



ТОВ "УКРЕКСПЕРТИЗА ГРУП"

ЄДРПОУ 42287124 Юридична адреса : 01042, м. Київ, вул. Іоанна Павла II, будинок 21, офіс 401, Фактична адреса: 03150, м. Київ, вулиця Антоновича 131, оф.№169

<http://ukrexpertizagroup.com/> info@uegroup.com.ua +38(044)-200-21-18



Документ створено
в Єдиній державній
електронній системі у сфері
будівництва.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Вархола Мар'ян Ярославович
(Заступник директора)

М.П.
Підпис Ініціал, прізвище
17 липня 2024 р.

місто Київ

Реєстраційний номер EX01:4077-3466-2850-3003

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 03-2406-24/ЕП/КО від 08 липня 2024

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за Робочим проектом

(стадія проектування)

«Капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ - Чоп (на м.Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область»

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:9638-7572-5351-4360

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 КИЇВСЬКІЙ ОБЛАСТІ (26345736), Юридична особа - Ініціатор , +38(044)-200-04-70, des_kyiv@ukravtodor.gov.ua, УКРАЇНА, м. Київ, вулиця Святослава Хороброго , б. 11-А

(назва організації)

Місцезнаходження об'єкта:

Київська обл., Бучанський район, Макарівська територіальна громада (UA32080190000081428) , Надземний пішохідний перехід на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "НАУКОВО-ВИРОБНИЧА ФІРМА "МОСТОПРОЕКТ"

(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 санітарного і епідеміологічного благополуччя населення ; з питань кошторисної частини проектної документації ; з питань охорони праці ; з питань екології ; з питань пожежної безпеки ; з питань інженерного забезпечення ; з питань інженерно-технічних заходів цивільного захисту ; з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення і може бути затверджено (схвалено) в установленому порядку з такими техніко-економічними (технічними) показниками:

Показник	Значення	Примітка	За чергами і п.к.
Категорія,	1	Категорія автомобільної дороги - Іб	
Довжина, м	42.05	Довжина мосту	
Довжина ділянки, м	42	Схема, м - розрізна 2х21,0	
Ширина, м	3.2	Загальна ширина прогонової будови	
у тому числі:	2.8	Ширина пішохідної частини мосту	
у тому числі:	3.2	Загальна ширина сходів	
у тому числі:	2.8	Ширина пішохідної частини сходів	
Довжина проектованої ділянки, м	25.5	Довжина сходів (проекція), м - 25,5 (ліворуч)	
у тому числі:	25.5	Довжина сходів (проекція), м - 25,5 (праворуч)	
Тривалість будівництва, міс	6		
Кошторисна вартість,, тис. грн	37812.655	Загальна кошторисна вартість	

у тому числі:	23360.056	- будівельні роботи	
у тому числі:	3206.664	- устаткування	
у тому числі:	11245.935	- інші витрати	

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 11 аркушах

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

Заступник директора

Вархола Мар'ян Ярославович

Підпис

Ініціал, прізвище

Головний експерт проекту

Ситник Любов Василівна

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Вархола Мар'ян Ярославович

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

ПАВЛЕНКО АЛЛА ВОЛОДИМИРІВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Панченко Павло Григорович

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

МАРХАЙ НАТАЛІЯ ОЛЕГІВНА

Підпис

Ініціал, прізвище

Відповідальний експерт

Нечаєва Наталія Миколаївна

Підпис

Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 03-2406-24/ЕП/КО від 08 липня 2024
реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:4077-3466-2850-3003

щодо розгляду проектної документації на будівництво

(Позитивний)

за Робочим проектом "**«Капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ - Чоп (на м.Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область»»**".

Замовник будівництва – **Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області.**

Генеральний проектувальник – **Товариство з обмеженою відповідальністю «Науково-виробнича фірма «МОСТОПРОЕКТ»** (Україна, 04208, м. Київ, проспект Гонгадзе Георгія буд. 7, оф. 33).

Головний інженер проекту (ГІП) – **Ковальов Ігор Володимирович, кваліфікаційний сертифікат інженера-проектувальника серія АР 017451 від 17.06.2021р.**

Експертиза проектної документації виконана товариством з обмеженою відповідальністю «УКРЕКСПЕРТИЗА ГРУП» на підставі договору на виконання експертизи робочого проекту будівництва № 03-2406-24/ЕП/КО, укладеного у відповідності до ст.31 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» та Порядком затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 11.05.2011 року №560.

