



Товариство з обмеженою відповідальністю "УК ЕКСПЕРТИЗА"

ЄДРПОУ 42431096 46001, Тернопільська область, м. Тернопіль, Майдан Волі, 4,
офіс 40

<https://ukekspertyza.com.ua/> info@ukekspertyza.com.ua +38(067)-009-04-00



Документ створено
в Єдиній державній електронній
системі у сфері будівництва.

ЗАТВЕРДЖУЮ

ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА
(Директор)

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

місто Тернопіль

Реєстраційний номер EX01:7687-6357-4380-3341

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ № 08/322-07/24 від 08 липня 2024

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (Позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво

за робочим проектом

(стадія проектування)

Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування
державного значення Н-17 Львів-Радохів-Луцьк, Волинська область

(назва об'єкта будівництва)

Реєстраційний номер Проектної документації PD01:3241-2118-1159-5387

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 ВОЛИНСЬКІЙ ОБЛАСТІ (25908960),
Юридична особа - Ініціатор , +38(033)-278-54-75, +38(033)-225-01-98, volynsad@ukravtodor.gov.ua,
УКРАЇНА, Волинська обл., Луцький район, Луцька територіальна громада, м. Луцьк (станом на
01.01.2021), вулиця Рівненська , б. 52Б

(назва організації)

Місцезнаходження об'єкта:

Волинська обл., Луцький район, Боратинська територіальна громада, с. Гірка Полонка (станом на 01.01.2021) , міст на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів – Радехів -Луцьк, Волинська область

Генеральний проектувальник проектної документації ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ "ВАЛБЕК"

(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 експертизи проектної документації доріг ; з питань кошторисної частини проектної документації ; щодо об'єктів, які споруджуються із залученням державних коштів ; з питань санітарного і епідеміологічного благополуччя населення ; з питань екології ; з питань охорони праці ; 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 ; розділ організація будівництва ; з питань інженерного забезпечення ; архітектурне об'ємне проектування 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 ___ аркушах

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

Примітка.

Основні техніко-економічні показники об'єкта будівництва

№ п/п	Найменування	Одиниця вимірювання	Кількість
1	Найменування об'єкта будівництва, місце його розташування	Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів-Радехів-Луцьк, Волинська область	
2	Вид будівництва	Капітальний ремонт	
3	Клас наслідків (відповідальності)	СС3	
4	Категорія дороги	II	
5	Довжина ділянки проектування з урахуванням мосту і підходів	м	142,0
6	Довжина мосту	м	36,88
7	Габарит мосту	м	Г - 12,5+2x1,5
8	Схема мосту	м	2x18 (2x13)
9	Характеристика перешкоди	Несудноплавна річка Чорногузка	
10	Підмостовий габарит по висоті	м	3,2

11	Розрахункова швидкість	км/год	60
12	Ширина проїзної частини	м.	12,5
13	Кількість смуг руху	шт.	2
14	Ширина смуги руху	м	3,25
15	Ширина зупинкової смуги	м	3,00
16	Ширина укріпленої смуги	м	0,5 - 2,25
17	Ширина земляного полотна	м	17.3
18	Ширина тротуару мосту	м	1,50
19	Розрахункове навантаження	Н-30; НК-80	
20	Тип дорожнього одягу та верхній шар покриття	Капітальний; ЩМА-15.БМПП 50/70-65	
21	Ширина узбіччя	м	5.4
22	Мінімальний радіус вертикальної кривої:		
	опуклої	м	3500
	увігнутої	м	1051
23	Мінімальний радіус в плані	м	600
24	Максимальний похил дорожнього поздовжній	‰	15
25	Тривалість будівництва	місяць	5,5
26	Загальна кошторисна вартість, у т.ч.:	тис. грн	45 365, 822
	- дорожніх робіт та послуг		34 060, 958
	- інші витрати		11 304, 864
27	Код НК 018:2023	2141	

Директор	ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Головний експерт проекту	Жилякова Олена Миколаївна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	КОЛІСНІЧЕНКО ТАМАРА МИХАЙЛІВНА	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Пілюгін Юрій Вікторович	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	ВОВК ОЛЕГ МИКОЛАЙОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	КЛОЧАНИЙ ТАРАС МИХАЙЛОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	РУСЕЦЬКИЙ ОЛЕКСАНДР ВАСИЛЬОВИЧ	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Відповідальний експерт	Курінна Наталя Тимурівна	
	Підпис	Ініціал, прізвище
Архітектор	Дем'янюк Олександр Володимирович	
	Підпис	Ініціал, прізвище

Додаток
до експертного звіту № 08/322-07/24 від 08 липня 2024
реєстраційний номер в ЄДЕССБ EX01:7687-6357-4380-3341
щодо розгляду проектної документації на будівництво
(Позитивний)

за робочим проектом **"Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів-Радехів-Луцьк, Волинська область"**.

