



# ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ЕКСПЕРТ ПРОЕКТ ГРУП"

ЄДРПОУ 41403089 01033, м.Київ, вул. Жилянська, 31

www.epg.expert office@epg.expert +38(067)-307-44-87 445922212



Документ створено  
в Єдиній державній  
електронній системі у сфері  
будівництва.

## ЗАТВЕРДЖУЮ

Цуканова Інна Миколаївна  
(Директор)

М.П.  
Підпис Ініціал, прізвище  
25 квітня 2024 р.

місто Київ

Реєстраційний номер EX01:3927-8640-5025-5548 Редакція № 2

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 481-04-23/КП від 24 квітня 2024

## ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за проект

---

(стадія проектування)

«Реконструкція мосту на км 626+260 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Харківська область». Коригування

---

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:6220-1856-4751-5035

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., Харківський район, Харківська територіальна громада (UA63120270000028556) , міст на км 626+260 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Харківська область

Генеральний проектувальник проектної документації МІЖНАРОДНИЙ ПРОЕКТНИЙ ІНСТИТУТ

(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 експертизи проектної документації доріг ; розділ електрообладнання та електроосвітлення ; з питань кошторисної частини проектної документації ; розділ водопостачання та водовідведення ; з питань пожежної безпеки ; розділ організація будівництва 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 10 аркушах

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

## Перелік документів, які втрачають чинність

№	Реєстраційний номер документа, що втрачає чинність	Редакція
1	EX01:3927-8640-5025-5548	1

Директор	Цуканова Інна Миколаївна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Головний експерт проекту	Голуб Олеся Олегівна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Ковальчук Василь Володимирович	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Ланге Роман Володимирович	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Радченко Сергій Володимирович	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Пономаренко Валентина Григорівна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Кучерук Сергій Володимирович	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Експерт (фахівець)	Савйовський Володимир Вікторович	
	Підпис	Ініціал, прізвище

**Додаток**  
**до експертного звіту № 481-04-23/КП від 24 квітня 2024**  
**реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:3927-8640-5025-5548**

щодо розгляду проектної документації на будівництво

(Позитивний)

за проект "**«Реконструкція мосту на км 626+260 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ - Харків - Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Харківська область».** Коригування".

Замовник: Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Харківській області.

Генеральний проектувальник: Товариство з обмеженою відповідальністю «Міжнародний проектний інститут», місцезнаходження: 03038, Київська обл., м. Київ, вул. Казимира Малевича, 8.

Головний інженер проекту (ГІП) – Лотоцький Юрій Львович (кваліфікаційний сертифікат серія АР № 018568).

Експертиза проектної документації виконана товариством з обмеженою відповідальністю «ЕКСПЕРТ ПРОЕКТ ГРУП» на підставі договору на виконання експертизи проекту будівництва № 481-1312-23/КП, укладеного у відповідності з Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності» та Порядком затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 11.05.2011 р. №560.

Проект розроблено на підставі наступних вихідних даних:

- завдання на коригування проектної документації №15/23, затвердженого замовником від 20.12.2023 року.

Клас наслідків (відповідальності) об'єкта визначений генеральним проектувальником сумісно із замовником як ССЗ.

Відповідність технічних рішень проекту вимогам чинних нормативних документів у будівництві підтверджено окремим записом, наведеним у пояснювальній записці проекту, який завірено підписом та особистою печаткою відповідального виконавця проекту – Головного інженера проекту (ГІП) – Лотоцького Юрія Львовича (кваліфікаційний сертифікат серія АР № 018568).

### ***Основні проектні рішення***

Коригування проектно-кошторисної документації відбулось у зв'язку зі зміною проектних рішень у частині влаштування фундаментів (довжини і кількості паль), обсягів робіт.

Реконструкція мосту передбачається в одну чергу, без виділення пускових комплексів.