Робочий проект розроблено на підставі наступних вихідних даних:

-Завдання на проектування № 08-11/23 від 24.11.2023 року затвердженого Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області;

-технічного звіту з топографо-геодезичних вишукувань, виконаного ФОП Дух П.М. у 2024 році;

-технічного звіту про інженерно-геологічні вишукування, виконаного ТОВ «Центр інженерних вишукувань» у 2024 році;

- звіту Спеціальне обстеження надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через м. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область виконаного ТОВ «Науково-виробнича фірма «МОСТОПРОЕКТ» у 2024 році;

- листа Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області № 1339/09 211 12/04- від 29.05.2024;

- розрахунку класу наслідків (відповідальності) об'єкта, виконаного генеральним проектувальником та узгодженого замовником.

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

Відповідність технічних рішень робочого проекту вимогам чинних нормативних документів у будівництві підтверджено окремим записом, наведеним у пояснювальній записці проекту, який завірено підписом та особистою печаткою відповідального виконавця робочого проекту - ГІПа генерального проектувальника - **Ковальова Ігоря Володимировича, кваліфікаційний сертифікат інженера-проектувальника серія АР 017451 від 17.06.2021р.**

Основні проектні рішення

Метою робочого проекту є капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород).

Робочим проектом передбачено будівництво в одну чергу.

Забезпечення механічного опору та стійкості

Район капітального ремонту надземного пішохідного переходу знаходиться в межах км 49+895 автомобільної дороги М-06 Київ-Чоп, Київська область.

За складністю інженерно-геологічних умов територія вишукувань відноситься до II (середньої) категорії, згідно з ДБН А.2.1-1:2008 (Додаток Ж).

Геологічний розріз до розвіданої глибини 10,0 м складений:

- насипними ґрунтами (розкритими в межах місцевого проїзду):

асфальтобетоном (ІГЕ-2а), потужністю 0,09-0,10 м; щебенем дрібної фракції (ІГЕ-2б), потужністю 0,20-0,31 м; пісками пилюватими, жовто-сірими, середньої щільності (ІГЕ-2в), малого ступеню водонасичення, з прошарками піску мілкового та супіску 15-20 %, потужністю 0,2-0,6 м;

- супісками піщанистими, темно-сірими до чорних, твердими (ІГЕ-2д), гумусованими, потужністю 0,6 м;

- озерно-льодовиковими та водно-льодовиковими супісками піщанистими, сірувато-жовтими, сірими до темно-сірих, пластичними з лінзами текучих (ІГЕ- 37б), з прошарками піску пилюватого та суглинку 15-20 %; глинами легкими пилюватими, темно-сірими, тугопластичними (ІГЕ-38г), прошарками суглинку 15-25 %; суглинками

легкими піщанистими, сірувато-блакитними, текучопластичними, (ІГЕ-396) з прошарками піскумілкового 10-15 %. Загальна розкрита потужність товщі 8,9-9,0 м.

Нормативна глибина промерзання ґрунту - 0,92 м (для супіщано-піщаних ґрунтів).

Ґрунтові води на період вишукувань (квітень 2024 року) розкриті на глибині 1,4-1,6 м (абсолютні відмітки дзеркала ґрунтових вод 178,51-178,67 м). Живлення водоносного горизонту відбувається переважно за рахунок інфільтрації атмосферних опадів. Водовмісні породи - супіски піщанисті.

Відносним водотривам слугують глини легкі пилуваті.

Ступінь агресивного впливу рідкого неорганічного середовища неагресивний до бетону марок W4, W6, W8, W10-W12 за водонепроникністю для споруд, розташованих у ґрунтах з коефіцієнтом фільтрації понад 0,1 м на добу, у відкритому водоймищі і для напірних споруд, згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010, таблиця Б.2.

Ступінь агресивного впливу рідких сульфатних середовищ, що містять бікарбонати, неагресивний за вмістом сульфатів, мг/дм³, в перерахунку на іони SO₄, на портландцемент (за ДСТУ Б В.2.7-46:2010), на портландцемент з вмістом у клінкері С3S не більше 65 %, С3А не більше 7%, С3А+С4АF не більше 22% (за ДСТУ Б В.2.7-46:2010) і шлакопортландцемент, сульфатостійкі цемента (за ДСТУ Б В.2.7-85), згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010, таблиця Б.4.

