

Голові тендерного комітету
комунальної корпорації
«Київавтодор»
Є. МІЩЕНКО

Службова записка

На запит Державної аудиторської служби України до процедури закупівлі UA-2021-03-09-008602-с від 12.04.2021р надаємо наступну відповідь.

Відповідно до розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 03.06.2014 №700 «Про капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро» КК «Київавтодор» визначено замовником з капітального ремонту деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро.

На замовлення Корпорації була розроблена проектна документація, яка пройшла державну експертизу, отриманий позитивний експертний звіт від 09 квітня 2018 №00-1709-14/ПБ (копія додається).

Робочий проект затверджений розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 23 липня 2015 року №730 «Про затвердження робочого проекту «Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро».

Укладена угода на виконання робіт.

На протязі 2016 – 2019 років із 46 деформаційних швів, підрядною організацією були виконані роботи по заміні 28 деформаційних швів.

Крім того, в процесі виконання робіт виникла необхідність у збільшенні обсягів робіт у зв'язку з деградацією бетонних та металевих конструкцій деформаційних швів у порівнянні з 2015 роком.

Зазначені рішення внесено до проектної документації, експертиза якої проведена Державним підприємством «Державний науково-дослідний та проектно-вишукувальний інститут «НДПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ» (експертний звіт від 19 серпня 2020 року №10-0541-20).

Робочий проект затверджений розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) від 02 березня 2021 року №423 «Про перезатвердження робочого проекту «Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро» Коригування.

В складі проектної документації міститься зведений кошторисний розрахунок вартості будівництва, на підставі якого визначена очікувана вартість закупівлі.

Якісні та технічні характеристики предмету закупівлі викладені в проектній документації.

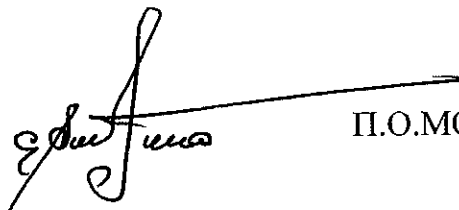
Начальник відділу мостів
та шляхопроводів УКБ



О.Р.ДАНІСВ

Погоджено:

Начальник управління капітального
будівництва КК «Київавтодор»



П.О.МОНАСТИРНИЙ

Міністерство регіонального розвитку, будівництва та
житлово-комунального господарства України



ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО

"СПЕЦІАЛІЗОВАНА ДЕРЖАВНА ЕКСПЕРТНА ОРГАНІЗАЦІЯ -
ЦЕНТРАЛЬНА СПЛУЖБА УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ БУДІВЕЛЬНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ"
ДП "УКРДЕРЖБУДЕКСПЕРТИЗА"

01133, Україна, м. Київ, бульвар Іллії Українки, 26
www.ukrhudex.org.ua

тел./факс: +38(044) 285-60-87, тел.: +38(044) 285-23-70
e-mail: central@ukrhudex.org.ua

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Директор

ДП "Укрдержбудекспертиза"

В.Ф. АМІЛОГОВ

місто Київ

№ 00-1709-14/ПБ

" 6 " 2015 р.

Експертний звіт

щодо розгляду проектної документації за робочим проектом "Капітальний
ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного
мостового переходу через р. Дніпро у Голосіївському районі м. Києва"

Категорія складності об'єкта будівництва - V

Замовник будівництва - Комунальна корпорація "Київавтодор", м. Київ

Генеральний проектувальник - ТОВ "Містпроект", м. Київ

За результатами розгляду проектної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація розроблена відповідно до вихідних даних на проектування з дотриманням вимог до міцності, надійності та довговічності об'єкту будівництва, його експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, санітарного і епідеміологічного благополуччя населення, охорони праці, екології, пожежної безпеки, техногенної безпеки, кошторисної частини робочого проекту будівництва і може бути затверджена в установленому порядку з такими техніко-економічними показниками:

(початок)

Показники	Од. виміру	Кількість
Вид будівництва	Капітальний ремонт	
Вид споруди	Мостовий перехід через Дніпро в м. Києві	
Категорія вулиці	Магістральна вулиця загальноміського значення безперервного руху	
Продовження див. на звороті		

(закінчення)

Тип покриття	Капітальне, асфальтобетон	
Проектні навантаження	А-11, НК-80, натови на тротуарах 400 кг/м ²	
Кількість деформаційних швів (всього), у тому числі:	шт.	46
- тип D80;	шт./пм	31/604,50
- тип D100;	шт./пм	1/26,40
- тип D160;	шт./пм	2/29,40
- тип D240;	шт./пм	6/88,20
- тип D320;	шт./пм	4/58,80
- тип D400	шт./пм	2/32,20
Мостове полотно, що підлягає заміні для спряження з існуючим	М ²	6269,0
Загальна кошторисна вартість будівництва в поточних цінах станом на 24.03.2015, у тому числі:	тис. грн.	54188,237
- будівельні роботи;	тис. грн.	42555,370
- інші витрати	тис. грн.	11632,867
Тривалість капітального ремонту	місяців	14,5

Обов'язковий додаток до експертного звіту на 8-аркушах

Головний експерт проекту

Б. М. Демидюк
(сертифікат АЕ №000057)