При коригуванні проекту були внесені зміни:

- у фундаменти (довжини і кількість паль) на основі контрольних інженерно-геологічних вишукувань;
- уточнення обсягів робіт на основі розробленої робочої документації.

### **Забезпечення механічного опору та стійкості**

(конструктивні рішення)

Міст через р. Сіверський Донець від ПК 5+63,611 до ПК 7+77,011. Міст знаходиться на прямій у плані. В поздовжньому профілі міст знаходиться на прямій з ухилом 3,0 ‰. Смуги безпеки: зліва та справа – 1,0 м. Бар'єрне огородження – металеве оцинковане зі стримувальною здатністю не менше 460кДж. На спорудах передбачено по 2 суміщені вело доріжки з пішохідним тротуарами, шириною 2,5 м. Перильне огородження – металеве оцинковане, висотою 1,2 м.

Міст запроектовано зі збірно-монолітною прогоною будовою. Довжина споруди становить 213,4 м. Конструктивна схема – 24+5х33+24 м. Статична схема – температурно-нерозрізна.

#### **Фундаменти та опори**

Крайні опори №0 і №7 – монолітні залізобетонні індивідуального проектування. Фундаменти крайніх опор на бурі набивних палях, діаметром 1,2 м. Довжина паль: опора №0 – 29,1 м, опора №7 – 17,0 м.

Проміжні опори запроектовано монолітні залізобетонні індивідуального проектування. Фундаменти проміжних опор на бурі набивних палях, діаметром 1,2 м, довжиною від 15,66 м до 31,1 м.

#### **Прогонова будова**

Прогонова будова запроектована збірно-монолітною з балок, довжиною 24 та 33 м (в залежності від прогону). Висота балок становить 1,5 м. Крок балок в поперечному перерізі – 1,75 м.

У поперечному перерізі балки об'єднані між собою за допомогою монолітної плити проїзної частини товщиною 220 мм за допомогою випусків з балки. В межах температурно-нерозрізного шва об'єднання відсутнє, щоб зменшення негативний вплив моменту в приопорній зоні балки.

#### **Деформаційні шви**

Деформаційні шви розміщено на опорах № 0, 2, 5, 7. Деформаційні шви – металеві з гумовим профілем, однопрофільні.

#### **Деталі проїзної частини**

Покриття проїзної частини нежорсткого типу двошарове:

- ЩМА-15 на бітумі БМП 50/70-65 – 50 мм;
- АБ.Др.Щ.АІ.НП, на основі модифікованих полімерами бітумів БМПП 50/70-60 – 60 мм.

Водовідвід – організований, вода з мосту збирається у водовідвідні труби за рахунок поздовжнього та поперечного ухилу, скидається в поздовжній колектор і виводиться за межі споруди, крок водовідвідних трубок 8,0 м, крок дренажних трубок – 2 м.

#### **Антикорозійний захист конструкцій**

Усі поверхні елементів конструкцій (ростверки, шафові стінки, відкрили, стійки опор тощо), які контактують з ґрунтом, покрити бітумною мастикою за 2 рази.

Усі елементи вище землі покрити захисним покриттям на основі метакрилових смол, для запобігання негативних впливів атмосферних солей та газів, підвищення стійкості бетону до двоокису вуглецю (зменшення процесу карбонізації).

#### **Спеціальні допоміжні споруди**

Коригуванням проекту передбачено уточнення конструкцій шпунтового огородження опор № 2, № 3 та технологічних площадок під захистом шпунтового огородження для спорудження капітальних опор №4 та №5.

Так як низ залізобетонних фундаментів капітальних опор № 2, № 3 знаходяться нижче рівня ґрунтових вод, вони влаштовуються в котлованах під захистом шпунтового огородження з використанням шпунта Ларсен 605N довжиною 9 м. Для забезпечення не потрапляння ґрунтових вод у котлован для спорудження з.б. фундаментів опор, виконується тампонажний шар із бетону С 8/10 товщиною 1,2 м.

