



**ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО  
"ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ТА  
ПРОЕКТНО-ВИШУКУВАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ  
"НДІПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ"**

ЄДРПОУ 04653199 бул. Лесі Українки, 26, м. Київ, 01133, Україна

www.rekonstr.gov.ua info@rekonstr.gov.ua +38(044)-285-08-97  
044285458



Документ створено  
в Єдиній державній  
електронній системі у сфері  
будівництва.

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ

(В.о. директора)

М.П.

Підпис Ініціал, прізвище

12 квітня 2024 р.

місто Київ

Реєстраційний номер EX01:3861-9793-8202-3285

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 1338/e/23 від 11 квітня 2024

**ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)**

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочим проектом

(стадія проектування)

«Капітальний ремонт мосту на км 42+580 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-10 Шевченкове – Балаклія – Первомайський – Кегичівка, Харківська область» (коригування)

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:1299-7228-1514-5224

Класи наслідків (відповідальності) об'єктів ССЗ

Сукупний показник ССЗ

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

Замовник СЛУЖБА ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ У ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ (30885376), Юридична особа - Ініціатор , 3368055, 3368328, 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., Ізюмський район, Балаклійська територіальна громада  
(UA63040010000010092) , міст на км 42+580 автомобільної дороги загального  
користування державного значення Т-21-10 Шевченкове – Балаклія – Первомайський –  
Кегичівка

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ  
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ПРОЕКТНА КОМПАНІЯ "АВТОМАГІСТРАЛЬ"

(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 створення умов для безперешкодного доступу осіб з  
інвалідністю та інших маломобільних груп населення ; з питань інженерного  
забезпечення ; з питань кошторисної частини проектної документації ; з питань  
санітарного і епідеміологічного благополуччя населення ; з питань охорони праці ; з  
питань експертизи проектної документації доріг ; з питань екології ; з питань  
техногенної безпеки ; з питань пожежної безпеки ; з питань енергозбереження 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 8 аркушах

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

#### **Примітка.**

Даний звіт є невід'ємною частиною позитивного експертного звіту № 277/е/23 від  
29.05.2023р, виданого ДП «НДІпроектреконструкція», і анулює його в об'ємі даного  
коригування.

#### ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ

Показник	Одиниця виміру	Кількість
		Всього
Вид будівництва – капітальний ремонт		
Класифікація автомобільної дороги загального користування – державна		
Категорія автомобільної дороги – III		
- загальна довжина ділянки (з мостом)	км	0,5481
- розрахункова швидкість руху	км/год	90
- ширина смуги руху	м	3,5
- ширина проїзної частини	м	7,0

- максимальний поздовжній похил	проміле	13,7
Мінімальний радіус вертикальних кривих	м	9000
-опуклих	м	8000
-увігнутих		
<b>Споруда</b>	Міст	
Розрахункове навантаження	А-11, НК-80	
- довжина	м	147.9
- габарит	м	9+2.5+1.2
- ширина смуги безпеки	м	2x1,0
- службовий прохід (ліворуч)	м	1,2
- пішохідний прохід (праворуч)	м	2,5
- схема мосту	м	24+15+23,5+4x21
- перехідні плити	м	6
- підмостовий габарит	м	4,45
- верхній шар покриття	ЩМА-20.БМПП 50/70-65 ДСТУ Б В.2.7-127:2015	
- тривалість ремонтних робіт	місяців	8,0
- загальна кошторисна вартість капітального ремонту в поточних цінах станом на 11.04.2024р. тис. грн..	тис. грн	266636,168
<b>у тому числі:</b>		
- дорожніх робіт та послуг	тис. грн	178377,551
- обладнання	тис. грн	2582,938
- інші витрати	тис. грн	85675,679
- вартість виконаних робіт станом на 22.11.2023р.	тис. грн	4657,952

**В.о. директора**

КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Відповідальний експерт**

СНІГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Відповідальний експерт**

ВІНТОНЯК ВОЛОДИМИР МИХАЙЛОВИЧ

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Відповідальний експерт**

Царенко Ольга Миколаївна

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Відповідальний експерт**

ГАЛАК АНДРІЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Відповідальний експерт**

ЧЕРЕДНИК ВОЛОДИМИР ІЛЛІЧ

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Головний експерт проекту**

МАЗУР СЕРГІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Відповідальний експерт**