Ступінь агресивного впливу рідких неорганічних середовищ на арматуру залізобетонних конструкцій за вмістом хлоридів неагресивний при постійному зануренні та слабоагресивний при періодичному змочуванні, згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010, таблиця Б.5.

Опис існуючого надземного переходу прийнятий відповідно до звіту за договором № 62-24 від 11.01.2024 р. Спеціальне обстеження надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область, виконаного ТОВ «Науково-виробнича фірма «Мостопроект» в січні 2024 р.

Надземний пішохідний перехід на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп було пошкоджено в результаті бойових дій під час військової агресії російської федерації проти України у 2022 році.

Технічні параметри споруди:

Координати GPS - 50.418382, 29.833195.

Пішохідний перехід побудовано у 2008 р.

Розрахункове тимчасове навантаження - 400 кгс/м².

Підмостовий габарит -5,04 м.

Схема мосту – розрізна, 2х21,0 м.

Довжина пішохідного переходу (без урахування сходів) – 42,05 м.

Схід ліворуч – схема розрізна, у плані має вигляд спіралі, примикання до центральної ділянки – співвісне.

Центральна ділянка перекрита двома прогонами довжиною 21,0 м.

Схід праворуч – схема розрізна, у плані має вигляд спіралі, примикання до центральної ділянки – співвісне.

У поперечному перерізі центральної частини розташовано дві залізобетонні таврові балки з відстанню в осях 1,4 м. Довжина балок 21,0 м, висота – 0,7 м.

Елементи сходів ліворуч та праворуч (косоурів, східців та майданчиків) виконані зі збірного залізобетону за типовим проектом пішохідних мостів ТП 501-166 (інв. №728/ 1-К).

Опори сходів ОС-1, ОС-2, ОС-3, ОС-4, ОС-5, ОС-6 – залізобетонні одностійкові. Сійки – діаметром 0,45 м. Опори сходів ОС-0 та ОС-7 – кінцеві.

Опори 0, 1, 2 надземного пішохідного переходу – залізобетонні одностійкові. Поперечний переріз сійок опор надземного пішохідного переходу - 0,35х0,6 м.

Опорні частини – гумові типу РОЧ.

Габарит прохажої частини на сходах – Г-2,9 м. Перильне огороження -металеве стоякове висотою 1,2 м. Покриття прохажої частини та сходів – тонкошарове зносостійке.

У результаті оцінки технічного стану споруди основні елементи віднесено до таких експлуатаційних станів:

- мостове полотно: стан 5 – непрацездатний;
- прогонові будови: стан 5 – непрацездатний;
- опори та опорні частини: стан 5 – непрацездатний;
- фундаменти: стан 2 – обмежено справний;
- підмостовий простір: стан 2 – обмежено справний;
- підходи: стан 3 – працездатний.

Експлуатаційний стан споруди в цілому за рейтингом та найнижчим з показників експлуатаційного стану прогонових будов, опор та фундаментів а також показником характеристики безпеки: 5 – непрацездатний.

Споруда потребує відновлення за окремим спеціально розробленим проектом.

Відповідно до вимог діючих нормативних документів проектними рішеннями передбачено капітальний ремонт надземного пішохідного переходу через

автомобільну дорогу I-б категорії з наступними основними параметрами:

- довжина мосту – 42,05 м;
- схема – 2х21,0 м розрізна;
- габарит прохожої частини основного прогону – 2,8 м;
- габарит прохожої частини сходів – 2,8 м;
- підмостовий габарит – 5,50 м (мінімальний);
- проектне тимчасове навантаження - натовп (400 кг/м²);

категорія дороги – Iб;

- сейсмічність будівельного майданчику для класу наслідків СС3– 6 балів;
- Клас наслідків (відповідальності) – СС3.

Згідно з ДБН В.1.2-15:2009 «Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби» конструкції мосту розраховані на наступні навантаження і впливи:

- А. Постійні: власна вага конструкцій;

- Б. Тимчасові: від пішоходів, як вертикальне рівномірно розподілене 0,4 т/м² (3,92 кПа);

- В. Інші: характеристичні значення навантажень і впливів для міста Ірпінь згідно ДБН В.1.2-2:2006:

W0 - вітрове навантаження - 390 Па;

S0 - снігове навантаження - 1520 Па;

В - товщина стінки ожеледиці - 16 мм;

WB – вітрове навантаження при ожеледиці - 170 Па.