Фундаменти капітальних опор № 0, № 1, № 6 № 7 влаштовуються в котлованах відкритого типу.

Так як капітальні опори №4, №5 знаходяться в руслі річки Сіверський Донець, для спорудження з.б. фундаментів та тіла опори влаштовуються технологічні площадки під захистом шпунтового огородження з використанням шпунта Ларсен 605N, 607N довжиною 9 м. Для забезпечення не потрапляння ґрунтових вод у котлован для спорудження залізобетонних фундаментів опор, виконується тампонажний шар із бетону С 8/10 товщиною 1,2 м.

Технологічна площадка під захистом шпунтового огородження для влаштування залізобетонного фундаменту капітальної опори № 4 використовується також для розміщення на ній пневмоколісного крану для монтажу залізобетонних балок прогонової будови в прогоні між опорами №4 - №5.

Проектом передбачені технологічні опори (типу МІК-С) для спорудження тіла та ригеля залізобетонних опор №1 - №6.

Для проведення робіт з монтажу залізобетонних балок прогонової будови передбачені підвісні риштування на ригелях залізобетонних опор №1 - №6.

Проектом передбачені облаштування опалубки консолі монолітної плити автопроїзду.

### **Автомобільна дорога**

Проектом передбачено коригування проекту реконструкції мосту на км 626+260 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Харківська область з підходами.

При коригуванні проекту внесені наступні зміни:

- тип бар'єрного огородження;
- уточнення обсягів ґрунту земляного полотна та дорожнього одягу.

Початок ділянки реконструкції ПК 1+39,97 відповідає існуючому км 625+721. Кінець ділянки реконструкції ПК 11+00,44 відповідає існуючому км 626+681 вищевказаної автомобільної дороги.

На момент проведення реконструкції, через руйнування мосту, спричиненого військовими діями, визначити інтенсивність на даний момент неможливо. За основу визначення інтенсивності взяті показники інтенсивності, які виконані ДП «Укрдпродор» на замовлення Укравтодору у 2017 році. На підставі проведених економічних розрахунків було визначено, що інтенсивність на ділянці реконструкції на теперішній час складає 4152 авт/добу в транспортних одиницях, у приведених до легкового автомобіля на розрахунковий 2024 рік складає 7596 авт/добу. На розрахунковий 2044 рік інтенсивність складатиме 9268 авт/добу в приведених одиницях.

У проекті на ділянці підходів до мосту через річку Сіверський Донець, автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський, Харківська область прийняті наступні технічні нормативи:

- інтенсивність руху на 2044 рік складе 9268 авт/добу;
- категорія дороги - II;
- швидкість - 60 (30) км/год;
- ширина смуги руху - 3,75 м (з ПК 9+20,00 ширина смуги руху 3,25 м);
- кількість смуг руху - 2;
- укріплена смуга узбіччя - 0,5 м;
- ширина тротуару, об'єднаного з велодоріжкою - 2,50 м;
- найменший радіус кривих у поздовжньому профілі:
  - опуклих - 1861 м;
  - увігнутих - 1661 м,
- найменший радіус кривих у плані - 60 м;
- найбільший поздовжній похил - 63‰;
- тип дорожнього одягу - капітальний;
- навантаження на вісь - 115 кН.

Ширина земляного полотна - 15,50-21,00 м.

Поперечний похил проїзної частини - 25 ‰ , узбіччя - 50 ‰ , тротуарів суміщених з велодоріжкою - 15 ‰.

Залягання укосу прийнято:

- 1:3 - при висоті насипу до 2,00 м;

- 1:1,75 - при висоті насипу до 6,00 м, у місцях влаштування бар'єрного огороження та улаштування стовпів освітлення;

- 1:1,75 та 1:2 - при висоті насипу від 6,00 м до 12,00 м.

Спорудження земляного полотна виконується з пошаровим ущільненням. Після влаштування дорожнього одягу виконують досипання присипних узбіч.

