



ТОВ "НВП "Міжрегіональна будівельна експертиза"

ЄДРПОУ 40719528 04050, Україна, м.Київ, вул.Січових Стрільців,
будинок 60, офіс 703

mbe.in.ua mbud.exp@gmail.com +38(067)-448-28-55



Документ створено
в Єдиній державній
електронній системі у сфері
будівництва.

ЗАТВЕРДЖУЮ

СІНГЕР СЕРГІЙ ВІКТОРОВИЧ
(ДИРЕКТОР)

М.П.
Підпис Ініціал, прізвище
06 березня 2024 р.

місто Київ

Реєстраційний номер EX01:1168-8924-9972-4209

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 0034-24Е від 23 лютого 2024

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочим проектом

(стадія проектування)

Капітальний ремонт мосту на км 10+840 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-11 Чугуїв - Печеніги - Великий Бурлук, Харківська область

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:0585-5848-3752-6599

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 ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ
(30885376), Юридична особа - Ініціатор УКРАЇНА, Харківська обл., Харківський район,
Харківська територіальна громада, м. Харків (станом на 01.01.2021), вулиця Ахсарова , б. 2

(назва організації)

Місцезнаходження об'єкта:

Харківська обл., Чугуївський район, Печенізька територіальна громада
(UA63140090000052369) , мост на км 10+840 автомобільної дороги загального
користування державного значення Т-21-11 Чугуїв – Печеніги – Великий Бурлук

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕКСПЕРТНИЙ ЦЕНТР "ІНЖЕНЕРНІ СПОРУДИ"

(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 і може бути затверджено (схвалено) в установленому
порядку з такими техніко-економічними (технічними) показниками:

Показник	Значення	Примітка	За чергами і п.к.
Категорія,	3	категорія автомобільної дороги	
Кількість смуг руху, шт	2		
Ширина смуги руху, м	3.5		
Швидкість, км/год	90	Розрахункова швидкість руху	
Довжина ділянки дороги, що ремонтується, м	68.51		
Габарит по ширині, м	8	габарит проїзду на мосту	
Ширина тротуару ліворуч за ходом кілометражу, м	0.75		
Ширина тротуару праворуч за ходом кілометражу, м	0.75		
Тривалість будівництва, міс	8		
Кошторисна вартість,, тис. грн	64041.656		

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 6 аркушах

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

Примітка.

З виходам даного експертного звіту, експертний звіт №0015-23Е від 31.01.2023р., виданий ТОВ «НВП «МІЖБУДЕКСП» втрачає чинність в частинні даного коригування.

ДИРЕКТОР

СІНГЕР СЕРГІЙ ВІКТОРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Головний експерт проекту

СТУПАКОВ СЕРГІЙ ВІКТОРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

КАРПЕНКО ІРИНА АНАТОЛІЇВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

ТРУБЕЙ ВЯЧЕСЛАВ ГРИГОРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

ФЕДОРОВИЧ ЛІАНА ЮРІЇВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

НАДТОКА ІРИНА БОРИСІВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 0034-24Е від 23 лютого 2024
реєстраційний номер в ЄДЕССБ ЕХ01:1168-8924-9972-4209
щодо розгляду проектної документації на будівництво
(Позитивний)

за робочим проектом **"Капітальний ремонт мосту на км 10+840 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-11 Чугуїв - Печеніги - Великий Бурлук, Харківська область"**.

Шифр об'єкту: 23116

Клас наслідків (відповідальності) – СС2 (середні наслідки).

Замовник будівництва: Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Харківській області.

(Код ЄДРПОУ 30885376).

Юридична адреса: індекс 61202, область Харківська, місто Харків, вул. Ахсарова, буд.2.

Генеральний проєктувальник: ТОВ «ЕКСПЕРТНИЙ ЦЕНТР «ІНЖЕНЕРНІ СПОРУДИ»

Юридична адреса: 61072, Україна, м. Харків, просп. Науки, буд. 56, кім. 432.

(Код ЄДРПОУ 42595481).