Клас наслідків об'єкта будівництва – ССЗ (значні наслідки)

Замовник будівництва – Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Волинській області, ЄДРПОУ 25908960

Адреса: 43020, м. Луцьк, вул. Рівненська, буд. 52б

Генеральний проєктувальник – Товариство з обмеженою відповідальністю «ВАЛБЕК», ЄДРПОУ 39770990

Юридична адреса: 04080, м. Київ, вул. Кирилівська, буд. 1-3, секція С, офіс 12

Головний інженер проєкту – Медведєва Костянтин Володимирович, кваліфікаційний сертифікат АР № 017467, виданий 17.06.2021

Вихідні дані:

- завдання на проєктування, затверджене Замовником.

Опис проєктних рішень

Робочий проєкт «Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів-Радехів-Луцьк, Волинська область» виконано відповідно до завдання на проєктування, затвердженого "Замовником".

Згідно висновку про обстеження мосту, які проводились у січні 2024 року фахівцями ТОВ «ВАЛБЕК», для визначення технічного стану мосту, були виявлені дефекти та пошкодження елементів, які знижують несну здатність та довговічність споруди.

Відповідно до отриманих пошкоджень та дефектів внаслідок експлуатації споруда в цілому знаходиться у стані 4 (обмежено працездатний) та потребує капітального ремонту або реконструкції.

Для покращення умов та безпеки руху на автомобільній дорозі загального користування державного значення Н-17, проєктом передбачено капітальний ремонт існуючого автодорожнього мосту через р. Чорногузка. До складу споруди входять: міст, підходи до мосту: 51,53 м до початку мосту та 53,59 м від кінця мосту.

Довжина мосту – 36,88 м. Враховуючи висотні та габаритні обмеження, місцеві умови, а також положення існуючої автомобільної дороги, міст передбачено на існуючих конструкція опор та збірних прогонових будов за схемою 2х18,0 м та 2х13,0 м з влаштуванням монолітної накладної плити, що об'єднує балки прогонової будови у температурно-нерозрізну систему.

Міст розташований на прямій у плані та на ухилі 0,5% в бік початку мосту в поздовжньому профілі. Висота підмостового габариту 3,2 м обумовлена умовами профілю автомобільної дороги, можливістю пропуску повені 1% ймовірності. З огляду на низьку швидкість течії – 0,2 м/с, регуляційні споруди на даному мосту не передбачені. Біля стоянів розміщені конуси насипів з крутизною укосів 1:1,5, технічні проїзди під спорудою не передбачені.

Проєктом передбачається ремонт опор, влаштування нових балок прогонових будов старої частини мосту та ремонт двох крайніх балок нової частини, влаштування монолітної плити проїзної частини, влаштування дорожнього одягу та елементів проїзної частини (бар'єрного, перильного огорожень, мостового полотна), проведення робіт по монтажу укріплень конусів насипу, влаштування перехідних плит та сполучень

мосту з підходами. Передбачається влаштування деформаційних швів та встановлення опорних частин. Фарбування металевих та бетонних поверхонь.

Передбачений проєктом ремонт опор та балок поширеної частини включає очищення бетонних поверхонь, в місцях виявлення дефектів. Після підготовки поверхні виконується ґрунтування та нанесення шару ремонтної суміші та ін'єктування тріщин. Для надання геометрії конструкцій виконується нанесення вирівнюючого шару з подальшим нанесенням захисного покриття.

Балки прогонової будови передбачаються плитні за типовим проєктом ВТП 21-86Д (Серії 3.503-12 випуск 16.) розрахованих під навантаження АК-11, НК-80. В поперечному перерізі запроєктовано 14 балок висотою 0,75 м та шириною 0,99 м кожна. По верху балок влаштовується суцільна монолітна залізобетонна плита. Балки прогонової будови спираються на гумово-металеві опорні частини (ГОЧ)

Влаштування суцільної монолітної плити проїзної частини передбачено по балкам з об'єднанням їх в температурно-нерозрізну систему. Бетон плити проїзної частини С25/30, F300, W8, армування арматурою періодичного профілю класу А400С 25 мм. Прогонова будова розрахована на тимчасове навантаження Н-30 НК-80.