Для забезпечення стійкості земляного полотна проти атмосферних опадів та механічних впливів проектом передбачено укріплення укосів насипу та виїмки засівом насінням багаторічних трав з підсипанням рослинного ґрунту шаром 0,15 м.

Існуючий дорожній одяг представлений наступними шарами:

- асфальтобетон – середньою товщиною 0,30 м;

- щебінь – середньою товщиною 0,1 м.

Проектом передбачено наступний тип конструкції дорожнього одягу:

**Тип 1 (нове будівництво):**

- щебенево-піщана суміш С5 - 0,21 м;

- щебенево-піщана суміш ЩПС-40, оброблена цементом (М20) - 0,15 м;

- АББМП.Кр.Щ.А1.НП.БМПА 50/70-60 - 0,10 м;

- ЩМА-15 на БМПП 50/70-65 - 0,05 м.

Для запобігання розмиву узбіччя і укосів земляного полотна на ділянці автомобільної дороги, в межах виконання будівельних робіт, передбачено влаштування дощової каналізації з очищенням води в очисних спорудах та скиданням у річку та водовідвідних споруд для збирання та відведення поверхневої води за межі земляного полотна.

Проектом передбачено влаштування підпірної стінки з габійних ящиків, необхідність влаштування даних підпірних стінок виникла у зв'язку з розширенням земляного полотна в місці розташування автостанції.

На ПК 9+79,00 - ПК 10+21,00 влаштовується габійна підпірна стіна.

На проектній ділянці розташовані 2 примикання на ПК 9+47,06 (ліворуч) на автостанцію та ПК 10+03,40 (праворуч) на вул. Залікарняна та 2 автобусні зупинки ПК 8+88,67 (ліворуч) та ПК 9+27,13 (праворуч) з навісом та контрастним точковим освітленням пішохідного переходу.

У зв'язку зі стислими умовами влаштовується павільйон очікування (навіс) з обшивкою з трьох сторін.

Для забезпечення пересування маломобільних груп населення в межах населених пунктів передбачено влаштування тротуарів, суміщених з велодоріжкою шириною 2,50 м, та з поперечними похилами не більше 15 ‰. В місці сполучення тротуарів з проїзною частиною дороги на пішохідних переходах для можливості переміщення маломобільних груп населення передбачене пониження бортового каменю в один рівень з проїзною частиною.

Тротуари відокремлюються від проїзної частини бортовими комнем БР 100.30.18, а від зеленої зони – БР 100.20.8. Вздовж всіх тротуарів для забезпечення безпечного пересування пішоходів передбачено влаштування дорожнього огороження. На пішохідних переходах та посадкових майданчиках влаштовуються смуги з тактильної плитки. Дорожній одяг на тротуарах, суміщений з велодоріжкою та посадкових майданчиках, на автобусних зупинках складений наступними шарами: покриття із асфальтобетону АСГ.Пщ.Щ.Г.НП.1.БНД 70/100 товщиною 0,04 м та основа з відфрезерованого матеріалу товщиною 0,15 м.

Враховуючи те, що на даній ділянці автомобільної дороги утруднені умови руху, тому прийнятий вид навантаження Н1 для огороження групи ДО, та визначена стримувальна здатність металевого бар'єрного огороження – 128кДж.

**Електрообладнання. Електроосвітлення**

Коригуванням проекту передбачено зміну місцеположення мосту.

Розрахункова потужність – 7,3 кВт.

Річне споживання активної електроенергії – 29, 310 тис. кВт/год.

Категорія по надійності електропостачання – III.

Система заземлення – TN-C.

**Зовнішнє освітлення**

Для влаштування освітлювальної мережі передбачається застосування сучасної світлодіодної продукції, яка відповідає вимогам чинних норм пожежної безпеки, екології, санітарним нормам і вимогам.

