

ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕКСПЕРТИЗА МВК"

ЄДРПОУ 39292946 м. Київ, проспект Соборності, 15/17

7509615@ukr.net +38(050)-842-91-74



Документ створено
в Єдиній державній електронній системі у
сфері будівництва.

ЗАТВЕРДЖУЮ

СОПІТ ВОЛОДИМИР ВОЛОДИМИРОВИЧ
(Заступник генерального директора)

М.П.
Підпис Ініціал, прізвище
02 січня 2024 р.

місто Чернівці

Реєстраційний номер EX01:5645-1607-5038-4149

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 46026 від 25 грудня 2023

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочий проект

(стадія проектування)

Капітальний ремонт автомобільної дороги загального користування державного значення Р-62 Криворівня – Усть-Путила – Старі Кути – Вижниця – Сторожинець – Чернівці на ділянці км 13+890 – км 14+215, Чернівецька область

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:8415-1868-3435-9430

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 ЧЕРНІВЕЦЬКІЙ ОБЛАСТІ (22843868), Юридична особа - Ініціатор УКРАЇНА, Чернівецька обл., Чернівецький район, Чернівецька територіальна громада, м. Чернівці (станом на 01.01.2021), вулиця Головна, б. 205

(назва організації)

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "УРБАН ПРОГРЕС"

(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; з питань інженерно-технічних заходів цивільного захисту; з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення; з питань інженерного забезпечення; з питань експертизи проектної документації доріг і може бути затверджено (схвалено) в установленому порядку з такими техніко-економічними (технічними) показниками:

№ п/п	Показники	Одиниця виміру	Кількість
1	Вид будівництва	Капітальний ремонт	
2	Клас наслідків	СС2	
	Категорія дороги	ІІІ	
	Довжина	м	325,0
	Ширина земляного полотна	м	12,0 - 13,8
	Ширина узбіччя, у тому числі: - ширина укріпленої смуги:	м	2,5 0,5
	Ширина проїзної частини	м	7,0
	Кількість смуг руху	шт	2
	Ширина тротуарів	м	1,5 - 2,4
	Тип дорожнього одягу	-	капітальний
	Нормативне статичне навантаження на вісь	кН	115
	Найменші радіуси кривих	м	30,0
	Розрахункові швидкості	км/год	50,0
	Кількість примикань	шт.	3
	Штучні споруди: - міст	шт.	1
	Повна довжина штучної споруди (мосту)	м	36,00
	Габарит штучної споруди (мосту)	м	8,9+2x1,16
	Розрахункове навантаження штучної споруди (мосту)		Н-30, НК-80
	Схема штучної споруди (мосту)		2x18
	Загальна кошторисна вартість, в т.ч.		48177,01197
	- будівельні роботи	тис. грн.	34255,74246
	- устаткування		32,57998
	- інші витрати		13888,68953

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

Головний експерт проекту

Сопіт Володимир Володимирович

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Паламарюк Віталій Іларійович

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Вороненко Марія Михайлівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Крайнюк Олег Ігорович

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Грубляк Анатолій Васильович

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

САВКА Олександра Іванівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

СНІГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Заступник генерального директора

СОПІТ ВОЛОДИМИР ВОЛОДИМИРОВИЧ

Підпис

Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 46026 від 25 грудня 2023
реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:5645-1607-5038-4149
щодо розгляду проектної документації на будівництво
(Позитивний)

за робочий проект "Капітальний ремонт автомобільної дороги загального користування державного значення Р-62 Криворівня - Усть-Путила - Старі Кути - Вижниця - Сторожинець - Чернівці на ділянці км 13+890 - км 14+215, Чернівецька область".

Клас наслідків - СС2

Замовник - Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Чернівецькій області

Генеральний проектувальник - Товариство з обмеженою відповідальністю «УРБАН ПРОГРЕС»
(ГП - Гонгало Іван Іванович (кваліфікаційний АР **019330** від 18.04.2022 р).

Адреса об'єкту будівництва: вул.Отця І.Блавацького у м. Івано-Франківську.

Проектна документація виконана на основі:

- завдання на проектування;
- вихідних документів.

Проектні рішення прийняті відповідно до чинного законодавства України в галузі містобудування та державних будівельних норм.

За характером рельєфу більшість території Путильщини — гірська частина, розташована на крайньому південному заході області. Гори та круті гірські кряжі піднімаються високо в небо. Північна і північно[1]східна частина району лежить у межах Покутсько-Буковинських Карпат, центральну частину району з північного заходу на південний схід перетинає Верховинсько-Путильське низькогір'я, а в південній та південно-західній частині розкинулись хребти Яловичорських гір.