ВОЙТОВИЧ НАТАЛІЯ ВАСИЛІВНА

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Експерт (фахівець)**

Четверик Тетяна Михайлівна

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*

**Експерт (фахівець)**

Статкевич Анна Геннадіївна

*Підпис*

*Ініціал, прізвище*



**Додаток**  
**до експертного звіту № 1338/е/23 від 11 квітня 2024**  
**реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:3861-9793-8202-3285**

щодо розгляду проектної документації на будівництво

(Позитивний)

за робочим проектом **«Капітальний ремонт мосту на км 42+580 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-10 Шевченкове - Балаклія - Первомайський - Кегичівка, Харківська область» (коригування).**

Проект (об. № 23-030/ПКД-ПК) виконаний ТОВ «ПРОЕКТНА КОМПАНІЯ «АВТОМАГІСТРАЛЬ» (юридична адреса: 01103, м. Київ вул. Менделєєва буд. 12 головний інженер проекту – Полубехін Олександр Васильович, кваліфікаційний сертифікат серія АР № 017546, виданий атестаційною архітектурно-будівельною комісією Всеукраїнської громадської організації «Гільдія проектувальників у будівництві» від 22.07.2021р.) у 2023 році на підставі:

- Договір №23-030/АН на виконання проектних робіт з коригування проектної документації 17.11.2023р.;

- Додаток №2 до Договору №23-030/АН від 17.11.2023р. Завдання №9/23;

Додаткові дані:

- ДБН В.1.2.15:2009 " Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби ";

- ДБН В.2.3-22:2009 "Мости та труби. Основні вимоги проектування";

- ДБН В.2.3-14:2006 «Споруди транспорту. Мости та труби. Правила проектування» та доповнень до нього;

- ДБН А.3.1-5:2016 "Організація будівельного виробництва";

- ДБН А.2.2-3-2014 «Склад та зміст проектної документації на будівництво»;

- ДБН А.3.2-2-2009 "Охорона праці і промислова безпека у будівництві";

- ДСТУ-Н Б В.2.3-34:2016 "Настанова з виконання робіт при будівництві мостів та труб";

- ДСТУ-Н Б В.1.1-27:2010 «Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожежі. Будівельна кліматологія»;

- ДБН В.2.6-198:2014 "Сталеві конструкції. Норми проектування ";

- ДБН В.2.1-10:2018 «Основи і фундаменти будівель і споруд. Основні положення»;

- ДСТУ Б В.2.7-215:2009 «Будівельні матеріали. Бетони. Правила підбору складу»;
- ДСТУ 9243.4:2023. «Основні вимоги до проектної документації»;
- ДБН А.3.2-2.2009. «Система стандартів безпеки праці. Промислова безпека у будівництві. Основні положення».

### **Коротка характеристика об'єкта**

Коригування робочого проекту по об'єкту «Капітальний ремонт мосту на км 42+580 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-21-10 Шевченкове – Балаклія – Первомайський – Кегичівка на ділянці, Харківська область» розроблено на підставі Договору № 23-030/АМ від 17.11.2023 між ТОВ «ПК»АВТОМАГІСТРАЛЬ» та

ТОВ «МІСТ ІНЖІНІРІНГ», завдання на корегування проектної документації № 9/23 затвердженого Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Харківській області від 14.11.2023 року.

В основу розробки робочого проекту покладені матеріали інженерно-геодезичних та інженерно-геологічних вишукувань розроблених у 2022 році на замовлення ТОВ «МІСТ ІНЖІНІРІНГ», матеріали технічного звіту з обстеження мосту через річку Балаклійка виконаного ТОВ "Діагностика та інжиніринг мостів" 2022 році.

Необхідність капітального ремонту мосту викликана незадовільним станом конструкцій мосту, основні дефекти конструкцій мосту виникли в результаті воєнного вторгнення росії в Україну у 2022 році та невідповідністю до вимог діючих норм із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Капітальний ремонт мосту через річку Балаклійка на км 42+580 автомобільної дороги Т-21-10 Шевченкове - Балаклія - Первомайський - Кегичівка виконується з застосуванням сучасних матеріалів та технологій, що дає значну економію коштів, завдяки збільшенню міжремонтних термінів.

Необхідність корегування робочого проекту капітального ремонту мосту викликана після проведення підрядною організацією демонтажних робіт.