Головний інженер проєкту: Лукін Олександр Миколайович (кваліфікаційний сертифікат

Серія АР № 012908 дата видачі 02.03.2017 р.).

Коригування робочого проєкту виконаний на підставі:

Завдання на коригування проектної документації від 05 жовтня 2023 року №5/23, що видано Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Харківській області;

Зміни та доповнення від 10.10.2023р. до завдання на розроблення проектної документації від 05 жовтня 2023 року №5/23, що видано Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Харківській області.

КОРОТКИЙ ЗМІСТ ПРОЄКТУ

Робочим проектом передбачено виконання капітального ремонту мосту на км 10+840 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-11 Чугуїв – Печеніги – Великий Бурлук у Харківській області. Споруда розташована в Чугуївському районі біля с. Кицівка на приблизно однаковій відстані між м. Чугуїв і смт Печеніги.

Техніко-економічні показники:

Показники	Одиниця виміру	Кількість
Вид будівництва	Капітальний ремонт	
Категорія автомобільної дороги	III	
Тип дорожнього одягу	Капітальний	
Тимчасове навантаження на мосту	A11, НК-80	
Кількість смуг	смуга	2
Ширина смуги руху	м	3,50
Розрахункова швидкість	км/год	90
Найбільший позовжній похил	‰	5,8
Довжина ділянки капітального ремонту	м	68,51
Довжина мосту	м	48,51
Прогонова схема мосту	м	11,6+3x12,0
Габарит проїзду на мосту	м	8,0
Ширина службових проходів на мосту	м	2x0,75
Тип покриття на мосту:		
-верхній шар	щебенево-мастиковий асфальтобетон товщиною 50 мм ЩМА-20.БМПП 50/70-65	
-ніжній шар	асфальтобетон товщиною 60 мм АББМП.Др.Щ.А.НП.БМПА 50/70-60	
Перше планове обстеження	до передачі в експлуатацію	
Періодичність планових обстежень	один раз на чотири роки	
Тривалість будівництва	місяців	8
Загальна кошторисна вартість в поточних цінах станом на 23 лютого 2024 р. складає,	тис.грн.	64041,656
у тому числі: будівельні роботи	тис.грн.	41275,176
устаткування	тис.грн.	0,000
інші витрати	тис.грн.	22766,480
У тому числі понесені витрати згідно Довідки замовника склали	тис.грн.	1647,32035

у тому числі: будівельні роботи	тис.грн.	0,000
устаткування	тис.грн.	0,000
інші витрати	тис.грн.	1647,32035

Робочий проєкт «Капітальний ремонт мосту на км 10+840 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-11 Чугуїв – Печеніги – Великий Бурлук, Харківська область» проходив експертизу проєкту, та його було розглянуто у 2023 році та отримано позитивний експертний звіт № 00156-23Е від 31.01.2023 року виданий ТОВ«НВП«МІЖБУДЕКСП», який втрачає чинність в частині що корегується.

Коригування робочого проєкту викликано:

- виявленням, після розборки існуючих фундаментів, руйнування паль опори № 1;
- невідповідністю існуючих геометричних параметрів ростверків опор № 2 та № 3;
- зміна конструкції дорожньої одягу за межами перехідної плити;
- зміною вартості будівельних робіт, трудових та матеріально-технічних ресурсів.

Проєктні параметри мосту:

- довжина – 48,51 м;
- прогонова схема – 11,60+3×12,0 м;
- габарит проїзду на мосту – 8,0 м;
- ширина службових проходів – 2×0,75 м;
- тимчасове нормативне навантаження А11, НК-80;
- покриття – асфальтобетонне двошарове загальною товщиною 110 мм;
- огороження – металеве бар'єрного типу.

В плані міст перетинає водну перешкоду під кутом 90°.

Прогонова будова складається з: крайня розрізна між опорами №1 та №2 довжиною 14,6 м, середня температурно-нерозрізна між опорами №2 та №4 довжиною 24,02 м та існуюча крайня розрізна між опорами №4 та №5 довжиною 15,0 м.