На момент розробки проектної документації на капітальний ремонт зафіксовано наступні параметри ділянки дороги: - Протяжність ділянки - 325,00 м; - Категорія дороги - III; - Ширина існуючого дорожнього покриття - 8,0 м; - Величина поперечного похилу проїзної частини: невизначено через суттєві порушення поздовжнього та поперечного профілів; - Величина поперечного похилу узбіччя: невизначено через суттєві порушення поздовжнього та поперечного профілів.

Початок ділянки проектування - ПК 138+90,00 відповідає експлуатаційному кілометру дороги 13+890,00. Кінець ділянки проектування - ПК 142+15,00 відповідає експлуатаційному кілометру дороги 14+215,00. Початок мосту - ПК 140+39,50 відповідає експлуатаційному кілометру дороги 14+039,50. Кінець мосту - ПК 140+76,10 відповідає експлуатаційному кілометру дороги 14+076,10.

У процесі капітального ремонту передбачено комплексне відновлення транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільної дороги до діючих нормативних вимог, ремонт існуючого мосту, ремонт підпірних стінок, влаштування зовнішнього водовідведення та освітлення. Окрім того виконується досипання та укріплення узбічч щебенево-піщаною сумішшю та вирізання чагарників задля забезпечення нормативної видимості.

Капітальний ремонт автомобільної дороги загального користування державного значення Р-62 Криворівня - Усть-Путила - Старі Кути - Вижниця - Сторожинець - Чернівці передбачає комплексне відновлення транспортно-експлуатаційних характеристик автомобільної дороги. Приведення геометричних параметрів і технічних характеристик елементів дороги та мосту до нормативних враховуючи сформоване обмежене містобудівне середовище, а саме: 1) Капітальний ремонт існуючого моста через річку Путилку на км 14+057,80; 2) Виправлення повздовжнього і поперечного профілів дороги; 3) Ремонт віражів на горизонтальних кривих; 4) Влаштування нового дорожнього одягу проїзної частини, на автомобільній дорозі, примиканнях та на мості; 5) Влаштування тротуарів; 6) Укріплення узбіч; 7) Влаштування зовнішнього освітлення; 8) Розробка нової схеми організації дорожнього руху з метою забезпечення безпеки руху пішоходів, велосипедистів та моторизованих транспортних засобів в межах ділянки проектування; 9) Влаштування споруд зовнішнього водовідведення, сепаратора нафтопродуктів і піску.

Траса автомобільної дороги державного значення Р-62 Криворівня - Усть-Путила - Старі Кути - Вижниця - Сторожинець - Чернівці на вказаній ділянці проектування передбачає шість кутів повороту. Значення кутів повороту та пікетажного положення вершин, а також радіусів кривих у плані наведено у томі 2, 67ПКД-АД аркуш 03. На інтервалі між другим кутом повороту (в районі примикання до ділянки проектування автодороги Т-26-01) та шостим кутом повороту (в районі примикання до ділянки проектування з'їзду у ліс) передбачено влаштування віражу без відповідних розширень смуг руху. Враховуючи складну гірську місцевість та існуючий характер забудови у селі, радіуси кривих у плані повторюють існуючу конфігурацію траси. Розрахункова дозволена швидкість руху складає 50 км/год. На ділянці проектування влаштовано наступні примикання: - з'їзд у вулицю на ПК 139+04,00 (із правої сторони дороги); - з'їзд на а/д Т-26-01 на ПК 139+76,44 (із правої сторони дороги); - з'їзд у ліс на ПК 141+16,50 (із правої сторони дороги). Поперечний похил на ділянках, що підлягає капітальному ремонту, прийнятий двосхилим у 25% для проїзної частини та 15% для тротуарів. На ділянці влаштування віражу поперечний похил проїзної частини прийнятий односхилим у 25%. Проектом передбачено капітальний ремонт існуючого мосту. Міст в плані розташований по кривій та знаходиться на інтервалі четвертого та п'ятого кута повороту. Міст перетинає річку Путилка майже під прямим кутом. В профілі міст розташований на прямій з не великим підйомом до кінця мосту (2‰). Габарит складається з двох смуг проїзду по 3,5 м, смуг безпеки по 0,5 м, загальна ширина дорожнього покриття складає 8,0 м.