Перелік внесених змін:

Том 1 23-30/ПКД-ПК-АМ.ЗПЗ

Відкоригована пояснювальна записка по результату коригування томів: Том 2 23-30/ПКД-ПК-АМ.ШС, Том 3 23-30/ПКД-ПК-АМ.АД, Том 6 23-22-108/ПКД-ІК.ПОБ, Том 8 22-30/ПКД-ПК-АМ.К.

- Внесенні зміни у техніко-економічні показники мосту, а саме зміни довжини мосту з 148,1 м на 147,9 м

Том 2 23-30/ПКД-ПК-АМ.ШС

- Заміна балки повторного використання №4 (прогін 6-7) на нову;
- Розробка вузла поєднання заміненої балки № 4 (прогін 6-7) із сусідніми балками повторного використання;
- Зміна поздовжньої схеми мосту з 24+15+24+4х21 на 24+15+23.5+4х21;
- Заміна балок довжиною 24 м у кількості 8 (вісім) штук на балки довжиною 23,5м у кількості 8 (вісім) штук у прогоні 2-3;
- Додано демонтаж шафової стінки опори №«0»
- Розробка конструктиву шафової стінки опори №«0»
- Зміна обсягів робіт та матеріалів монолітної накладної плити, плит тротуарів, гідроізоляції проїзної частини, дорожнього покриття, покриття тротуарів, перильної та бар'єрної огорожі, антикорозійного захисту прогонової будови;
- Заміна гідроізоляційного матеріалу, який використовується при гідроізоляції бетонних поверхонь, що контактують з ґрунтом;
- Заміна матеріалу гідроізоляції ростверків та колон на бітумний праймер з бітумною мастикою;
- Заміна епоксидного клею на хімічний анкер;
- Заміна плити незмінної опалубки ПНО -1 1300х1000х50мм на плиту

ПНО 1300х1000х70мм;

- Заміна ГОЧ 400 х 500 х 54 на ГОЧ 400 х500 х 52мм;
- Коригування геометричних розмірів існуючих ригелів;
- Зміна армування ригелів опор №1 та №2;
- Виключені роботи по заглибленню віброзанурювачем сталевих паль шпунтів;
- Зменшення розмірів тимчасових майданчиків, тимчасового під'їзду, монтажного майданчика та майданчику під тимчасові будівлі та споруди;
- Зміна влаштування покриття із залізобетонних плит на майданчику для відстоювання будівельної техніки.

Том 3 23-30/ПКД-ПК-АМ.АД

- Заміна перильного огороження з ПОБ-РМ-1,8 на ПОА-РМ-1,8;
- Заміна конструкції дорожніх основ на підходах.

Том 4 22-108/ПКД-ІК-ВН

- Без змін.

Том 5 22-108/ПКД-ІК-ЕЗ

- Без змін.

Том 6 23-22-108/ПКД-ІК.ПОБ

- Відкориговані обсяги робіт та матеріалів тимчасових майданчиків.

Том 7 22-108/ПКД-ІК.ОВНС

- Без змін.

- Коригування об'ємів.

Технічні параметри існуючого моста: довжина моста 155,47м (паспортні данні); габарит моста Г-11,8+2х1,6; геометрична схема моста: 7х21м; статична схема моста: балочна; прогонова будова: ребристі балки; опори стійкові монолітні залізобетонні; опорні частини – ГОЧ; нормативне навантаження: А-11 НК-80.

У 2022 році в результаті воєнного вторгнення споруду було суттєво пошкоджено. Основними дефектами будов є:

- повне руйнування перерізу балок прогонової будови ( прогін 0-1: Б-3, Б-4; прогін 1-2: Б-3, Б-4; прогін 4-5: Б-1, Б-2);
- руйнування балок з відривом стінки від верхньої плити розтріскуванням бетону тіла балки ( прогін 0-1: Б-1, Б-2, Б-5, Б-6; прогін 1-2: Б-1, Б-2, Б-5, Б-6; прогін 4-5: Б-3, Б-4) та ін. В результаті обстеження шляхопроводу та врахування виявлених дефектів визначено за рейтингом основних конструктивних елементів міст знаходиться у стані 5 - непридатний.