Живлення проекрованої ділянки освітлення здійснюється від існуючої РУ-0,4 кВ, ТП-610. Дозволена потужність – згідно ТУ №035-Б – 10 кВт.

Розподільчу мережу освітлення виконати повітряною лінією – самонесучим ізолюваним проводом СІП 4х25 мм<sup>2</sup>. Провід підвісити на висоту 7 м від рівня землі.

Від шафи керування до проекрованої опори № 1 провід СІП підвісити на залізобетонних стійках типу СВ 105.

При перетині ПЛ-0,4 кВ мережі зовнішнього освітлення ПЛ-6-10 кВ провід СІП повинен проходити нижче проводів ПЛ-6-10 кВ.

Підключення світильників виконується кабелем АВВГ 3х2,5 мм<sup>2</sup>.

Для влаштування зовнішнього освітлення прийняті металеві багатогранні фланцеві опори, що захищені методом гарячого цинкування, висотою Н=10 м без лючка, товщина стінки металу – 4мм. Опори встановлюються на забетонований анкерний вузол. Верхня п'ята анкерної основи також має бути захищена методом гарячого цинкування. На мосту опори кріпляться на спеціальні закладні, що передбачені конструкцією мосту.

На опорах №1-18 використати світлодіодний світильник, потужністю 162 Вт, температура світла 4000К. На мосту на опорах №19-24 та №33-38 використати світлодіодний світильник потужністю 109 Вт, температура світла 4000К. На опорах № 25-32 та № 39-49 використати світлодіодний світильник, потужністю 162 Вт, температура світла 4000К. На пішохідному переході використати світлодіодний світильник потужністю 65 Вт, температура світла 3000К.

Світильники встановлюються на металевий гарячеоцинкований однорожковий кронштейн. На пішохідному переході передбачається встановлення двохрожкового металевого гарячеоцинкованого кронштейну.

Для заземлення шафи керування передбачається встановлення вертикальних заземлювачів – сталь кругла d16, довжиною 3,0м, та горизонтального заземлювача – сталь полосова 40х4, довжиною 12м. Опір повинен складати не більше 4 Ом.

Для заземлення опор зовнішнього освітлення передбачити влаштування вертикального заземлювача - сталь кругла d16, довжиною 2,5м. Заземлювач приєднати до безпосередньо до одного із анкерів арматури фундаменту. Опір повинен складати не більше 30 Ом. Відстань між сусідніми заземлювачами не більше 100 м.

### **Перевлаштування ЛЕП**

Коригуванням проекту передбачено зміну місцеположення мосту.

Проектними рішення передбачається по КЛ-6 кВ «Гончарівка» виконати заміну ділянки існуючої ЛЕП, що проходить по мосту через р. Сіверський Донець. Виконати прокладку двох кабелів марки АСБ 3х185. По мосту кабелі прокласти в металевих оцинкованих коробах та виносній консолі. При перетині КЛ автомобільну дорогу кабелі прокласти у жорсткій двошаровій гофрованій трубі діам. 110 мм на глибині не меншій 1м. А також передбачити резервні канали у кількості двох штук. Кабель прокладати в траншеї на глибині 1,2 м. Над кабелем прокласти сигнальну стрічку. При зміні кута повороту траси та кожні 100 м встановити сигнальні стовпчики. З'єднати проектовані КЛ з існуючою ЛЕП з'єднувальними термоусаджувальними муфтами типу Стп 10.

По КЛ-6 кВ «Крем'янець» передбачається спорудження нової кабельної вставки між опорами №52 - № 53 ПЛ-6 кВ «Крем'янець». Кабельну вставку виконати кабелем типу АСБ 3х240. З'єднання з ПЛ-6 кВ виконати за допомогою кінцевих муфт типу КНтп 10. Підйом кабелю по опорі виконати в жорсткій двошаровій гофрованій трубі діам. 110 мм довжиною 3 м. Для захисту від перенапруг застосувати ОПН типу AZB3X 152 або аналог. На кінцевих опорах ПЛ-10 кВ влаштувати контур заземлення. Кабель прокладати в траншеї на глибині 1,2 м. Над кабелем прокласти сигнальну стрічку.