Нова монолітна плита на прогоні 1-2 заводиться за шафову стінку крайньої опори № 1 на 2,65 м. В поперечному перерізі моста розміщено 10 залізобетонних пустотних балок. Балки прогонової будови збірні за типовим проєктом ВТП-21 шириною 0,98 м та висотою 0,6 м, попередньо-напружені, об'єднуються за допомогою шпонкового об'єднання та шляхом влаштування монолітної залізобетонної накладної плити.

Балки прогонової будови виготовляються з важкого конструкційного бетону по ДСТУ 9208:2022 класу по міцності на стиск С25/30 (В30) з марками F200 за морозостійкістю та W8 по водонепроникності, монолітна плита – з бетону С25/30 (В30), F300, W8.

Ремонтом крайньої опори №1 передбачаються наступні основні роботи:

- відновлення та посилення існуючих паль. Виконується за рахунок подовження арматури паль, встановлення металевих труб Ø530 в якості незнімної опалубки та заповнення труб дрібнозернистим бетоном (C25/30 (B30), W6, F300);

- влаштування нових монолітних залізобетонних елементів опори (ригель, шафова стінка, підферменник та відкритки).

Ремонтом проміжних опор №2 та №3 передбачаються наступні основні роботи:

- демонтаж існуючих бетонних ростверків;
- встановлення анкерів в існуючих палях опор;
- влаштування нових монолітних ростверків;
- влаштування нових монолітних залізобетонних елементів опор (тумби під стійки, стійки Ø 1000 мм (3 шт. на опору), ригель та підферменник).

Ремонтом проміжної опори №4 передбачаються наступні основні роботи:

- розчищення від будівельного сміття поверхні існуючого ригеля;
- зрубування бетону існуючого ригеля зі сторони зруйнованого прогону;
- очищення бетонних поверхонь опор від слабого шару бетону;
- встановлення анкерів у існуючу конструкцію ригелю;
- виконання піскоструменевого очищення ригеля та вертикальної поверхні опори;
- влаштування адгезійного шару;
- відновлення пошкоджених ділянок опори.

Крайня опора №5 перебуває у доброму стані, тому проєктом не передбачені роботи по її відновленню.

Нові конструкції опор виконуються з важкого конструкційного бетону по ДСТУ 9208:2022 класу по міцності на стиск C25/30 (B30) з марками F200 за морозостійкістю та W6 по водонепроникності.

Обпирання балок прогонових будов передбачено на гумово-армовані опорні частини типу ГАОЧ 15×20×4,0 по ТУ У 6 00152135.043-97 «Опорні частини гумові армовані».

Опорні частини встановлюють на підливний вирівнюючий шар з безусадкової швидкотвердіючої розчинної суміші.

По монолітній плиті проїзної частини мосту влаштовується гідроізоляція – напилувальна безшовна, поліуретанова. Загальна товщина – 3 мм.

Покриття на проїзній частині мосту передбачено двошаровим, загальною товщиною 110мм:

- верхній шар товщиною 50 мм з щебенево-мастикового асфальтобетону ЩМА-20.БМПП 50/70-65, ДСТУ Б В.2.7-127:2015;

- нижній шар товщиною 60 мм з асфальтобетону АБ_{БМП}.Др.Щ.А.НП.БМПА 50/70-60, ДСТУ 8959:2019.

На тротуарах передбачено влаштування поліуретанового покриття загальною товщиною 5 мм.

Водовідведення з проїзної частини мосту виконується за рахунок поздовжнього та поперечного ухилів. Міст має поздовжні ухили від опори № 4 в бік підходів. Поперечними ухилами 25 ‰ вода стікає до бордюрів, з подальшим її транспортуванням вздовж нього та скиданням за допомогою поперечного водовідведення через водоскидні лотки за ТП 3.503.1-66 за межами водоохоронної зони річки на поверхню землі біля підшви насипу і відведенням по рельєфу від мосту.

Перильне огороження передбачено решітчасте, індивідуального проектування, складається із секцій заводського виготовлення, загальною висотою 1,2 м, прийняте відповідно до вимог ДСТУ Б В.2.3-11-2004.