Капітальним ремонтом мосту передбачено;

- влаштування нових проміжних опор №1, 2 з віднесенням їх від осі існуючих (зруйнованих) на монолітних ростверках по пальових фундаментах;
- ремонт ригелів та стійок проміжних опор №3, 4, 5, 6 та ремонт крайніх опор;
- перевлаштування підпірних стінок підходів;
- влаштування лежнів та перехідних плит;
- влаштування (ремонт) підферменних майданчиків (блоків) на ригелях;
- ремонт існуючих (повторного використання) балок прогонової будови;
- влаштування опорних частин типу ГОЧ;
- встановлення нових балок прогонових будов на опорні місця в прогонах опор 0-1', 1'-2', 2'-3' та нової балки Б4 в прогоні опор 6'-7';
- встановлення балок (повторного використання) прогонових будов на опорні місця в прогонах опор 3-4, 4-5, 5-6, 6-7;
- відновлення об'єднання балок (повторного використання) прогонової будови в прогоні опор 3-7;
- влаштування анкерів та адгезійного шару плит існуючих балок прогонової будови в прогоні опор 3-7;

- влаштування монолітної нерозрізної плити товщиною не менше 150мм в прогоні опор 3-7;
- влаштування монолітної нерозрізної плити товщиною не менше 200мм в прогоні опор 0-3';
- влаштування бордюрних каменів з гідроізоляцією швів;
- влаштування монолітних, вело-пішохідного тротуару та технічного проходу, з прокладанням технологічних трубопроводів з труб ПВХ110мм;
- влаштування вузлів встановлення опор зовнішнього освітлення;
- влаштування трапів водовідведення з проїзної частини та трубок дренажу;
- влаштування деформаційних швів герметичної конструкції з гумовим компенсатором на опорах зазначених проектом;
- влаштування гідроізоляції накладної плити проїзної частини та перехідних плит;
- влаштування опор зовнішнього освітлення, перильного та бар'єрного мостового огорожень;
- влаштування дорожнього покриття проїзної частини мосту;
- влаштування дорожнього покриття, перильної та бар'єрної огорожі на підходах;
- влаштування покриття тротуарів на мосту;
- влаштування захисного покриття всіх відкритих бетонних поверхонь;
- влаштування очисних споруд в тілі насипу берегових опор;
- влаштування укріплення конусів берегових опор.

### **Технічні рішення по конструкціях мосту**

Залізобетонний міст через річку Балаклійка знаходиться на автомобільній дорозі III категорії розроблений на підставі технічного завдання виданого Службою автомобільних доріг Харківської області. Довжина мосту (між зовнішніми краями шафових стін) складає – 147,90м. Габарит мосту 9м+2,5м+1,2. Проектні тимчасові навантаження шляхопроводу А11, НК-80.

Конструкція моста. Схема 24+15+23.5+4x21 температурно-нерозрізна в прогонах 0-3 та 3-7. Дві берегові опори №0 та №7, шість проміжних опор, прогонова будова балкова.

Фундаменти. Стара частина: опори 0,3,4,5,6,7 буро-набивні залізобетонні палі Ø1,5м глибина заглиблення близько 9м в кількості по три палі на опору. Нова частина: опори 1, 2 забивні залізобетонні палі С 9.35-Т5 перетином 350х350мм по 35шт на опору заглибленням на 8,5м, палі об'єднані монолітним ростверком 12,3х2,0х1,2(н)м із заглибленням підосви на 1,5м. Поверхні ростверків, що контактують з ґрунтом захищаються обмазувальною гідроізоляцією.

Опори №0,3,4,5,6,7 стійкові без ростверкові, опори №1,2 стійкові ростверкові, круглого перетину діаметром 1,0м висотою 3-6,5м по три стійки на опору. Стійки об'єднані монолітним ригелем 14,6\*1,2\*0,7м з індивідуальними підферменниками.

Існуючі підферменники ремонтуються ремонтними сумішами вказаними в проекті, а в разі необхідності, нарощуються бетонною сумішшю з армуванням. Проектні відмітки висот підферменників вказані в проекті.

Поверхні існуючих опор та ригелів ремонтуються ремонтною сумішшю з попереднім видаленням слабого бетону.