Після влаштування плити проїзної частини, проєктом передбачено влаштування дорожнього одягу з влаштуванням гідроізоляції, що напиляється товщиною 5 мм та двошарового асфальтобетону з товщиною шарів 60 мм та 50 мм. Проєктні рішення, щодо ремонту опор та влаштуванню конструкцій мосту, надані на кресленнях комплексу марки 02.2/1/24-ШС.

Ремонт залізобетонних конструкцій опор та балок поширеної частини враховує наступні роботи: очистка бетонних поверхонь, від слабкого бетону; піскоструменева очистка арматури та закладних деталей з улаштуванням антикорозійного захисту; відновлення захисного шару бетону з застосуванням цементно-полімерними матеріалами; захист бетонних поверхонь від корозії зносостійкими декоративними матеріалами ґрунтування/гідрофобізація бетону захисне покриття (в 2 шари).

Ремонт підходів мосту складається з основних робіт – ремонт укріплень конусу насипу на опорі № 2. Ремонт дорожнього одягу та бар'єрної огорожі з урахуванням дорожнього одягу.

З'єднання проїзної частини мосту з підходами здійснюється за індивідуальним проєктом. В рамках проєкту виконується подовження монолітної плити проїзної частини з заглибленням в перехідну ділянку на довжину 4,0м та зворотна засипка стоянів згідно з конструктивними вимогами крайніх опор та шафової стінки. Перехідні ділянки виготовляються з матеріалу аналогічному плити проїзної частини.

Для безпеки руху пішоходів та обслуговування ділянки автодороги, влаштовується тротуарна плита шириною 2,07 м з обох боків споруди. Матеріал тротуарної плити аналогічний матеріалу монолітної плити проїзної частини.

Після підготовки бетонних поверхонь тротуарів передбачено влаштування покриття на тротуарах із застосуванням полімерних матеріалів. Для безпеки пішоходів на споруді встановлюється металеве оцинковане перильне огородження та бар'єрне огородження мостового типу.

Укріплення конусу насипу на опорі № 2 передбачено на всю висоту із монолітного залізобетону товщиною 100 мм армованого сітками із арматури 6 мм по шару ущільненого щебня товщиною 100 мм. Водовідведення зі споруди передбачено поверхневим способом. Вода збирається вздовж бортових каменів по всій довжині мосту з обох боків та направляється до дощоприймачів встановлених за перехідними плитами на підході до початку мосту. З дощоприймачів вода направляється до локальної очисної споруди. Продуктивність очисної споруди має бути не менше 5 л/с. Розрахунок обсягу дощового стоку з мосту наведено в додатку Г. Очисна споруда встановлюється із заглибленням в конуси насипу біля стояну. Фундамент очисної споруди влаштований з монолітного бетону на щебеневій подушці загальною товщиною конструкції 400 мм.

Конструкція перильного огородження прийнята відповідно до вимог ДСТУ Б В.2.3-11-2004, висотою 1,2 м. Проєктом передбачено встановлення огородження на кріпильні деталі тротуару з кроком кріплення 1,0 м.

Конструкція бар'єрного огородження прийнята відповідно до вимог ДСТУ Б.2.3-12:2004. Проєктом передбачено встановлення бар'єрної огорожі на кріпильні деталі тротуару. По бокам проїзної частини встановлюється бортовий камінь висотою 8см над рівнем проїзду.

Параметри мосту після його капітального ремонту будуть наступними:

- довжина мосту – 36,88 м;
- прогонова схема – 2х18,0 м;
- повна ширина по монолітній плиті – 16,63 м;

- габарит проїзду – Г-12,5 + 2х1,5 м;
- покриття – асфальтобетонне;
- огороження – металеве оцинковане перильне та бар'єрне;
- тротуари – тротуари шириною по 1,5 м з обох боків.
- тимчасові навантаження – Н-30, НК-80, на тротуарах – 4 кПа.

Основні роботи по капітальному ремонту споруди наступні:

- розчищення русла та підмостового простору;
- демонтаж існуючого мостового полотна на всій споруді;
- ремонт опор та балок нової частини сучасними матеріалами;
- заміна балок старої частини та крайніх балок нової частини та монолітної плити прогонової будови;
- улаштування мостового полотна;
- встановлення перильного та бар'єрного огороження;
- влаштування укріплення конусів насипу;
- захист бетонних та металевих поверхонь від корозії антикорозійними матеріалами (ґрунтування/гідрофобізація бетону захисне покриття (в 2 шари) згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010.