Проектний строк служби (розрахунковий строк експлуатації) після виконання капітального ремонту - 60 років.

Відповідно до визначеного класу наслідків СС3 коефіцієнт надійності за відповідальністю становить 1,05

Координати GPS - 50.418382, 29.833195.

Опори мосту.

Ригелі та стійки опор прогонових будов мосту ОП-0, ОП-1, ОП-2, розбираються до відмітки верху фундаментних плит опор, зі збереженням армування існуючих стійок опор.

Нові стійки об'єднуються з арматурою старої частини, у поперечному перерізу стійки опор мосту заокругленої форми (0,35х0,8 м) по всій висоті. У верхній частині

нових стійок улаштовуються нові ригелі, підферменники та опорні частини. Монолітні стійки, ригелі та підферменники виконуються з бетону В30, F200, W6 згідно ДСТУ 9208:2022 і армовано арматурою класів А240 (А-I), А400(А-III) згідно ДСТУ 9130:2021.

На підферменники укладаються гумово-армовані опорні частини ГАОЧ.

На всі конструкції опор, що контактують з ґрунтом, наноситься бітумно-мастична гідроізоляція у 2 шари. На видимі бетонні поверхні опор наноситься захисно-декоративне покриття типу «мембрана».

Прогонова будова.

Прогонова будова усіх прогонів залізобетонна, балкова, з Т-подібних збірних залізобетонних балок висотою 0,7 м та довжиною 21 м, пристосована до типового проекту серії 501-166 інв. № 728/2-7. В усіх прогонах в поперечному перерізі встановлено 2 балки з відстанню в осях 1,4 м об'єднані між собою поздовжнім монолітним вузлом.

Мостове полотно, водовідвід.

Над проміжною опорою ОП-1 та в місцях примикання пішохідних сходів та місточків між прогоною будовою та вертикальним транспортом влаштовуються деформаційні шви.

Конструкція деформаційних швів - заповнюючого типу із заповненням з еластичної бітумної мастики.

Проектом передбачено влаштування тонкошарового зносостійкого покриття по пішохідній частині споруди.

З обох боків пішохідної частини влаштовується перильне огороження відповідно до ДСТУ Б.В.2.3-11-2004 загальною висотою 1,2 м з кроком заповнення до 15 см. На висоті 0,8 м від верху проходжкої частини встановлюється металевий поручень.

Водовідвід з пішохідної частини здійснюється за рахунок поперечного та поздовжнього ухилів проходжкої частини, через водовідвідні трапи у водовідвідний колектор. Водовідвідні трапи замкнено в водовідвідний колектор з ПВХ труб, стійких до ультрафіолету.

Сходи.

Існуючі ригелі та стійки опор сходів ОС-1, ОС-2, ОС-3, ОС-4, ОС-5, ОС-6, розбираються до відмітки верху фундаментів опор сходів зі збереженням армування існуючих стійок. Нові стійки об'єднуються зі збереженим армуванням старої частини, у поперечному перерізі стійки круглої форми (Ø 0,6 м) на всю висоту. У верхній частині нових стійок улаштовуються нові ригелі з випусками арматури для косоурних рам. Монолітні стійки, ригелі, виконуються з бетону В30, F200, W6 згідно ДСТУ Б В.2.7-43-96 і армовано арматурою класів А240 (А-I), А400(А-III) згідно ДСТУ 9130:2021.

Проектною документацією передбачено улаштування нових косоурних рам, сходових маршів, сходинок та сходових поворотних площадок. Збірні косоурні рами виконуються у типовій опалубці відповідно до типового проекту т.п. 3.501-166. Товщина сходових площадок становить 195 мм.

Повна ширина сходів 3,2 м, ширина проголої частини 2,8м.

На всі конструкції опор, що контактують з ґрунтом, наноситься бітумно-мастична гідроізоляція у 2 шари. На видимі бетонні поверхні опор наноситься захисно-декоративне покриття типу «мембрана».

Місточки між прогоною будовою надземного пішохідного переходу та вертикальним транспортом.