Проектом передбачено встановлення огороження на закладні деталі монолітних тротуарів.

Бар'єрне огороження прийнято металеве, оцинковане, бар'єрного типу, стримувальною здатністю 280 кДж марки 53МО-Ц-3,0.280/0,7 згідно ДСТУ Б В.2.3-12-2004.

На підходах до мосту бар'єрне огороження має стримувальну здатність 128 кДж марки 11ДО-128-0,75-1-0,7 згідно ДСТУ Б.2.3-12:2004.

З'єднання проїзної частини мосту з насипом підходу зі сторони опори № 1 передбачено проходження монолітної плити МП1 за край прогонової будови на довжину 3,0 м. Консольна частина плити спирається на наступні шари: подушка з фракційного щебеню, монолітний бетон (С8/10 (В10), F100, W6), щебінь.

З'єднання проїзної частини мосту з насипом підходу зі сторони опори № 5 залишається існуючим без перебудови.

Укріплення конусу у крайній опори №1 мосту виконується з урахуванням рішень типових конструкцій серії 3.501.1-156 «Укрепление русел, конусов и откосов насыпи у малых и средних мостов и водопропускных труб».

У опори №5 передбачене відновлення зруйнованих ділянок укріплення конусу.

Робочим проектом передбачені наступні протикорозійні заходи:

- всі елементи огорожень повинні бути захищені від корозії гарячим цинкуванням згідно з ISO 1461:2009 товщиною шару покриття 80-120 мкм;

- поверхні бетонних і залізобетонних конструкцій, що стикаються з ґрунтом, покриваються обмазувальною двошаровою ізоляцією на бітумній основі;

- видимі поверхні залізобетонних конструкцій споруди (в тому числі конструкції прогонових будов) покриваються тришаровим захисним покриттям.

Дорожній одяг на підходах. У відповідності з ДБН В.2.3-4:2015 та ГБН В.2.3-37641918-559:2019 тип дорожнього одягу підходів до мосту прийнятий капітальний.

Дорожній одяг на ділянці автомобільної дороги, що проєктується, представлено наступним типом конструкції:

- геотекстиль для розділення зернистих шарів ГТ.Н.Т.-1 згідно ГБН В.2.3-37641918544 таблиці А.5 зміна №1 (міцність на розтяг 9кН/м, видовження при розтягу 55% в усіх напрямках, міцність при статичному проколюванні плунжером – 1,25 кН/м);

- дренажний шар із гранітного відсіву з вмістом пилоподібних та глинистих частинок не більше 5% згідно з ДСТУ 9177-2:2022 або коефіцієнтом фільтрації не менше 5 м/добу за МР В.2.3-37641918-913:2020 – 0,20 м;

- щебенево-піщана суміш С5 – 0,21 м;

- щебенево-піщана суміш ЩПС.Кр.Ц.М20 – 0,15 м;

- асфальтобетон АББМП.Др.Щ.А.НП.БМПА 50/70-60 згідно ДСТУ 8959:2019 – 0,10 м;

- щебенево-мастиковий асфальтобетон ЩМА-20.БМПП 50/70-65 згідно ДСТУ Б В.2.7-127:2015 – 0,05 м.

Роботи виконуються зі збереженням руху автотранспорту по тимчасовому об'їзду в створі мосту (об'їзд існуючий).

В обсязі виконання капітального ремонту передбачаються наступні основні види робіт:

Демонтажні роботи:

- розбирання зруйнованих конструкцій включно з залишками асфальтобетонного покриття, зруйнованої монолітної плити та опор, залізобетонних елементів (з трьох існуючих прогонів, що зруйновані);

- розбирання зруйнованих металевих конструкцій (перильне та бар'єрне огороження).