Для проектування поздовжнього профілю були призначені контрольні відмітки: - відмітки по осі дороги на початку траси, що становлять 470,90 м; В результаті проектування визначилися основні технічні параметри поздовжнього профілю, які не перевищують нормативні значення, що допустимі вимогами ДБН В 2.3-4:2015: - поздовжній похил на мості - 2 ‰; - найбільший повздовжній похил - 31 ‰; - найменший радіус вертикальної увігнутої кривої - 800 м.

Основні параметри поперечного профілю дороги прийняті відповідно до вимог, як для III технічної категорії: в межах населеного пункту: - кількість смуг руху - 2 шт. - ширина смуги руху - 3,50 м - ширина

проїзної частини - 7,00 м - ширина узбіччя, - 2,50 м в тому числі: - ширина укріпленої смуги - 0,50 м - ширина укріплення на узбіччі - 2,00 м - ширина тротуару - 1,5 ~ 2,4 м На ділянках, що проходить в межах штучної споруди (міст та підходи - ПК 140+39,50 - ПК 140+76,10), прийнятий бортовий поперечний профіль з влаштуванням тротуарів, загальною шириною 2,40 м (1,80 м транзиту) ліворуч по ходу кілометражу та технічний прохід праворуч.

В результаті проектування поздовжнього профілю по трасі визначились наступні типи поперечних профілів земляного полотна: Тип 1 - в межах старого насипу (менше 2 м) на ділянці між двома мостовими переходами з крутизною укосів 1:1,5 та влаштуванням тротуарів. Тип 2 - в межах старого насипу (більше 2 м) на ділянці підходу до початку мостового переходу (ліворуч за ходом кілометрів) з крутизною укосів 1:1,75 та їх укріплення габіонними матрацами із влаштуванням тротуарів. Тип 3 - в межах старого напівнасипу та напіввиїмки (менше 2 м) з крутизною укосів 1:1,5 та їх укріплення із влаштуванням тротуарів. Тип 4 - в межах старого напівнасипу та напіввиїмки (більше 2 м) з крутизною укосів 1:1,5 та їх укріплення із влаштуванням тротуару та водовідвідного лотка з правого боку за ходом кілометрів.

Проектна ширина земляного полотна складає від 12,0 м до 13,8 м. На ділянках сполучення земляного полотна із мостом, земляне полотно на довжині 10,0 м та конуси влаштовані із дренуючих ґрунтів. При спорудженні (розширенні) земляного полотна передбачається виконання наступних робіт: - зняття рослинного шару ґрунту товщиною до 0,15 м з узбічч механізованим способом з переміщенням до 20 м у тимчасовий відвал; - зняття рослинного шару ґрунту товщиною до 0,15 м з відкосів механізованим способом з переміщенням до 20 м у тимчасовий відвал; - зняття рослинного шару ґрунту товщиною до 0,15 м по цілині механізованим способом з переміщенням до 20 м у тимчасовий відвал; - складування родючого ґрунту у валах вздовж дороги та примикань; - розрихлення відкосів земляного полотна та на цілині на глибину 30 см, при розширенні існуючого насипу; - розрихлення, планування та ущільнення основи під насип на поширеннях земляного полотна на глибину 30 см; - розрихлення, планування та ущільнення поверхні існуючого земляного полотна на ділянках розбирання дорожнього одягу на глибину 20 см; - зрізання існуючого узбіччя з переміщенням ґрунту в насип; - розробка виїмки на примиканнях доріг з переміщенням ґрунту в насип; - планування та ущільнення поверхні земляного полотна і його відкосів; - нарізання виступів на відкосах насипу; - укріплення відкосів земляного полотна засівом трав; - укріплення відкосів земляного полотна габіонними матрацами.

Укріплене узбіччя шириною 0,5 м (при влаштуванні тротуару), передбачено укріпити засівом трав товщиною 15 см на усій протяжності ділянки проектування.

Робочим проектом передбачається влаштування конструкцій дорожнього одягу для підсилення існуючого, а також поширення або влаштування нового на ділянках заміни існуючого дорожнього одягу. Водовідведення із проїзної частини здійснюється за рахунок двосхилого похилу 25 %, а на радіусах горизонтальних кривих за рахунок влаштування односхилого похилу відповідного значення.

Оскільки робочий шар існуючого насипу має низький модуль пружності 29 МПа, проектом додатково передбачено попереднє влаштування розділяючого поліпропіленового термічно скріпленого геотекстилю з міцністю на розтяг 9кН/м та відносним видовженням 55% в усіх напрямках, міцністю при статичному проколюванні 1,25кН/м, тип ГТ.Н.Т.-1 та тканина поліестерову геогратку з жорстко зшитими вузлами, з міцністю на розтяг 90кН/м та відносним видовженням 10% в усіх напрямках, типу ГР.Тк.-13 по низу дорожнього одягу на розширенні для підвищення модуля пружності насипу.