Мостове полотно на споруді складається з наступних шарів (рахунок з низу):

- гідроізоляція що напиляється влаштовується з наступних шарів: бітумно-латексна емульсія RAPIDFLEX-HP (витрата 6,8 кг/м²); бітумний праймер RAPIDFLEX-HP (витрата 0,3 кг/м²); скловолоконна армуюча георатка GG100;
- асфальтобетон АББМП.Др.Щ.А.НП на бітумі модифікованому полімерною добавкою, марки БМПА 50/70-60 товщиною 8 см;
- бітумна емульсія ЕКШМ-50, з розрахунку 0,6 л/м²;
- ШМА-15 на бітумі модифікованому полімерною добавкою, марки БМПП 50/70-65 товщиною 5 см.

Улаштування поліуретанового покриття на тротуарах:

- ґрунтовка ITUMSEAL 0801 (0,2 кг/м²);
- поліуретанова гідроізоляційна мастика ITUMSEAL Н (2 кг/м²);
- кварцевий пісок фр. 0,8..1,2 мм (витрата 4,0 кг/м²);
- аліфатичний захисний лак ITUMSEAL 0601 (0,7 кг/м²).

Улаштування призми сходу (на автомобільну дорогу) із щебенево-мастикового асфальтобетону ШМА-15 на бітумі модифікованому полімерною добавкою, марки БМПП 50/70-65, товщиною 7 см з попереднім розливом бітумної емульсії ЕКШМ-50, з розрахунку 0,4 л/м², ДСТУ Б В.2.7-129:2013. Деформаційні шви над опорами №0 та №2 споруди – гумові компенсатори закритого типу з максимальним переміщенням ±22мм. Конструкції шва встановлюються при виконанні робіт по влаштуванню дорожнього одягу на мосту.

Заходи з антикорозійного захисту прийняті відповідно до вимог:

- ДСТУ Б В.2.6-145:2010 «Захист бетонних і залізобетонних конструкцій від корозії. Загальні технічні вимоги»;
- ВСН 32-81 «Инструкция по устройству гидроизоляции конструкций мостов на железных, автомобильных и городских дорогах».

Передбачені наступні заходи:

- всі елементи бар'єрного та перильного огорожень повинні бути захищені від корозії гарячим цинкуванням згідно з ДСТУ Б В.2.6-193:2013 з товщиною шару покриття 80-120 мкм;

- поверхні бетонних і залізобетонних конструкцій, що стикаються з ґрунтом, покриваються обмазувальною гідроізоляцією з двох шарів бітумної мастики;

- видимі поверхні залізобетонних конструкцій мосту покриваються двошаровим захисним зносостійким покриттям згідно з ДСТУ Б В.2.6-145:2010.

Товщина захисних шарів арматури для залізобетонних конструкцій прийнята у відповідності до вимог ДБН В.2.3-14:2006 згідно до їх призначення.

Основні несучі конструкції розраховані в програмному комплексі «MIDAS Civil» згідно з чинними будівельними нормами. За результатами розрахунків міцності, стійкості та жорсткості в цілому та окремих конструктивних елементів на розрахункові навантаження балок та опор мосту, споруда має плановий термін експлуатації 33 роки та несе на собі вказане рухоме та постійне навантаження.

За результатами розрахунків можна зробити такі висновки:

1. За деформативністю (жорсткістю) дана конструкція відповідає вимогам нормативних документів (максимальний можливий прогин становить не більше 1/400 довжини прогону, а саме 45 мм);

2. За результатами розрахунку коефіцієнти використання за міцністю найбільш завантажених елементів конструкції становлять не більше 90% від їх несної здатності. Найбільш завантаженими є крайні балки прогонових будов, консолі монолітної плити та крайні стійки фундаментів.

Проектними рішеннями забезпечується вільний доступ для усіх МГН та осіб з інвалідністю різних категорій відповідно до вимог ДБН В.2.2-40:2018. Використані також елементи доступності згідно вимог ДБН В.1.1-7:2016 та ДБН В.2.2-12:2019. Тротуари та зони скупчення людей, запроєктовані з врахування потреб МГН. Покриття запроєктовано антиковзне. Поперечний ухил шляхів доступності не перевищує 2%; повздовжній ухил – 5%. Поверхня покриття рівна, товщина швів між елементами покриття не перевищує 1,5 см.

