



## 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](mailto: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  
17 липня 2024 р.

місто Тернопіль

Реєстраційний номер EX01:4173-7430-3387-7674

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 17/328-07/24 від 17 липня 2024

### ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочим проектом

(стадія проектування)

Капітальний ремонт мосту на км 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове – Самари – Залухів – Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір – Ветли - /Р-14/, Волинська область

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:4748-7115-5995-5568

Класи наслідків (відповідальності) об'єктів СС2

Сукупний показник СС2

**Примітка 1.** Сукупний показник зазначають відповідно до 4.7.

Замовник СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У ВОЛИНСЬКІЙ ОБЛАСТІ (25908960), Юридична особа - Ініціатор 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., Камінь-Каширський район, Камінь-Каширська територіальна громада (UA07040010000033507) , Міст на км 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, 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 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 енергозбереження ; щодо об'єктів, які споруджуються із залученням державних коштів ; розділ організація будівництва ; з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення ; архітектурне об'ємне проектування ; з питань інженерного забезпечення ; з питань інженерно-технічних заходів цивільного захисту 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 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область	
2	Вид будівництва	Капітальний ремонт	
3	Клас наслідків (відповідальності)	СС2	
4	Категорія дороги	IV	
5	Довжина ділянки проектування з урахуванням мосту і підходів	м	130,0
6	Довжина мосту	м	36,70
7	Габарит мосту	м	Г - 7,0+2х0,75
8	Схема мосту	м	3х12

9	Характеристика перешкоди	Несудноплавний канал Турія	
10	Підмостовий габарит по висоті	м	1,15
11	Розрахункова швидкість	км/год	50
12	Ширина проїзної частини	м.	7,0
13	Кількість смуг руху	шт.	2
14	Ширина смуги руху	м	3,0
15	Ширина укріпленої смуги	м	0,5
16	Ширина земляного полотна	м	10.0
17	Ширина тротуару мосту	м	0,75
18	Розрахункове навантаження	Н-13; НГ-60	
19	Тип дорожнього одягу та верхній шар покриття	Капітальний; АСГ.Др.Щ.А.НП.І.БНД 70/100	
20	Ширина узбіччя, у тому числі:	м	2,11 - 2,32
21	Мінімальний радіус вертикальної кривої:		
	- опуклої	м	1531
	- увігнутої	м	700
22	Максимальний поздовжній похил дороги	‰	29
23	Тривалість будівництва	місяць	5,5
24	Загальна кошторисна вартість, у т.ч.:	тис. грн	24 344,688
	- дорожніх робіт та послуг		17 890,799
	- інші витрати		6 453,889
25	Код НК 018:2023	2141	

Директор	ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Головний експерт проекту	Жилякова Олена Миколаївна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	СНІГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	КОЛІСНІЧЕНКО ТАМАРА МИХАЙЛІВНА	
	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 № 17/328-07/24 від 17 липня 2024**  
**реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:4173-7430-3387-7674**

щодо розгляду проектної документації на будівництво

(Позитивний)

за робочим проектом **"Капітальний ремонт мосту на км 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область"**.

**Клас наслідків об'єкта будівництва** – СС2 (середні наслідки)

**Замовник будівництва** – Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Волинській області, ЄДРПОУ 25908960

**Адреса:** 43020, м. Луцьк, вул. Рівненська, буд. 52Б

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

**Юридична адреса:** 04080, м. Київ, вул. Кирилівська, буд. 1-3, секція С, офіс 12

**Головний інженер проєкту** – Новіков Михайло Михайлович, кваліфікаційний сертифікат АР № 020411, виданий 02.03.2023

Вихідні дані:

- завдання на проєктування, затверджене Замовником.

**Опис проектних рішень**

Робочим проєктом передбачається капітальний ремонт мосту на км 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область. Загальна протяжність ділянки автодороги, що проєктується – 130,0 м. Передбачена розрахункова інтенсивність руху автомобілів за даними Замовника становить 317 авт./добу. Ділянка проєктування розташовується в межах каналу Турія, поблизу населеного пункту с. Мала Глуша, на відстані 8 км від гирла р. Прип'ять.