### **Системи зв'язку**

Коригуванням проекту передбачено зміну місцеположення мосту.

Проектом передбачено:

- демонтаж існуючих кабелів зв'язку;
- ТПП 100\*2\*0,5 - 872 м;
- ТПП 200\*2\*0,5 - 872 м;
- МКСАШП 4\*4\*0,9 - 872 м;
- ТПП 100\*2\*0,5 - 872 м;

- ТЗГ 7\*4\*0,9 - 872 м;
- ТПП 300\*2\*0,4 - 872 М;
- ВОЛЗ ОЦБГП-12А1(1х12)-2,7 - 872 м;
- ВОЛЗ ОКЛБГ-3-ДА12-6\*6Е-О,36Ф3 ПрАТ «ВФ Україна» - 872 м;
- ВОЛЗ ОКЛ-3-ДА13-3х4Е-О,4ф3,5/03 ОН19-12/О - 872 м;
- демонтаж залишків колодязів зв'язку №1505, №1504, №1503, №1502, №1501, №2155, №2154, №2157 - всього 8 шт;
- демонтовану кабельну каналізацію та кабелі електрозв'язку здати на склад представнику ХФ АТ «Укртелеком».

Виконання кабельної каналізації:

а) Монтаж кабельних колодязів зв'язку типу ККЗ-2 - 8 шт.

Проектовані ККЗ заглибити на безпечний рівень відносно відмітки покриття тротуару. Горловини ККЗ підняти на рівень проектної відмітки покриття. Проектовані ККЗ обладнати люками важкого типу із запірними пристроями. Під конструкціями мосту на проектних опорах мосту № 1, № 4 встановити пластикові ревізійні бокси 550х550х500 мм;

б) Монтаж каналів КК

- На ділянках між ККЗ №1505 та №1501, №2155- №2157 - прокладка 4-х ПЕ труб гофрованих двохстічних діаметром 110 мм. передбачена в траншеї, на глибині 1,2 м. Проектом передбачено виконання блоку каб. каналізації із чотирьох ПЕ труб гофрованих двохстічних діаметром 110 мм. за допомогою кабельних кластерів. На відстані 250 мм над трубами передбачено прокладання стрічки захисної «Обережно кабель».

- На ділянці між ККЗ № 1501 - № 2155 - прокладка 4-х ПЕ труб гофрованих двохстічних діаметром 110 мм. передбачена по конструкціях для кріплень комунікацій проектного мосту.

в) Прокладання проєктованих кабелів в кабельних каналах КК

- Кабелі ТППеп3-100х2х0,5 - 2 шт. довжиною по 912 метрів прокладаються по КК в ПЕ трубах гофр.дв.ст діаметром 110 мм.

- Кабелі ВОЛЗ ОЦБГП-12А1(1х12)-2,7, ВОЛЗ ОКЛБГ-3-ДА12-6\*6Е-О,36Ф3 ПрАТ "ВФ Україна", ВОЛЗ ОКЛ-3-ДА13-3х4Е-О,4ф3,5/03 ОН19-12/О довжиною по 912 метрів - прокладаються по КК в ПЕ трубах гофр.дв.ст діаметром 110 мм.

- Кабелі в ККЗ викласти на консолях та позначити згідно з вимогами пункту 6.2.2.1 КНД 45-189-2003 «Керівництво з експлуатації лінійно-кабельних споруд місцевих мереж зв'язку»

г) Виконання кабельних муфт

- Встановлення кабельних муфт- 4 шт. в ККЗ №1505 та №2157.

- Встановлення кабельних муфт- 6 шт. в ККЗ № 1505 та №2157. Встановлення комплектів захисних гільз та комплектів деталей для забезпечення цілісності екрану та комплектів герметизації вводів.