Фундаменти опор місточків передбачені на гвинтових палях за типовим проектом Серія 3.407.9-158.2 та ТП Серія 3.407.9-158.3. Тіло проміжних опор круглого перерізу \varnothing 0,6 м. У верхній частині стійок влаштовується монолітний залізобетонний ригель. Прогонова будова місточків - збірна, повною шириною 2,2 м, ширина проголої частини 1,8м. Проектом передбачено улаштування тонкошарового зносостійкого покриття по пішохідній частині місточків. З обох боків пішохідної частини влаштовується перильне огородження відповідно до ДСТУ Б.В.2.3-11-2004 загальною висотою 1,2 м з кроком заповнення до 15 см. На висоті 0,8 м від верху проголої частини встановлюється металевий поручень.

Вертикальний транспорт.

Для маломобільних груп населення передбачено улаштування обладнання підйомної платформи з обох сторін автомобільної дороги та надземного пішохідного переходу. Проектом передбачено, що фундаменти під обладнання передбачаються монолітні залізобетонні на гвинтових палях за типовим проектом Серія 3.407.9-158.2 та ТП Серія 3.407.9-158.3.

Вимоги до застосовуваних матеріалів

Бетон, що застосовується в конструкціях, передбачених проектною документацією, конструкційний класу В 30 за міцністю на стиск згідно ДБН В.2.3-14:2006 на портландцементі:

Морозостійкість F 200;

Водонепроникність W 6;

Водневий показник pH > 11,5;

Пластичність - осідання конусу до 16 см.

Антикорозійний захист.

Для захисту арматури залізобетонних конструкцій від корозії передбачені захисні шари відповідно до вимог ДБН В.2.3-14:2006 та покриття захисним шаром з епоксидної смоли в місцях розташування робочих швів.

Для захисту металевих закладних деталей, елементів кріплення перильного огородження, елементів перильного огородження від атмосферних опадів передбачено їх гаряче цинкування та ефективний антикорозійний захист з епоксидних покриттів.

Для захисту залізобетонних конструкцій мосту від корозії застосовано захисно-декоративне покриття типу „мембрана”.

Водовідведення

Водовідвід з пішохідної частини здійснюється за рахунок поперечного та поздовжнього ухилів проголої частини, через водовідвідні трапи у водовідвідний колектор. Водовідвідні трапи приєднані до водовідвідного колектору з ПВХ труб, стійких до ультрафіолету, який спускається по крайнім опорах пішохідного переходу з виводом до існуючої системи.

Пожежна безпека

У робочому проекті «Капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» (ТОВ «НВФ «Мостопроєкт», ГП – Ковальов І.В., Шифр – 08-11/23) розглянуто надані матеріали щодо питань пожежної та техногенної безпеки об'єкту, а також інженерно-технічних заходів цивільного захисту.

На розгляд надано розділи ПЗ, ОДР, Вертикальний транспорт, Креслення, ЦЗ. Проектом передбачені заходи спрямовані на забезпечення пожежної безпеки, визначені первинні засоби пожежогасіння, джерела водопостачання організовано проїзди для пожежних машин. Розглянуто інженерно-технічні заходи цивільного захисту. В проекті враховано вимоги відповідних державних будівельних норм і стандартів.

У робочому проекті «Капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» (ТОВ «НВФ «Мостопроєкт», ГП – Ковальов І.В., Шифр – 08-11/23) порушень вимог норм та стандартів щодо пожежної та техногенної безпеки не виявлено.

Оцінка рішень з питань екологічної безпеки

Робочий проект «Капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» відповідає вимогам санітарного законодавства в частині забезпечення безпеки життя і здоров'я людини, санітарно-епідеміологічного благополуччя населення і нормам та вимогам законодавства по охороні навколишнього природного середовища, раціонального використання та відновлення природних ресурсів і забезпечення екологічної безпеки.

Планована діяльність не належить до видів діяльності, що становлять підвищену екологічну небезпеку у відповідності до Закону України «Про оцінку впливу на довкілля».

У складі проекту розроблено розділ «Оцінка впливів на навколишнє середовище» (ОВНС) в обсягах вимог ДБН А.2.2-1:2021, у якому визначено, що будівництво та експлуатація запроектованого об'єкта не спричинить понаднормативного впливу на стан навколишнього середовища.