Прогонова будова - балкова. Прогін 0-1, балки БМ-24 «І» перерізу, повною довжиною 24м. Прогін 1-2 балки БМ-15 «І» повною довжиною 15м. Прогін 2-3, балки БМ-23,5 «І» перерізу, повною довжиною 23,5м. В кожному прогоні по вісім балок  $h=1,1\text{м}$  з кроком осей 1,8м, балки поєднані монолітною плитою, товщиною не менше 220мм по плитах незнімної опалубки ПНО-1,3х1,0х0,07. Сумісна робота балок та плити виконується завдяки випускам влаштованих при виготовленні балок. Прогони 3-4, 4-5, 5-6, 6-7 по 21м балки «Т» (повторного використання) подібного перерізу виконані за проектом «Союздорпроект» випуск 384/46 по шість балок в прогоні,  $h=1,2$  з кроком осей 2,4м. Додатково в прогоні опор 6-7 замінена балка повторного використання на нову балку БМ21 повною довжиною 21м. Балки об'єднуються монолітною плитою, товщиною не менше 150мм. Сумісна робота балок та плити здійснюється завдяки анкерним випускам в полицях балок влаштованих під час ремонту. В надпорних ділянках опор 1,2,4,5,6 влаштовується шарнірні вузли температурної нерозрізності для чого влаштовується шар відсічної гідроізоляції між балками та плитою на ширину 1,0м по краях кожного прогону, в монолітній плиті, при цьому, підсилюється армування. Поверхні існуючих балок ремонтуються ремонтною сумішшю з попереднім видаленням слабого бетону.

Перехідні плити залізобетонні, монолітні довжиною 6,0м товщиною плити 0,3м, які опираються на монолітні лежні та на виступи шафових стінок. Під лежнями та перехідними плитами влаштовуються щебеневі підоснови. В місці опирання перехідних плит на опорні ділянки шафових стін влаштовуються закладні анкери для забезпечення шарнірної фіксації перехідних плит.

При бетонуванні перехідних плит на анкери монтуються ПЕ труби Ø75мм, а простір між анкером та трубою заповнюється еластичним герметиком.

Між перехідними плитами та спорудою на опорах 0, 3 та 7 влаштовуються металеві деформаційні шви з гумовим компенсатором з розкриттям до 80мм.

Конструкція мостового полотна передбачає влаштування монолітних тротуарів з бортовим каменем з гірських порід. Поперечні шви бортових каменів герметизуються.

Із зовнішньої сторони тротуарів, в тому числі, в якості опалубки, монтуються мостові карнизні блоки 0,8х1,0х0,04м. Поперечні шви між карнизними блоками герметизуються герметиком.

Передбачена перильна металева огорожа, оцинкована, висотою 1,2м з додатковим поручнем на висоті 0,8м.

Закладні деталі перильної огорожі монтуються в тіло тротуару на стадії влаштування арматурного каркасу. Бар'єрна мостова огорожа металева оцинкована 53МО-3,0.280/0,7.

Гідроізоляція: водонепроникна система мембранного типу, в основі якої використовуються смоли метилметакрилату (ММА), виконана по праймеру смол на основі метилметакрилату (ММА), що не містить розчинників.

### **Дорожнє покриття мосту**

Асфальтобетонне покриття влаштовується з двох шарів:

- Праймер бітумно-каучуковий 0,33л/м<sup>2</sup>
- Гідроізоляція - 0.5см
- Підґрунтовка ЕКШ-50 ДСТУ Б В.2.7-129:2013 - 0.4л/м<sup>2</sup>
- АБ/БМП.ДР.Щ.А1.НП.БМПА 50/70-60 ДСТУ 8959:2019 - 6см
- Підґрунтовка ЕКШМ-50 ДСТУ Б В.2.7-129:2013 - 0.4л/м<sup>2</sup>
- ЩМА-20.БМПП 50/70-65 ДСТУ Б В.2.7-127:2015 - 5см.

Покриття тротуару представляє собою твердіючу рідку епоксидно-поліуретанову композицію з високим ступенем наповнення мінеральними речовинами.

У всіх конструкціях передбачено застосовувати важкий бетон з середньою щільністю 2200-2500кг/м<sup>3</sup>. Підбір складу бетону виконується згідно з ДСТУ Б В.2.7-215:2009. Армвання конструкцій повинні задовольняти вимоги ДСТУ3760:2019, ДСТУ-Н Б А.3.1-34:2016 і ДСТУ-Н Б В.2.3-34:2016

### **Підходи**

Протяжність підходів до мосту 200м в обидва боки мосту.

Траса дороги має 2 кути повороту, кути повороту менші 1° тому виконані без вписування кривої. В межах ділянки проектування розташоване одне існуюче примикання на ПК 423+33 до садів з ґрунтощобеним покриттям.