- В ККЗ № 1505 та № 2157 встановити запас кожного з проєктованих кабелів довжиною по 15 м.

### **Відеоспостереження**

Коригуванням проекту передбачено зміну місцеположення мосту та уточнення обсягів робіт.

Проектом передбачено:

- організація каналу зв'язку («точка»-моніторинговий центр);
- встановлення та налаштування супутнього обладнання (метеостанція, відеокамера, мережеве обладнання);
- встановлення та налаштування програмного забезпечення з інтеграцію з існуючими сервісами наявного моніторингового центру.

### **Водопостачання та водовідведення**

Коригуванням проекту передбачено зміну вихідних даних та уточнення обсягів робіт.

Для поверхневого водовідведення з мосту передбачається влаштування підвісних поліпропіленових труб DN200-315мм.

При реконструкції мосту на км 626+260 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03, передбачається влаштування мережі

дошової каналізації на підходах, систему поверхневого водовідведення з мосту та локальних очисних споруд. Виконано захист мереж водопроводу у відповідності з технічними умовами.

Водовідвід з території забудови виконано закритою системою. Дошову каналізацію запроєктовано з безнапірних двошарових поліпропіленових труб SN8. Каналізаційні колодязі прийнято зі збірних залізобетонних елементів Ø1000 мм - Ø2000 мм.

### **Пожежна безпека**

У складі проекту організації будівництва визначені: місця розташування тимчасових будівель і споруд, складування конструкцій, матеріалів і виробів; місця розташування джерел протипожежного водопостачання.

У проекті передбачений захист прилеглої території від впливу несприятливих природних або техногенних факторів.

### **Організація будівництва**

Проектом передбачено реконструкція мосту з розбиранням наявних будівельних конструкцій та влаштуванням нових, поновленням дорожнього покриття та виконання супутніх ремонтно-відновлювальних робіт.

До початку виконання будівельних робіт виконують комплекс підготовчих заходів, що включає огорожу будівельного майданчика, встановлення укажчиків небезпечних зон та облаштування елементами будівельного господарства, організаційні дії щодо безпеки експлуатації прилеглих територій.

Для забезпечення поточного та безпечного виконання будівельних робіт, будівельні процеси виконують послідовно згідно прийнятої організаційно-технологічної схеми. На період реконструкції мосту, рух транспортних засобів та пішоходів не здійснюється.

Наведено номенклатуру рекомендованих будівельних машин та механізмів, обґрунтовано потребу в енергоресурсах.

Вказано на заходи з контролю якості будівельних робіт.

Вказано на основні правила безпеки праці та вказівки щодо дотримання вимог охорони довкілля.

Тривалість реконструкції мосту становить 16,0 місяців, включаючи підготовчий період. На будівництві задіяно 119 будівельників.

Прийняті принципові організаційно-технологічні рішення є достатньою базою для розробки проекту виконання робіт.

### **Кошторисна частина**

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на «12» грудня 2023 року, складала - 890876.952 тис. грн., у тому числі: дорожніх робіт та послуг - 633796.913 тис. грн., обладнання - 11116.244 тис. грн., інші витрати - 245963.795 тис. грн. Зворотні суми - 440.667 тис. грн.

Із загальної кошторисної вартості виконано робіт всього - 24365.764 тис. грн., у тому числі: дорожніх робіт та послуг - 15689.146 тис. грн., інші витрати - 8676.618 тис. грн.

Після зняття зауважень та надання замовником цін на матеріальні ресурси, встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені 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.

Загальна кошторисна вартість у поточних цінах станом на «24» квітня 2024 року складає: 775409.83467 тис. грн., у тому числі: дорожніх робіт та послуг - 561030.41442 тис. грн., обладнання - 10705.118 тис. грн., інші витрати - 203674.30225 тис. грн. Зворотні суми - 229.843 тис. грн.