Тип А. Конструкція дорожнього одягу на ділянках посилення:

1. ЩМА-15.БМПП 50/70-65 - 0,05 м
ЕКШМ-50 - 0,40 л/м²
2. АББМП.Кр.Щ.А1.НП.БМПА 70/100-55 - 0,10 м
ЕКШ-50 - 1,20 л/м²
3. ЩПС.Кр.Ц.М20 - 0,15 м

Тип Б. Конструкція дорожнього одягу на ділянках розширення:

1. ЩМА-15.БМПП 50/70-65 - 0,05 м
ЕКШМ-50 - 0,40 л/м²
2. АББМП.Кр.Щ.А1.НП.БМПА 70/100-55 - 0,10 м
ЕКШ-50 - 1,20 л/м²
3. ЩПС.Кр.Ц.М20 - 0,15 м
4. ЩПС С5 - 0,21 м.

Укріплення узбіччя виконати щебеневопопільною сумішшю товщиною 0,15 м.

Укріплення укосів автомобільної дороги виконати засівом трав товщиною 0,15 м, в місцях ремонту насипу земляного полотна на під'їзді до моста - укріплення укосів виконати за допомогою габіонних матраців.

Схема організації дорожнього руху в межах проекту «Капітальний ремонт автомобільної дороги загального користування державного значення Р-62 Криворівня - Усть-Путиля - Старі Кути - Вижиця - Сторожинець - Чернівці на ділянці км 13+890 - км 14+215, Чернівецька область» передбачає наступні рішення: - влаштування нових дорожніх знаків та дорожньої розмітки відповідно до нової схеми ОДР відповідно до вимог, для кращого орієнтування водіїв і пішоходів в напрямку свого руху та дотримання ПДР; - оптимізація та впорядкування простору проїзної частини з організацією смуг руху нормативної ширини згідно з ДБН та у відповідності до наявних потоків ТЗ; - монтаж металевого огороження бар'єрного типу, згідно з ДСТУ.

Робочим проектом передбачено влаштування дощоприймачів з підключення до проектною дощовідвідної мережі. Для сепарації нафтопродуктів на дощовідвідній мережі передбачено влаштувати сепаратора нафтопродуктів і піску OilPro700-6/30 продуктивністю 6 л/с виробництва Vodaland. Монтаж сепаратора виконати на плиту днища ПН-20. В точці випуску дощовідвідної мережі робочим проектом передбачено влаштування залізобетонного оголовка. Прокладання трубопроводів передбачено відкритим способом в траншеї. Для захисту трубопроводу від пошкодження виконати піщану підсіпку дна траншеї = 15см.

Проектом передбачено встановлення сталених оцинкованих опор для освітлення автомобільної дороги. Для зовнішнього освітлення проектом передбачається встановлення LED-світильників виробника TeleTec серії Jooby Avenue з автономним живленням на базі сонячних панелей. Висота установки світильників для освітлення дороги Н=7м, для освітлення пішохідних переходів - Н=6м. Параметри світильників підібрані відповідно до вимог освітленості згідно з ДБН В.2.5-28:2018 "Природне і штучне освітлення". Розрахунок освітленості основних ділянок транспортної розв'язки проводився у програмі Dialux. Усі світильники працюють у нічному режимі

Виходячи з результатів звіту спеціального технічного обстеження та фактичного стану елементів мосту, були прийняті наступні рішення щодо ремонту мостового переходу на км 14+057,30: Розбирання конструкцій моста - Розбирання асфальтобетонного покриття на проїзній частині та на тротуарах моста механізованим способом; - Розбирання асфальтобетонного покриття на сполученні моста з насипом механізованим способом; - Розбирання бетону захисного шару; - Розбирання металевих перильного огороження; - Демонтаж тротуарних блоків з парапетним огороженням; - Демонтаж з. б. перехідних плит та лежнів. Ремонт моста Ремонт опори №0, Ремонт опори №1, Ремонт опори №2, Ремонт балок прогонової будови прогону 0-1, Ремонт балок прогонової будови прогону 1-2,, Влаштування монолітної з.б. плити, Влаштування монолітного тротуару Влаштування монолітного службового проходу Сполучення моста з насипами, Влаштування дорожнього одягу на мосту, Влаштування покриття на тротуарах моста, Влаштування покриття на тротуарах сполучення моста з насипами, Захист бетонних поверхонь.