Будівельно-монтажні роботи:

- виконання геодезичної розбивочної основи для будівництва;

- відновлення пошкоджених ділянок фундаментів опор №2 та №3;

- влаштування нових стоек на вцілілих фундаментах проміжних опор №2 та №3;

- влаштування нових ригелів та підферменників проміжних опор №2 та №3;

- ремонт вцілілих конструкцій;
- підсилення існуючої опори № 1, влаштування ригелю, шафової стінки, підферменника та відкрилків;
- монтаж нових балок на прогони 1-2, 2-3, 3-4;
- влаштування монолітної плити;
- влаштування гідроізоляції, водовідводу, службових проходів;
- влаштування з'єднання з підходами;
- укладання шарів дорожнього одягу, деформаційних швів;
- влаштування бар'єрного та перильного огорожень;
- розчищення русла, відновлення укосів і влаштування укріплення;
- нанесення дорожньої розмітки;
- розбирання існуючого об'їзду з переведенням руху автотранспорту по постійній схемі по відновленому мосту.

В підготовчий період виконуються роботи з влаштування технологічних майданчиків і будівельного городка на існуючому асфальтобетонному покритті зі складським майданчиком, заїзд будівельної техніки здійснюється по існуючій дорозі і існуючому об'їзду з обох боків мосту.

Технологічна послідовність виконання робіт з капітального ремонту наступна.

В підготовчий період:

- влаштування будівельного майданчика;
- встановлення огорожі будівельного майданчика;
- влаштування технологічних майданчиків;
- встановлення тимчасових будівель та споруд зі сторони м. Чугуїв;
- влаштування тимчасового освітлення;
- розбирання зруйнованих конструкцій.

По закінченню робіт основного періоду всі тимчасові споруди розбираються, та вивозяться.

Роботи виконуються в період літньої або зимової межени.

В основний період:

- влаштування технологічних майданчиків;
- ремонт крайньої опори № 1 з відновленням та посиленням існуючих паль, влаштування нових ригелю, шафової стінки, підферменника та відкрилків;

- ремонт проміжних опор № 2 і № 3 з очищенням поверхонь від слабкого шару бетону, влаштування нових елементів опор (нарощування), ригелів, підферменників та опорних частин;

- ремонт проміжної опори № 4 з розчищенням від будівельного сміття існуючого ригеля з очищенням його від слабкого бетону та відновленням;

- встановлення балок висотою 0,6 м довжиною 12 м та 11,6 м;

- влаштування монолітної плити;

- влаштування монолітних тротуарів;

- влаштування дренажного водовідводу;

- влаштування двох щебенево-мастикових деформаційних швів над опорами № 2 та № 4;

- встановлення оцинкованих перильного огородження на мосту та бар'єрного огородження на мосту і підходах;

- захист нових бетонних поверхонь від впливу навколишнього середовища та відновлення пошкоджених поверхонь опори № 4 сучасними матеріалами;

- влаштування з'єднання з підходом та поверхневих водоскидів по відкосам;

- відновлення дренажним ґрунтом конусу та укосів на опорі № 1 і підходах вздовж тимчасової дороги;

- влаштування упорів та укріплення з монолітного бетону на опорі № 1;

- відновлення зруйнованих ділянок укріплення конусу у опорі № 5.

По закінченню робіт рух автотранспорту переводиться по постійній схемі через відремонтований міст, рух по тимчасовому об'їзду закривається, об'їзд розбирається.

Тривалість капітального ремонту приймається 8 місяців, в тому числі 1,0 місяць підготовчий період. Розрахунковий термін виконання капітального ремонту носить рекомендаційний характер. Остаточний термін уточняється замовником і підрядником після розробки і погодження ПВР.

Стан навколишнього середовища в районі проведення капітального ремонту мосту сформовано під дією природних і антропогенних факторів, головними з яких є викиди в атмосферу.