*Архітектурно-будівельні рішення*

*Загальні відомості про стан існуючого мосту*

Існуючий міст через несудноплавний канал Турія знаходиться автомобільній дорозі загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область. Автодорога використовується населенням та підприємствами.

Міст перетинає канал під кутом близько 90°. Підмостовий габарит в найменшому місці – 1,2 м. Русло засмічене рослинністю та брудом техногенного походження. Відмітка рівня води під мостом на момент проведення вишукувань становить – 148,29.

Дата будівництва існуючого мосту – 1983 рік під навантаження Н-13 НГ-60. Дати проведення капітальних, поточних ремонтів або реконструкцій невідомі.

Міст був збудований за розрізною схемою 3х12,0 м із загальною довжиною 36,0 м.

Прогонові будови плитні балки висотою 0,6 м за типовим проектом 384/43, проміжні опори стійкові безростверкові влаштовані на 6 стійках перерізом 0,35х0,35 м кожна.

Ширина проїзної частини мосту становить 6,8 м. Тротуари ліворуч та праворуч шириною приблизно по 1,0 м.

За період експлуатації під дією навколишнього середовища та автотранспорту в окремих конструкціях і елементах накопичились дефекти та пошкодження, які знизили експлуатаційні показники та надійність мосту, знизили несучу здатність елементів прогонової будови та вплинули на безпеку руху автотранспорту і пішоходів.

Існуючі автомобільна дорога, що проходить по споруді IV категорії, покриття – ущільнена щебенево-піщана суміш. На мосту покриття – асфальтобетон.

В плані міст кутів повороту не має. Опорні частини та деформаційні шви відсутні. По краях проїзної частини встановлена залізобетонна парапетна огорожа висотою 0,45 м, перильна огорожа відсутня.

Водовідвід з проїзної частини мосту здійснюється за рахунок поздовжнього і поперечного ухилів. На підходах до мосту влаштовані перехідні плити. Підходи до мосту виконані у насипу висотою до 2,0 м. Ширина проїзної частини на підходах – 6,8 м.

Враховуючи значний обсяг зосереджених робіт при капітальному ремонті мосту та великий обсяг робіт по розчищенню та укріпленню русла, проектом передбачено організацію будівництва з почерговим закриттям руху та влаштуванням одностороннього проїзду по мосту.

#### *Висновки за результатами огляду ділянки проектування*

Згідно висновку про обстеження, яке проводилось у січні 2024 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 5 (непрацездатний) та потребує капітального ремонту або реконструкції.

Залишковий ресурс конструкцій споруди (прогнозування строку безаварійного експлуатування) оцінюється за найнижчим із показників залишкових ресурсів опор, фундаментів і становить 0 років.

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

- Проведення постійного нагляду та контролю за станом споруди із залученням спеціалізованої організації.

- Термінове вирішення питання про реконструкцію споруди або ж про її закриття.

- Вжиття тимчасових заходів щодо запобігання аваріям.

Термін служби відремонтованої споруди в цілому оцінюється 17 років.

За результатами обстеження можливий ремонт існуючого автодорожнього мосту 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 Т-03-04, проектом передбачено капітальний ремонт існуючого автодорожнього мосту.

До складу споруди входять: міст, підходи до мосту: 47,17 м до початку мосту та 46,92 м від кінця мосту.

Довжина мосту – 36,7 м. Враховуючи висотні та габаритні обмеження, місцеві умови, а також положення існуючої автомобільної дороги, міст передбачено на існуючих конструкціях опор та збірних прогонових будов за схемою 3х12,0 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 1,2 м обумовлена умовами профілю автомобільної дороги, можливістю пропуску повені 2% ймовірності. В межах центрального прогону передбачено місце для пропуску русла при рівні меженних вод. З огляду на низьку швидкість течії – 0,1 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 та 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 прогонових будов та 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. Ремонт також передбачено влаштування нової насадки на проміжні та берегові опори.