Охорона праці, безпека експлуатації, захист від шуму, інженерне забезпечення

В проєкті виконано розділи загальної пояснювальної записки «Охорона праці», «Безпека експлуатації» та «Захист від шуму». В розділі загальної пояснювальної записки робочого проєкту «Охорона праці» запроєктовані рішення з охорони праці передбачають:

- перелік заходів з охорони праці при виконанні запроєктованих робіт з посиланням на чинні нормативно-правові документи;

- заходи із забезпечення побутових та санітарно-гігієнічних вимог для працівників.

Вказано перелік технологічних операцій при капітальному ремонті автомобільного мосту, подано вимоги до будівельних матеріалів і розвантаження. Виконання робіт по капітальному ремонту автомобільного мосту запроєктовано виконувати відповідно вимог ДБН А.3.2-2-2009 «Система стандартів безпеки праці. Промислова безпека у будівництві. Основні положення». Виконано розділ «Організація будівництва» з вказанням заходів по охороні праці при виконанні запроєктованих робіт та переліку нормативно-правових актів з охорони праці і безпеки експлуатації.

В розділі загальної пояснювальної записки робочого проєкту "Організація будівництва" передбачено заходи по забезпеченню зниження рівня шуму та вібрації при капітальному ремонті автомобільного мосту.

Екологія та санітарно-епідеміологічне благополуччя населення

Ділянка проєктування розташована в межах існуючої автомобільної дороги у північно-східній частині с. Гірка Полонка в Луцькому районі Волинської області. Протяжність ділянки проєктування – 0,142 км. Для покращення умов та безпеки руху на автомобільній дорозі, проєктом передбачено капітальний ремонт автодорожнього мосту через р. Черногузка.

Джерелом забруднення атмосфери є вихлопні труби автотранспорту, який рухається ділянкою автомобільної дороги, що підлягає капітальному ремонту.

При експлуатації дороги та мосту вплив на водне середовище може здійснюватися за рахунок скиду поверхневого стоку з проїзної частини автомобільної дороги. Для запобігання даного впливу проектом передбачається організований збір води з поверхні проїзної частини мостового переходу. Водовідведення зі споруди передбачено поверхневим способом. Вода збирається вздовж бортових каменів по всій довжині мосту з обох боків та направляється до дощоприймачів встановлених за перехідними плитами на підході до початку мосту.

При виконанні будівельно-монтажних робіт передбачено заходи з охорони навколишнього середовища:

- будівельне сміття вивозиться у відведені для цього місця;
- не допускається проникнення в ґрунт технологічних стоків;
- на майданчику організовуються побутові приміщення та тимчасові вбиральні;
- встановлюються сміттєві ящики для побутових відходів, що своєчасно очищуються в установленому порядку.

Пожежна та техногенна безпека

Запроектований ступінь вогнестійкості відповідає вимогам ДБН В.1.1-7:2016.

Мінімальні значення класів вогнестійкості будівельних конструкцій і максимальні значення груп поширення вогню по них відповідають табл.1 ДБН В.1.1-7:2016. Приміщення забезпеченні первинними засобами пожежогасіння відповідно до норм належності. Необхідність влаштування систем пожежного захисту передбачено відповідно до НАПБ та ДБН.

Інженерно-технічні заходи цивільного захисту

Розділ ІТЗ ЦЗ розроблений згідно з вимогами ДБН В. 1.2- 4-2019 «Інженерно-технічні заходи цивільного захисту», ДСТУ 8773:2018 «Склад та зміст розділу інженерно-технічних заходів цивільного захисту в складі проектної документації на будівництво об'єктів», а також державних норм, що діють, правил і стандартів в області проектування ІТЗ ЦЗ. Проектні рішення розділу ІТЗ ЦЗ робочого проекту направлені на забезпечення захисту населення і територій і зниження матеріального збитку від надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру. Проектні рішення розділу ІТЗ ЦЗ робочого проекту розроблено на підставі:

- завдання на розроблення розділу ІТЗ;
- обмірочних креслень, матеріалів обстеження.

Розділ «Інженерно-технічні заходи цивільного захисту» у складі робочого проекту виконаний у відповідності з:

- Законом України «Про регулювання містобудівної діяльності»;
- ДБН Б. 1.1-5:2007 «Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження розділу інженерно-технічних заходів цивільного захисту (цивільної оборони) у містобудівній документації»;
- ДБН В.1.2-4:2019 Інженерно-технічні заходи цивільного захисту»;
- ДСТУ 8773:2018 «Склад та зміст розділу інженерно-технічних заходів цивільного захисту в складі проектної документації на будівництво об'єктів»;
- Закон України "Про основи містобудування" від 16.11.1992;
- Закон України "Про об'єкти підвищеної небезпеки" від 18.01.2001;
- Постанова Кабінету Міністрів України від 02.03.2010 р. № 227 дск "Про затвердження Порядку віднесення об'єктів національної економіки до категорій з цивільної оборони (цивільного захисту)".