Роботи з капітального ремонту надземного пішохідного переходу заплановано виконувати в межах існуючої смуги відводу та не потребують додаткового відведення земель в постійне користування.

У період проведення будівельно-монтажних робіт створюється додаткове навантаження на повітряний басейн, при цьому рівень забруднення атмосфери не перевищить санітарно-гігієнічних нормативів. Вплив на атмосферне повітря носить тимчасовий характер, тривалість якого визначається розрахунковим терміном ведення робіт.

Капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп не призведе до погіршення екологічного стану оточуючого середовища при виконанні будівельних робіт, при експлуатації споруди будь-які впливи відсутні.

Проектована діяльність не спричинить порушення навколишнього природного середовища за умови дотримання всіх передбачених проектом рішень. Проект відповідає вимогам щодо забезпечення нормативного стану навколишнього середовища та його безпеки.

Електротехнічні рішення

У робочому проекті передбачено розроблення технічних рішень з електропостачання вертикального транспорту надземного пішохідного переходу.

У об'ємі проектування: прокладання кабельної лінії 0,4кВ; встановлення розподільчого щита; улаштування захисного заземлення; улаштування блискавкозахисту.

Категорія за надійністю електропостачання – III;

джерело живлення – ТП-868

напруга живильних мереж - 0,4кВ;

встановлена/розрахункова потужність – 15,0/13,6кВт;

річне споживання електроенергії - 79424кВт*год.

Оптимальний варіант траси КЛ-0,4кВ від РУ-0,4кВ існуючої ТП-868 виконано з урахуванням рельєфу, розташування існуючих інженерних мереж, споруд.

Прокладання кабельної лінії в ґрунті -ПЕ трубі. Перехід КЛ через автодорогу відкритим способом - в ПЕ посиленій двошаровій трубі із прокладанням поруч резервної. По конструкціях надземного пішохідного переходу КЛ - в ПЕ УФ-стійкій трубі. Прокладання КЛ під прогоною будовою - в ПЕ УФ-стійкій трубі по дротовому лотку, з підвісом лотка на шпильках до плити будови. Від РЩ до ввідного пристрою підйомника та іншого електрообладнання до прокладання - кабелі з мідними жилами марки ВВГ відповідних перетинів. Розподільчий щит встановлено на зовнішній стіні шахти підйомника.

Захист КЛ-0,4кВ від струмів короткого замикання та надструмів перевантаження здійснюється автоматичними вимикачами з комбінованим розчеплювачем.

Для забезпечення заземлення влаштовується зовнішній контур заземлення-глибинні заземлювачі довжиною 6м діаметром 16мм що з'єднано сталевую смугою 40х4мм. Нормований опір заземлювального пристрою 10 Ом.

Технологічні рішення, прийняті в кресленнях, відповідають вимогам екологічних, санітарно-гігієнічних, протипожежних та інших діючих норм і правил і забезпечують безпечну для життя і здоров'я людей експлуатацію об'єкта при дотриманні передбачених кресленнями заходів.

Вибрані марки та перерізи проводів та кабелів перевірені за допустимою втратою напруги в лінії і відповідають нормованим показникам.

Захисні заходи, що розроблено електротехнічною частиною проекту, забезпечують безпечну експлуатацію електрообладнання та у відповідності до діючих відповідних нормативних документів.

У проектній документації в повному обсязі висвітленні вимоги чинного законодавства України: ПУЕ «Правила улаштування електроустановок», Наказ Міністерства енергетики та вугільної промисловості України від 24 липня 2017 р № 476, ДБН В.2.5-23:2010, ДСТУ-Н Б В.2.5-83:2016, ДБН В.2.5-28:2018, ДБН В 2.3-4:2015, ГІД 334.20.178:2005 та інші.

Організація будівництва

Робочим проектом передбачено капітальний ремонт надземного пішохідного переходу на км 49+895 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ-Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область.

Капітальний ремонт здійснюється в одну чергу, без виділення пускових комплексів.

Для забезпечення поточного та безпечного виконання ремонту, будівельні процеси виконують послідовно згідно прийнятої організаційно-технологічної схеми.

Для організації підготовки будівництва і додержання технологічної послідовності виконання робіт встановлюється два періоди будівництва: підготовчий і основний,

згідно з вимогами ДБН А.3.1-5-2016.