Для попередження негативних наслідків впливу на навколишнє середовище і зниження забруднення прилеглої території в період будівництва проектом передбачено:

- будівництво опорних та прогонових конструкцій мосту дозволить уникнути потрапляння до водотоку продуктів руйнування конструкцій;

- застосування сучасних композиційних, в'язучих, адгезійних та інших домішок при будівництві дорожнього покриття;

- укладання асфальтобетонного покриття на проїжджій частині, яке дозволяє уникнути потрапляння до річки продуктів руйнування дорожнього покриття, а також, за рахунок усунення нерівностей поверхні, дозволяє уникнути втрат (просип, проливання) сипучих і рідких речовин, що можуть перевозитись автотранспортом;

- улаштування гідроізоляції та бордюру на проїзній частини мосту дозволить уникнути стікання поверхневих стічних вод до річки.

Комплексна оцінка впливів на навколишнє середовище показало, що:

- виконання зазначених робіт передбачається відповідно до вимог будівельних норм і правил;

- забруднення ґрунту, поверхневих і підземних вод виключено;

- виключений вплив на геологічне середовище за рахунок передбачених проектних рішень відповідно до даних геологічних вишукувань;

- будівельне сміття й відходи, що утворюються при будівництві вивозяться.

Непередбачених наслідків в області екології не очікується, завдання збитків навколишньому середовищу не прогнозується.

Таким чином, капітальний ремонт мосту не призведе до погіршення стану атмосферного повітря, ґрунтів та водного середовища, не збільшить рівні шумового впливу на прилеглі території, що задовольняє екологічним і санітарним вимогам.

Представленим робочим проєктом передбачені заходи, що забезпечують пожежну і техногенну безпеку, також санітарно-епідеміологічне благополуччя населення, екології, безпеку експлуатації та вимоги охорони праці відповідно до нормативних документів.

Кошторисна документація

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 26.01.2024 р. складала 64155,024 тис.грн., у тому числі: будівельні роботи – 41524,269 тис.грн.; устаткування 0,000 тис.грн.; інші витрати 22630,755 тис.грн.

У тому числі понесені витрати згідно Довідки замовника склали 1647,32035 тис.грн., у тому числі: будівельні роботи – 0,000 тис.грн.; устаткування – 0,000 тис.грн.; інші витрати – 1647,32035 тис.грн.

За результатами розгляду кошторисної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені робочим проєктом, складена відповідно до вимог Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування (Наказ Міністерства інфраструктури України № 753 від 07 жовтня 2022 року).

Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 23.02.2024 р. складає 64041,656 тис.грн., у тому числі: будівельні роботи –

41275,176 тис.грн.; устаткування – 0,000 тис.грн.; інші витрати 22766,480 тис.грн.

У тому числі понесені витрати згідно Довідки замовника склали 1647,32035 тис.грн., у тому числі: будівельні роботи – 0,000 тис.грн.; устаткування – 0,000 тис.грн.; інші витрати – 1647,32035 тис.грн.

Опис зауважень та внесених змін

Під час проведення експертизи робочого проєкту ТОВ «Науково-виробниче підприємство «Міжрегіональна будівельна експертиза» висунула загальні зауваження та зауваження з кошторисної частини проєктної документації.

За результатами розгляду, проєкт відредаговано за зауваженнями відповідно до нормативних вимог з доповненнями необхідними матеріалами та погодженнями в повному обсязі, що надає підставу **затвердити** його в установленому порядку.

Відповідальність за внесення змін в усі примірники проєкту покладається на проєктувальника та замовника.



Єдина державна
електронна система
у сфері будівництва

Відомості про реєстрацію документа

Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:1168-8924-9972-4209

Редакція документа

№ 1 від 19.12.2023

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

06.03.2024

Перелік підписантів

1. СТУПАКОВ СЕРГІЙ ВІКТОРОВИЧ ,Головний експерт проекту
2. КАРПЕНКО ІРИНА АНАТОЛІЇВНА ,Відповідальний експерт
3. ТРУБЕЙ ВЯЧЕСЛАВ ГРИГОРОВИЧ ,Відповідальний експерт
4. ФЕДОРОВИЧ ЛІАНА ЮРІЇВНА ,Відповідальний експерт
5. НАДТОКА ІРИНА БОРИСІВНА ,Відповідальний експерт
6. СІНГЕР СЕРГІЙ ВІКТОРОВИЧ ,ДИРЕКТОР