Робочі відмітки проїзної частини прийняті виходячи з умов максимального наближення відміток брівки земляного полотна до відміток дороги, та дотриманням параметрів для розрахункової швидкості руху 90 км/год. Видимість в плані та поздовжньому профілі для даної розрахункової швидкості забезпечена.

Проектом передбачено зрізання існуючого узбіччя при влаштуванні нового дорожнього одягу, з улаштуванням дренажного шару із піску на всю ширину земляного полотна. В межах насипу передбачено з лівої сторони узбіччя шириною 3,0м, в тому числі укріплена смуга 0,5м та водовідвідного лотка шириною 0,5м. На відстані мінімум 0,75м від бровки влаштовується бар'єрне огородження. З правої сторони насипу передбачено влаштування вело-пішохідної доріжки шириною 2,5м з бар'єрним, поручневим огородженнями та опорами освітлення.

### **Захист навколишнього середовища**

Відповідно до Задання на коригування розділ ОВНС не підлягав коригуванню. Рішення по ОВНС прийняті відповідно до затвердженої проектно-кошторисної документації.

### **Пожежна та техногенна безпека**

Роботи виконуються виїзними бригадами без установки тимчасових будівель і споруд та без місць складування вибухо-пожежонебезпечних матеріалів.

В проекті передбачені заходи, щодо організації пожежної безпеки при проведенні будівельних робіт. Тимчасові будівлі та споруди зазначені на будгенплані.

### **Кошторисна частина**

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 23 листопада 2023 р. складала 268869,192 тис. грн., в тому числі:

-будівельні роботи - 171048,218 тис. грн.;

-устаткування - 2463,321 тис. грн.;

-інші витрати - 95357,653 тис. грн.

Із загальної кошторисної вартості будівництва станом на 22.11.2023 виконано 4657,952 тис. грн., у тому числі:

-Інші витрати - 4657,952

Після зняття зауважень та надання замовником цін на матеріальні ресурси, встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені робочим проектом, складена відповідно з вимогами Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування затвердженої Наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2022 року №753.

В процесі розгляду проектної документації по розділу кошторисна частина проекту, зроблений ряд зауважень і пропозицій, які доведені до проектувальника. По наданим зауваженням дано пояснення, в кошторисну частину внесені зміни, доповнення. В результаті експертизи кошторисна вартість об'єкта зменшилась на 2233,024 тис. грн.

Загальна кошторисна вартість у поточних цінах станом на «11» квітня 2024 року складає: 266636,168 тис. грн., у тому числі: дорожніх робіт та послуг – 178377,551 тис. грн., обладнання – 2582,938 тис. грн., інші витрати – 85675,679 тис. грн. Зворотні суми – 49.690 тис. грн.

Із загальної кошторисної вартості виконано робіт всього – 4657,952 тис. грн., у тому числі інші витрати – 4657,952 тис. грн.

До проведення експертизи проектної документації не залучались експерти з питань ядерної і радіаційної безпеки, та експертиза за цим напрямом не проводилась, оскільки об'єкт не призначений для поводження з радіоактивними матеріалами та відходами від них.

Замовник експертизи несе відповідальність згідно з законодавством за достовірність узгоджених документів, наданих для проведення експертизи.



Єдина державна  
електронна система  
у сфері будівництва

## Відомості про реєстрацію документа

### Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:3861-9793-8202-3285

Редакція документа

№ 1 від 11.04.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

12.04.2024

### Перелік підписантів

1. КІЗИМЕНКО МАТФЕЙ ОЛЕГОВИЧ ,В.о. директора
2. СНИГИР МАКСИМ ГРИГОРОВИЧ ,Відповідальний експерт
3. ВІНТОНЯК ВОЛОДИМИР МИХАЙЛОВИЧ ,Відповідальний експерт
4. Царенко Ольга Миколаївна ,Відповідальний експерт
5. ГАЛАК АНДРІЙ ВАЛЕНТИНОВИЧ ,Відповідальний експерт
6. ЧЕРЕДНИК ВОЛОДИМИР ІЛЛІЧ ,Відповідальний експерт
7. МАЗУР СЕРГІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ ,Головний експерт проекту
8. ВОЙТОВИЧ НАТАЛІЯ ВАСИЛІВНА ,Відповідальний експерт
9. Четверик Тетяна Михайлівна ,Експерт (фахівець)
10. Статкевич Анна Геннадіївна ,Експерт (фахівець)