Тривалість капітального ремонту надземного пішохідного переходу складає 6,0 місяців.

Вказано на заходи з контролю якості будівельних робіт.

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

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

Охорона праці

У робочому проекті висвітлені в повному обсязі вимоги чинного законодавства України про охорону праці, ДБН А.3.2-2-2009 «Охорона праці і промислова безпека в будівництві», НПАОП 63.21-1.03-09 "Правила охорони праці під час будівництва, ремонту та утриманні автомобільних доріг», СН 276-74; ДБН В.2.6-198:2014 та діючих інструкції з техніки безпеки з усіх видів робіт, які передбачені у робочому проекті.

Робочим проектом звернена увага на умови проведення дорожніх робіт та порядок установаження огорожувальних засобів.

Розглянуто комплекс заходів з охорони праці "Правил техніки безпеки та законів України про охорону праці; заходи по забезпеченню вибухо-пожеже безпеки при експлуатації будинків і споруд згідно вимог будівельних норм ДБН В.1.1-7-2016 "Правил пожежної безпеки в Україні", ПУЕ та охорони навколишнього середовища.

В повному обсязі враховані вимоги безпеки, які визначають виконання підготовчих робіт та робіт основного періоду.

Розглянуті вимоги щодо кваліфікації та спеціального навчання з питань охорони праці, електробезпеки працівників, які виконують будівельно-монтажні.

Наголошено на необхідності у спеціальному навчанні і щорічній перевірці знань працівників з питань техніки безпеки відповідно до НПАОП 0.00-8.24-05.

Передбачені заходи захисту від ураження електрострумом при використанні електроінструмента та електрообладнання під час виконання роботи із застосуванням електричних ручних машин та інструментів на підставі законодавства України про охорону праці, ПУЕ, ПТЕЕС, ПБЕЕС, НПАОП 40.1-1.21-98 (ДНАОП 0.00-1.21-98).

Розглянуто дотримання вимог: ДБН В.2.5-28:2018 «Природне і штучне освітлення», ДСТУ Б А.3.2-15:2011 «Система стандартів безпеки праці. Норми освітлення будівельних майданчиків» вимог щодо освітлення будівельних майданчиків, ділянки робіт і робочі місця, проїзди та підходи до них у темний час доби, а також закриті приміщення.

Інженерно-технічні заходи цивільного захисту

Територія розміщення об'єкта, що проектується зонована щодо можливого впливу сучасних засобів ураження та їх вторинних вражаючих факторів, а також вражаючих факторів можливих аварій, катастроф і стихійного лиха. Найближчі об'єкти підвищеної небезпеки (ОПН) та потенційно небезпечні об'єкти (ПНО): на відстані 500 м від об'єкту будівництва знаходиться АЗК ОККО та на відстані 650 м від об'єкту будівництва знаходиться АЗК PRIME, можливі аварії на якій не впливають на функціонування об'єкта будівництва.

Поблизу території ділянки капітального ремонту немає об'єктів, що мають категорію по ЦЗ.

Вимоги до ступеня вогнестійкості споруд капітального ремонту (дорожній одяг, пішохідний перехід тощо) не регламентується.

Функціонування об'єкту проектування передбачається як в мирний, так і у воєнний час.

Переміщення в інше місце діяльності проектного об'єкта у воєнний час не передбачено, оскільки це технічно неможливо.

При штатному режимі функціонування, експлуатація надземного пішохідного переходу не вимагає постійної присутності людей. При необхідності введення аварійно- відновлювальних робіт на надземному пішохідному переході необхідний склад і чисельність аварійно-рятувальних формувань будуть визначені з урахуванням характеру завдань і обсягів робіт.

У дорожньо-експлуатаційному підприємстві, яке буде здійснювати утримання споруди, згідно встановленому законодавству та іншим нормативно-правовим актам України, що регулюють питання організації та ведення цивільної оборони, діє об'єктова система оповіщення ДО і система управління цивільної оборони, що включають органи (структурні підрозділи) та пункт управління, технічні засоби оповіщення та зв'язку. Рішення по об'єктовій системі оповіщення ДО і системі управління ЦЗ в дорожньо-експлуатаційному підприємстві прийняті з урахуванням особливостей експлуатації автомобільних доріг і мостів, що являють собою лінійні споруди.