Відповідно до Закону України «Про охорону праці» всі працівники при прийнятті на роботу і в процесі роботи проходять інструктаж (навчання) з питань охорони праці, надання першої медичної допомоги потерпілим від нещасних випадків, а також інструктаж з правил поведінки в разі виникнення аварії відповідно до типових положень, затверджених Державним комітетом України по нагляду за охороною праці. Адміністрація підприємства на підставі правил техніки безпеки розробляє інструкції з техніки безпеки, які розміщують на стаціонарних робочих місцях або видають на руки працівникам. На всіх небезпечних об'єктах і робочих місцях розміщують плакати і застережливі написи з техніки безпеки. Уповноважений орган зобов'язаний вжити заходів, щоб під час проведення робіт в зоні перебування працівників не потрапляли гази, пил, випаровування. У разі потреби працівники повинні забезпечуватися відповідними індивідуальними захисними пристосуваннями (респіраторами, протигазами і т.п.).

Працівники, зайняті в дорожньому будівництві, повинні забезпечуватися індивідуальними засобами захисту: - захисними окулярами з силікатним склом - для захисту органів зору від уламків твердих матеріалів, грубого пилу та бризок неагресивних рідин; - захисними окулярами з оправою коробчастого типу - для захисту очей від бризок агресивних рідин, а також при обробці металу, дерева, в разі роботи з піском і цементом; - захисними окулярами з затемненим склом - для захисту очей від сліпучо яскравого світла дії прямих ультрафіолетових і ультрачервоних променів; - протишумовими навушниками - для захисту органів слуху від дії високочастотного шуму з рівнем 110 - 120 дБ; - віброзахисними рукавицями - для захисту рук від дії локальної вібрації під час роботи з пневмоінструментом; - віброзахисним взуттям - для захисту ніг і всього тіла в умовах підвищеної вібрації; - гумовими рукавицями і чоботами для захисту від електричного струму на електроустановках з напругою до 1000 В.

Відповідно до ДБН, об'єкт не належить до таких, що становлять підвищену екологічну небезпеку. Контроль за виконанням природо-охоронних заходів здійснюється як організацією, що виконує роботи, так і відповідними органами по охороні навколишнього середовища. Капітальний ремонт ділянки дороги дозволить підвищити рівні екологічної безпеки шляхом забезпечення експлуатаційних якостей ділянки дороги до належного нормативного рівня та оптимальної швидкості дорожнього руху та покращити експлуатаційні показники роботи автотранспорту, а отже значно зменшити викиди забруднюючих речовин від автотранспорту і, як наслідок, поліпшити стан атмосферного повітря.

Проект розроблено з дотриманням вимог норм пожежної безпеки. Викладено заходи щодо організації пожежогасіння та забезпечення пожежної безпеки під час будівництва. Розроблено тимчасову схему проїзду.

За результатами розгляду проектної документації і зняття зауважень, які були доведені письмово до замовника та усунуті в процесі проведення експертизи, встановлено, що робочий проект «Капітальний ремонт автомобільної дороги загального користування державного значення Р-62 Криворівня - Усть-Путиля - Старі Кути - Вижниця - Сторожинець - Чернівці на ділянці км 13+890 - км 14+215, Чернівецька область» розроблений відповідно до завдання на проектування та вихідних даних відповідає вимогам до міцності, надійності та довговічності об'єкту будівництва, його експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, вимогам санітарного і епідеміологічного благополуччя населення; охорони праці; кошторисної частини; екології; пожежної безпеки; техногенної безпеки; енергозбереження, проектною документацією доріг відповідає вимогам та Настановам з визначення вартості будівництва.



Єдина державна
електронна система
у сфері будівництва

Відомості про реєстрацію документу

Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:5645-1607-5038-4149

Редакція документу

№ 1 від 25.12.2023

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

02.01.2024

Перелік підписантів

1. Сопіт Володимир Володимирович ,Головний експерт проекту
2. Паламарюк Віталій Іларійович ,Відповідальний експерт
3. Вороненко Марія Михайлівна ,Відповідальний експерт
4. Крайнюк Олег Ігоревич ,Відповідальний експерт
5. Грубляк Анатолій Васильович ,Відповідальний експерт
6. САВКА Олександра Іванівна ,Відповідальний експерт
7. СНИГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ ,Відповідальний експерт
8. СОПІТ ВОЛОДИМИР ВОЛОДИМИРОВИЧ ,Заступник генерального директора

Єдина державна електронна система у сфері будівництва

Сформовано 01.01.2024