Енергоефективність

На підставі вивчення поданих матеріалів, робочий проєкт «**Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів-Радехів-Луцьк, Волинська область**» відповідає вимогам нормативних актів з питань енергозбереження.

Кошторисна частина проєктної документації

по об'єкту: «Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів-Радехів-Луцьк, Волинська область»		
Показники	Од. вим.	Вартість
Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією у поточних цінах станом на 30 травня 2024 р. всього:	тис. грн	45 426, 356
у тому числі: - дорожні роботи та послуги	тис. грн	34 079, 497
- обладнання	тис. грн	0, 000
- інші витрати	тис. грн	11 346, 859
з них вартість виконаних робіт:	тис. грн	0, 000
- дорожні роботи та послуги	тис. грн	0, 000
- обладнання	тис. грн	0, 000
- інші витрати	тис. грн	0, 000

За результатами розгляду кошторисної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені робочим проєктом, складена відповідно до вимог Кошторисних норм України «МЕТОДИКА визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування» та «Настанова з визначення вартості проєктних, науково-проєктних, вишукувальних робіт та експертизи проєктної документації на будівництво».

Показники	Од. вим.	Вартість
Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 12 червня 2024 р. складає всього:	тис. грн	45 365, 822
у тому числі: - дорожні роботи та послуги	тис. грн	34 060, 958
- обладнання	тис. грн	0, 000
- інші витрати	тис. грн	11 304, 864
з них вартість виконаних робіт:	тис. грн	0, 000
- дорожні роботи та послуги	тис. грн	0, 000
- обладнання	тис. грн	0, 000
- інші витрати	тис. грн	0, 000

Робочий проєкт «**Капітальний ремонт мосту на км 126+609 автомобільної дороги загального користування державного значення Н-17 Львів-Радехів-Луцьк, Волинська область**» виконано згідно з вимогами вихідних даних на проектування та розроблений з дотриманням вимог до міцності надійності та довговічності об'єкта будівництва, його експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, охорони праці, захисту від шуму, санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, екології, пожежної та техногенної

безпеки, інженерно-технічних заходів цивільного захисту, енергозбереження та його кошторисної вартості будівництва.

Головний експерт проєкту:

О. М. Жилякова

(серія АЕ № 007046 від 27.07.2022)

Відповідальні експерти:

Т. М. Колісніченко

(серія АЕ № 006277 від 19.10.2021)

Ю. В. Пілюгін

(серія АЕ №001040 від 19.12.2012)

О. М. Вовк

(серія АЕ № 004848 від 12.12.2017)

Т. М. Клочаний

(серія АЕ № 004521 від 15.03.2017)

(серія АЕ № 007218 від 31.03.2023)

О. В. Русецький

(серія АЕ № 005277 від 26.07.2018)

Н. Т. Курінна

(серія АЕ № 007188 від 14.03.2023)

Архітектор:

О. В. Дем'янюк

(серія АА № 004036 від 03.08.2018)



Експертиза проекту

Реєстраційний номер

EX01:7687-6357-4380-3341

Редакція документа

№ 1 від 8.07.2024

Статус документа

Діючий

Дата формування до підпису

15.07.2024

Перелік підписантів

1. ДЕЦЬ ГАННА ВАЛЕРІЇВНА ,Директор
2. Жиликова Олена Миколаївна ,Головний експерт проекту
3. КОЛІСНІЧЕНКО ТАМАРА МИХАЙЛІВНА ,Відповідальний експерт
4. Пілюгін Юрій Вікторович ,Відповідальний експерт
5. ВОВК ОЛЕГ МИКОЛАЙОВИЧ ,Відповідальний експерт
6. КЛОЧАНИЙ ТАРАС МИХАЙЛОВИЧ ,Відповідальний експерт
7. РУСЕЦЬКИЙ ОЛЕКСАНДР ВАСИЛЬОВИЧ ,Відповідальний експерт
8. Курінна Наталя Тимурівна ,Відповідальний експерт
9. Дем'янюк Олександр Володимирович ,Архітектор