По верху балок передбачено влаштування суцільної монолітної залізобетонної плити.

Влаштування суцільної монолітної плити проїзної частини передбачено по існуючим балкам з об'єднанням їх в температурно-нерозрізну систему. Бетон плити проїзної частини С30/35, F300, W8, армування арматурою періодичного профілю класу А400С 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 80 мм та 50 мм.

Проектні рішення, щодо ремонту опор та влаштуванню конструкцій мосту, надані на кресленнях комплекту марки 02.2/4/24-ІІС.

Ремонт залізобетонних конструкцій прогонових будов та 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. Влаштування 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 4,0 м та зворотна засипка стоянів згідно з конструктивними вимогами крайніх опор та шафової стінки. Перехідні плити 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 10 мм по шару ущільненого щебня товщиною 200 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 підході до початку 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 8см над рівнем проїзду.

Параметри мосту після його капітального ремонту будуть наступними:

- довжина споруди – 36,7 м;
- прогонова схема -3х12,0 м;
- повна ширина по монолітній плиті – 9,64 м;
- габарит проїзду – Г-7,0 + 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-13, НГ-60, 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 та балок сучасними матеріалами;
- влаштування монолітної плити прогонової будови;
- улаштування мостового полотна;
- встановлення перильного та бар'єрного огородження;
- влаштування укріплення конусів насипу.
- захист бетонних та металевих поверхонь від корозії антикорозійними матеріалами (ґрунтування/гідрофобізація бетону захисне покриття (в 2 шари) 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/м<sup>2</sup>); бітумний праймер RAPIDFLEX-HP (витрата 0,3 кг/м<sup>2</sup>); скловолоконна армуюча георатка GG100;
- асфальтобетон АБ.Др.Щ.А.НП.БНД 70/100 товщиною 8 см;
- бітумна емульсія ЕКШ-50, з розрахунку 0,4 л/м<sup>2</sup>
- асфальтобетон АБ.Др.Щ.А.НП.БНД 70/100 товщиною 5 см.

Улаштування поліуретанового покриття на тротуарах:

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

Улаштування призми сходу (на автомобільну дорогу) із асфальтобетону АБ.Др.Щ.А.НП.І.БНД 70/100, товщиною 7 см з попереднім розливом бітумної емульсії ЕКШ-50, з розрахунку 0,4 л/м<sup>2</sup>.

Деформаційні шви над опорами №0 та №3 споруди – гумові компенсатори закритого типу з максимальним переміщенням  $\pm 17$ 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 згідно з нормами чинного законодавства 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 17 років та несе на собі вказане рухоме та постійне навантаження.

#### *Автомобільна дорога. Підходи до мосту*

Параметри підходів до мосту:

- проектна ширина проїзної частини – 7,0 м;
- ширина смуги руху – 3,0 м.;
- кількість смуг руху – 2;
- ширина узбіччя – 2,0 м, в тому числі укріплена смуга 0,5 м
- розрахункова швидкість руху – 50 км/год.

Проектна ділянка кутів повороту та віражів не має.

Рух пішоходів на даній ділянці не передбачається, відповідно тротуари не влаштовуються.

Основні технічні показники поздовжнього профілю:

- найбільший поздовжній похил – 29 ‰;
- найменший радіус опуклої вертикальної кривої – 1531м;
- найменший радіус увігнутої вертикальної кривої – 700м.

Поперечний похил проїзної частини двосхилий і складає 25 ‰.

Конструкція дорожнього одягу:

- Асфальтобетон АСГ.Др.Щ.А.НП.І.БНД 70/ 100 - 0,05 м;
- ЕКШ-50 - 0,40 л/м<sup>2</sup>;
- Асфальтобетон АСГ.Др.Щ.А.НП.І.БНД 70/ 100 - 0,08 м;
- ЕКШ-50 - 1,20 л/м<sup>2</sup>;
- ЩПС.Ср.Ц.М20 - 0,12 м;
- ЩПС.С5 - 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 – 0,15 м.