Керівництво цивільним захистом на підприємстві здійснює керівник, який є, за посадою, начальником цивільної захисту (НЦЗ) і несе персональну відповідальність за організацію та проведення заходів з ЦЗ на підприємстві.

Для реалізації функцій об'єктової системи оповіщення ДО в дорожньо-експлуатаційному підприємстві використовуються:

У зоні «Верхня ланка управління – Об'єкт» - кошти і канали зв'язку загальнодержавної мережі зв'язку (канали міського телефонного зв'язку);

У зоні об'єктової системи (в т.ч. на трасах обслуговування автомобільних доріг) оповіщення – апаратура і лінії зв'язку відомчих мереж дротового і радіозв'язку.

Змін в чинній об'єктовій системі оповіщення ДО і системі управління ЦЗ, прийнятих в дорожньо-експлуатаційному підприємстві, в зв'язку з проведенням капітального ремонту надземного пішохідного переходу справжнім проектом не передбачено.

Функціональне призначення об'єкту – забезпечення процесу переміщення людей.

Процеси переміщення людей спрямовані лише на зміну місця розташування.

При функціонуванні об'єкту експлуатація мосту не вимагає постійної присутності людей.

При функціонуванні об'єкту захисні споруди не передбачаються.

Кошторисна частина

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 12.06.2024 року складала – 37436,335 тис.грн., у тому числі:

- будівельні роботи 22868,405 тис.грн.,
- устаткування, меблі та інвентар – 3225,677 тис.грн.,
- інші витрати – 11342,253 тис.грн.

За результатами розгляду кошторисної документації та зняття зауважень встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені робочим проектом, складена відповідно до вимог 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 № 753 від 7.10.2022р. та Правил визначення вартості будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування, затверджених наказом міністерства інфраструктури України від 02.05.2022 №273 та з урахуванням наказу Мінрегіону від 25.06.2021 №162 «Деякі питання ціноутворення у будівництві», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 17.09.2021 за № 1225/36847.

Відомість обсягів робіт (BoQ) складена за міжнародною системою вимірювання дорожніх робіт та послуг (CESMM4) та відповідає встановленим вимогам.

Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 08.07.2024 року складає – 37812,655 тис.грн., у тому числі:

- будівельні роботи 23360,056 тис.грн.,

- устаткування, меблі та інвентар – 3206,664 тис.грн.,
- інші витрати – 11245,935 тис.грн.

У процесі розгляду робочого проекту за зауваженнями ТОВ «УКРЕКСПЕРТИЗА ГРУП» проектною організацією за погодженням із замовником у робочий проект внесені зміни і доповнення.

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

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

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

Головний експерт проекту

Ситник Л.В.

*Кваліфікаційний
сертифікат*

Серія АЕ № 005043

Відповідальні експерти:

Павленко А.В.

*Кваліфікаційний
сертифікат*

Серія АЕ № 005085

Вархола М.Я.

*Кваліфікаційний
сертифікат*

Серія АЕ № 005031

Панченко П.Г.

*Кваліфікаційний
сертифікат*

*Серія АЕ № 006138, АЕ
007526*

Нечаєва Н.М.

*Кваліфікаційний
сертифікат*

Серія АЕ № 005029

Мархай Н.О.

*Кваліфікаційний
сертифікат*

Серія АЕ № 006142



Єдина державна
електронна система
у сфері будівництва

Відомості про реєстрацію документа

Експертиза проекту

Реєстраційний номер	EX01:4077-3466-2850-3003
Редакція документа	№ 1 від 17.07.2024
Статус документа	Діючий
Дата формування до підпису	17.07.2024

Перелік підписантів

1. Вархола Мар'ян Ярославович ,Заступник директора
2. Ситник Любов Василівна ,Головний експерт проекту
3. Вархола Мар'ян Ярославович ,Відповідальний експерт
4. ПАВЛЕНКО АЛЛА ВОЛОДИМИРІВНА ,Відповідальний експерт
5. Панченко Павло Григорович ,Відповідальний експерт
6. МАРХАЙ НАТАЛІЯ ОЛЕГІВНА ,Відповідальний експерт
7. Нечаєва Наталія Миколаївна ,Відповідальний експерт

Єдина державна електронна система у сфері будівництва Сформовано 17.07.2024