя населення

Ділянка проектування розташована в межах існуючої автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк – Ківерці – Маневичі – Любешів – Дольск, Волинська область

Протяжність ділянки проектування – 0,100 км. Передбачена розрахункова інтенсивність руху автомобілів за даними замовника становить 2834 авт./добу.

Для покращення умов та безпеки руху на автомобільній дорозі, проектом передбачено капітальний ремонт автодорожнього мосту через р. Рудка .

Ділянка проектування розташовується в межах заплав р. Рудка, поблизу населеного пункту Колки, на відстані 8 км від гирла (р. Стир). Рівень води в річці залежить від живлення підземними водами та від опадів в незначній мірі.

При експлуатації дороги та мосту вплив на водне середовище може здійснюватися за рахунок скиду поверхневого стоку з проїзної частини автомобільної дороги. Для запобігання даного впливу проектом передбачається організований збір води з поверхні проїзної частини мостового переходу.

Водовідвід з проїзної частини мосту здійснюється за рахунок поздовжнього і поперечного ухилів.

Водовідведення зі споруди передбачено поверхневим способом. Вода збирається вздовж бортових каменів по всій довжині мосту з обох боків та направляється до дощоприймачів встановлених за перехідними плитами на підходах до мосту. З дощоприймачів вода направляється до локальної очисної споруди. Продуктивність очисної споруди має бути не менше 3 л/с. Очисна споруда встановлюється із заглибленням в конуси насипу біля стояну. Фундамент очисної споруди влаштований з монолітного бетону на щебеневій подушці загальною товщиною конструкції 400 мм.

Джерелом забруднення атмосфери є вихлопні труби автотранспорту, який рухається ділянкою автомобільної дороги, що підлягає капітальному ремонту.

Транспортування відходів, що утворюються в період експлуатації буде здійснюватися спеціалізованим підприємством. В період експлуатації автодороги повинен бути укладений необхідний договір на здійснення вивезення відходів в місця їх розміщення, утилізації, переробки та знешкодження.

Процес поводження з відходами, що утворюються в період будівництва, включає в себе наступні етапи: накопичення та тимчасове зберігання, транспортування, переробку (знешкодження, утилізація, використання в якості вторинної сировини) або захоронення

У соціальному аспекті капітальний ремонт моста дасть можливість забезпечити належне транспортне сполучення в області.

Пожежна та техногенна безпека

Для забезпечення пожежної безпеки об'єкта будівництва передбачається виконання вимог НАПБ А.01.001-2014 «Правила пожежної безпеки в Україні» та виконання комплексу інженерно-технічних і організаційних заходів, які направлені на те, щоб попередити пожежу і вибухи, а також забезпечити умови для успішного гасіння пожежі. Відповідальність за пожежну безпеку будівельної ділянки, наявність та справне утримання засобів пожежогасіння, своєчасне виконання передбачених проектом протипожежних заходів несуть (призначаються наказом) керівники проведення робіт на цих ділянках. Відповідальність за пожежну безпеку побутових, допоміжних та підсобних приміщень несуть посадові особи, яким підпорядковані вказані приміщення. Тимчасові споруди, підсобні приміщення, а також будівельні майданчики повинні бути забезпечені первинними засобами пожежогасіння. До споруд, у тому числі й тимчасових, місць відкритого зберігання будівельних матеріалів, конструкцій та устаткування має бути забезпечений вільний під'їзд. До всіх будівель і споруд будівельного майданчика, в тому числі об'єктів прилеглої забудови, майданчиків складування матеріалів тощо має бути вільний доступ, а протипожежні розриви між ними повинні відповідати вимогам будівельних норм. Об'єкт капітального ремонту забезпечується первинними засобами пожежогасіння.

Зміст технічних рішень проекту не суперечить вимогам нормативних документів з пожежної та техногенної безпеки.

Інженерно-технічні заходи цивільного захисту

Капітальний ремонт мосту через р. Рудка на км 44+287 автомобільної дороги Р-14 згідно Переліку, затвердженого Кабінетом Міністрів України від 09.01.14 р. № 6, розділ 2 п.8 не належить до об'єктів, проектування яких здійснюється з урахуванням вимог інженерно-технічних заходів цивільного захисту та додатку А ДСТУ 8773:2018 «Розділ інженерно-технічних заходів цивільного захисту в складі проектної документації на будівництво об'єктів».

Енергоефективність

На підставі вивчення поданих матеріалів, робочий проект «**Капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область**» відповідає вимогам нормативних актів з питань енергозбереження.

Кошторисна частина проектної документації

по об'єкту: «Капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область»		
Показники	Од.вим.	Вартість
Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією у поточних цінах станом на 13 червня 2024 р. всього:	тис. грн.	17 970,283
у тому числі: - будівельні роботи	тис. грн.	13 071,446
- устаткування	тис. грн.	-
- інші витрати	тис. грн.	4 898,837

За результатами розгляду кошторисної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені робочим проектом, складена відповідно до вимог Кошторисних норм України «МЕТОДИКА визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування» та «Настанова з визначення вартості проектних, науково-проектних, вишукувальних робіт та експертизи проектної документації на будівництво».

Показники	Од. вим.	Вартість
Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на «24» червня 2024 р. складає всього:	тис. грн	17 964,988
у тому числі: - будівельні роботи	тис. грн	13 084,394
- устаткування	тис. грн	-
- інші витрати	тис. грн	4 880,594

Робочий проект «**Капітальний ремонт мосту на км 44+287 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-14 Луцьк - Ківерці - Маневичі - Любешів - Дольськ, Волинська область ь**» виконано згідно з вимогами вихідних даних на проектування та розроблений з дотриманням вимог до міцності надійності та довговічності об'єкта будівництва, його експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, охорони праці, захисту від шуму, санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, екології, пожежної та техногенної безпеки, інженерно-технічних заходів цивільного захисту, енергозбереження та його кошторисної вартості будівництва.

Головний експерт проекту:

О. М. Жилякова

(серія АЕ № 007046 від 27.07.2022)

Відповідальні експерти:

Т. М. Колісніченко

(серія АЕ № 006277 від 19.10.2021)

М. Г. Снігир

(серія АЕ №006737 від 19.01.2022)

О. М. Вовк

(серія АЕ № 004848 від 12.12.2017)

В. М. Бондаренко

(серія АЕ № 005959 від 17.11.2020)

(серія АЕ № 007194 від 21.03.2023)

О. В. Русецький

(серія АЕ № 005277 від 26.07.2018)

В. Ф. Гель

(серія АЕ № 004498 від 14.12.2016)

Архітектор:

О. В. Дем'янюк

(серія АА № 004036 від 03.08.2018)



Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:3525-2576-4074-0782

Редакція документа

№ 1 від 16.07.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

18.07.2024

Перелік підписантів

1. ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА ,Директор
2. Жиликова Олена Миколаївна ,Головний експерт проекту
3. КОЛІСНІЧЕНКО ТАМАРА МИХАЙЛІВНА ,Відповідальний експерт
4. СНИГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ ,Відповідальний експерт
5. ВОВК ОЛЕГ МИКОЛАЙОВИЧ ,Відповідальний експерт
6. БОНДАРЕНКО ВОЛОДИМИР МИКОЛАЙОВИЧ ,Відповідальний експерт
7. РУСЕЦЬКИЙ ОЛЕКСАНДР ВАСИЛЬОВИЧ ,Відповідальний експерт
8. ГЕЛЬ Володимир Федорович ,Відповідальний експерт
9. Дем'янюк Олександр Володимирович ,Архітектор