В проекті передбачено дорожні знаки із світлоповертаючою здатністю. Передбачається встановлення дорожнього огородження 11ДО-2,0.128/1,5. Передбачено влаштування дорожньої розмітки з холодного пластику та нітрофарби.

*Створення доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.*

Міст знаходиться поза межами населеного пункту. На даній ділянці автодороги передбачається рух поодиноких пішоходів та персоналу що обслуговують 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 службових 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.

### **Охорона праці, безпека експлуатації, захист від шуму, інженерне забезпечення**

В межах проекту капітального ремонту мосту наявна повітряна лінія електропередач 10 кВ. Інші інженерні комунікації відсутні. Освітлення по існуючому мосту та на підходах до нього відсутнє. Найближче джерело живлення знаходиться на відстані близько 25 м паралельно мосту – повітряні лінії електропередач 10 кВ. Захист кабельних ліній в межах попадання під будівництво не передбачено через їх відсутність. Мережі зв'язку не зв'язані з конструкціями мосту та не впливають на ведення будівельних робіт.

З врахуванням поздовжнього похилу дороги, проектом передбачено укріплення від розмиву посівом трав по шару рослинного ґрунту.

Виконано розділи проекту "Організація будівництва" та "Безпека експлуатації". За основу розроблення загальної схеми організації будівництва дороги прийнято ДБН А.3.1-5:2016 «Організація будівельного виробництва», ДБН А.3.2.2-2009 «Система стандартів безпеки праці. Охорона праці і промислова безпека в будівництві. Основні положення», ДСТУ-Н БВ.2.1-28:2013, ДБН В.2.3-4:2015 «Автомобільні дороги».

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

- перелік заходів з охорони праці при виконанні запроєктованих 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 запроєктовано 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 запроєктованих 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**

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

В адміністративному відношенні ділянка проектування розташована неподалік від с. Мала Глуша, у Камінь-Каширській громаді Камінь-Каширського району Волинської області.

Довжина ділянки, що підлягає капітальному ремонту – 0,130 км. Ділянка проектування повністю проходить поза межами населеного пункту. Покриття мосту – асфальтобетон.

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 підході до початку мосту. З дощоприймачів вода направляється до локальної очисної споруди.

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

За наведеними розрахунками - максимальні концентрації по всім забруднюючим речовинам і групі сумарії № 31 з урахуванням фонових концентрацій на межі захисної смуги від об'єкта проектування не перевищують максимальних разових гранично допустимих концентрацій.

**Пожежна та техногенна безпека**

Для забезпечення пожежної безпеки об'єкта капітального ремонту 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 на км 60+640 автомобільної дороги 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 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 / М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область**» відповідає вимогам нормативних актів з питань енергозбереження.

**Кошторисна частина проектної документації**

по об'єкту: «Капітальний ремонт мосту на км 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область»			
Показники		Од. вим.	Вартість
Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією у поточних цінах станом на 25 червня 2024 р. всього:		тис. грн	24 352,987
у тому числі:	- будівельні роботи	тис. грн	17 895,526

- устаткування	тис. грн	-
- інші витрати	тис. грн	6 457,461

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 «01» липня 2024 р. складає всього:	тис. грн	24 344,688
у тому числі: - будівельні роботи	тис. грн	17 890,799
- устаткування	тис. грн	-
- інші витрати	тис. грн	6 453,889

Робочий проект «**Капітальний ремонт мосту на км 60+640 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-03-04 /М-19/ - Доманове - Самари - Залухів - Мала Глуша - /Т-03-08/ - Невір - Ветли - /Р-14/, Волинська область**» 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'янчук**

*(серія АА № 004036 від 03.08.2018)*



Єдина державна  
електронна система  
у сфері будівництва

## Відомості про реєстрацію документа

### Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:4173-7430-3387-7674

Редакція документа

№ 1 від 17.07.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

17.07.2024

### Перелік підписантів

1. ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА ,Директор
2. Жилиякова Олена Миколаївна ,Головний експерт проекту
3. СНИГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ ,Відповідальний експерт
4. КОЛІСНІЧЕНКО ТАМАРА МИХАЙЛІВНА ,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