Із загальної кошторисної вартості виконано робіт всього - 24365.76467 тис. грн., в тому числі: дорожніх робіт та послуг - 15689.14642 тис. грн., інші витрати - 8676.61825 тис. грн.

У процесі розгляду проекту за зауваженнями ТОВ «ЕКСПЕРТ ПРОЕКТ ГРУП» проектною організацією за погодженням із замовником у проект внесені зміни і

доповнення.

**Відповідальність за внесення змін в усі примірники проекту покладається на генерального проектувальника та замовника.**

За результатами розгляду проектних матеріалів і зняття зауважень експертизи, проектна документація **може бути рекомендована до затвердження в установленому порядку.**

**Примітки:** цей експертний звіт слід розглядати разом з Експертним звітом (позитивним) щодо розгляду проектної документації на будівництво від 16.06.2023 року № 215-06-22/КП, реєстраційний номер ЄДЕССБ EX01:9949-4644-0862-3098, виданим ТОВ «ЕКСПЕРТ ПРОЕКТ ГРУП» (в частині рішень, що не потребують коригування, а саме: «Газопостачання», «Оцінка впливу на навколишнє середовище»).



Єдина державна  
електронна система  
у сфері будівництва

## Відомості про реєстрацію документа

### Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:3927-8640-5025-5548

Редакція документа

№ 2 від 25.04.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

25.04.2024

### Перелік підписантів

1. Цуканова Інна Миколаївна ,Директор
2. Голуб Олеся Олегівна ,Головний експерт проекту
3. Ковальчук Василь Володимирович ,Відповідальний експерт
4. Ланге Роман Володимирович ,Відповідальний експерт
5. Радченко Сергій Володимирович ,Відповідальний експерт
6. Пономаренко Валентина Григорівна ,Відповідальний експерт
7. Кучерук Сергій Володимирович ,Відповідальний експерт
8. Савйовський Володимир Вікторович ,Експерт (фахівець)

Єдина державна електронна система у сфері будівництва Сформовано 25.04.2024

Показник	Одиниця вимірювання	Кількість
Вид будівництва	Реконструкція	
Класифікація автомобільної дороги загального користування	Державного значення	
Категорія дороги	II	
Термін служби дорожнього одягу	років	13
Перспективна інтенсивність руху приведена до легкового автомобіля на 2044 р.	авт./добу	9268
Довжина підходів до мосту	км	0,960
Розрахункова швидкість руху	км/год	60 (30)
Кількість смуг руху	шт.	2
Ширина смуги руху	м	3,75 (3,25)
Ширина проїзної частини	м	7,50 (6,50)
Мінімальний радіус у плані	м	60
Максимальний позовжний ухил	‰	63
Мінімальний радіус вертикальної кривої:		
– опуклих	м	1861
– увігнутих	м	1661
Ширина узбіччя	м	4,0
Тип дорожнього одягу	капітальний	
Верхній шар покриття	Щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-15) на бітумі БМПП 50/70-65	
Міст через р. Сіверський Донець		
Довжина мосту по заднім граням шафових стінок	м	213,4
Схема мосту	м	24+5х33+24
Статична схема мосту	температурно-нерозрізна	
Габарит	м	9,5+2х2,5
Тимчасові навантаження тимчасові від рухомого складу	A15 НК100	
Загальна кошторисна вартість станом на 24.04.2024 року, у тому числі:	тис. грн.	775 409.83467
- дорожні роботи та послуги	тис. грн.	561 030.41442
- обладнання	тис. грн.	10 705.118
- інші витрати	тис. грн.	203 674.30225
Зворотні суми	тис. грн.	229.843
Із загальної кошторисної вартості виконано, у тому числі:	тис. грн.	24 365.76467
- дорожні роботи та послуги	тис. грн.	15 689.14642
- інші витрати	тис. грн.	8 676.61825
Тривалість будівництва	місяців	16,0