Перший заступник директора

О. В. Берендеева
(сертифікат АЕ №000008)Заступник директора –
головний інженерА. А. Брусан
(сертифікат АЕ №000001)Начальник відділу
кошторисів та ПОБЛ. М. Колтович
(сертифікат АЕ №000091)Начальник відділу
інженерного забезпеченняІ. В. Савенко
(сертифікат АЕ №000152)Головний експерт
відділу спеціалізованих експертизС. О. Опанасюк
(сертифікат АЕ №001439)Головний експерт сектора
відділу спеціалізованих експертизВ. П. Скочко
(сертифікат АЕ №001599)Головний експерт відділу
спеціалізованих експертизС. К. Рудько
(сертифікат АЕ №000648)

Серія ДП № 319205

Додаток
до експертного звіту № 00-1709-14/ПБ
щодо розгляду проектної документації за робочим проектом
"Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного
мостового переходу через р. Дніпро у Голосіївському районі м. Києва"

1. Перелік вихідних даних для проектування:

- завдання на проектування, затверджене першим заступником генерального директора комунальної корпорації "Київавтодор" 10.06.2014;
- зміни та доповнення до завдання на проектування, затверджені першим заступником генерального директора комунальної корпорації "Київавтодор" 03.07.2014;
- розпорядження Київської міської державної адміністрації (КМДА) "Про капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро" від 03.06.2014;
- протокол технічної наради з питань проведення капітального ремонту деформаційних швів на естакадній частині та мостового полотна і деформаційних швів на металевій прогоновій будові вантової частини Південного мостового переходу через р. Дніпро від 30.01.2015 № 7;
- звіт з обстеження деформаційних швів та прилеглих до них ділянок мостового полотна естакадної частини Південного мостового переходу, виконаний ТОВ "Містпроект" у 2014 році.

2. Генеральний проектувальник — Товариство з обмеженою відповідальністю "Містпроект" (01023, м. Київ, вул. Шота Руставелі, буд. 34а, к.10, тел. 501-21-27)

Головний інженер проекту- Тарнопольський Д.Й. (кваліфікаційний сертифікат АР № 000961, виданий 18.06.2012).

3. Основні проектні рішення

Метою робочого проекту є проведення капітального ремонту деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р. Дніпро у Голосіївському районі м. Києва.

Ділянка розташована в ПВ кліматичному районі з такими природно-кліматичними умовами:

- клімат району помірно - континентальний;
- переважний напрям вітрів – західний;
- температура зовнішнього повітря найбільш холодної п'ятиденки – мінус 22°C;
- характеристичне значення снігового навантаження – 1550 Па;
- характеристичне значення вітрового тиску – 370 Па;
- сейсмічність району – 5 балів.

Естакадна частина Південного мостового переходу через р. Дніпро споруджена в 1990 році за проектом Київської філії "Союздорпроект" та призначена для пропуску автомобільного транспорту та поїздів метрополітену.

В 2004 році, АТЗТ "Київсоюзшляхпроект" розробив проект капітального ремонту мостового полотна прогонових будов лівої гілки Правобережної естакади від опори 2^л ПЕ-ТР до опори 19^л (в тому числі і деформаційних швів). У 2004-2007 роках капітальний ремонт був виконаний лише на частині всієї естакади.

У цьому робочому проекті розглядається капітальний ремонт деформаційних швів та прилеглих до них ділянок мостового полотна таких споруд:

- залізобетонної частини мосту через р. Дніпро;
- правобережної естакади;
- естакадної частини на магістралі від Наддніпрянського шосе до проспекту Науки;
- естакади з'їзду № 1 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакади № 1 з'їзду № 2 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакади № 2 з'їзду № 2 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакади з'їзду № 3 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакади з'їзду № 4 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе.

Проектні навантаження:

- автомобільне навантаження за схемою А11;
- одиночне навантаження за схемою НК-80.

Рух автомобілів на естакадній частині мостового переходу відбувається по роздільних для кожного напрямку частинах (лівій та правій) від колій метрополітену, які проходять по осі мосту, а рух автомобілів на естакадах з'їзду - в односторонньому напрямку.

Конструктивні рішення існуючої естакадної частини Південного мостового переходу

Залізобетонна частина мосту через р. Дніпро

Прогонова будова залізобетонної частини мосту через р. Дніпро запроектована під навантаження від 6 смуг автопроїзду, метрополітену – (2 колій) з розміщенням частково їх в закритій галереї, трубопроводів тепло- та водопостачання, кабельних комунікацій. Бічні тротуари шириною 1,30 м з двох сторін прогонової будови, загальна ширина якої 40,00 м. Схема нерозрізної прогонової будови – 58,21+7х79,00+50,29 м, загальна довжина її 661,50 м (по осях крайніх опорних частин). В поперечному перерізі прогонова будова складається з 3-х коробчастих балок, об'єднаних монолітними поздовжніми швами.

Мостове полотно - асфальтобетонне покриття та тонкий шар гідроізоляції товщиною 45...85 мм. Під час експлуатації верхній шар покриття

замінявся (в тих же відмітках) та був зміцнений нанесенням бітумно-полімерної суміші товщиною до 20 мм.

Огородження проїзних частин на мосту - металеве бар'єрного типу висотою 0,75 м. Перильне огороження - металеве безстікового типу з декоративним поручнем із тонколистової сталі. За стояном (опора 0) перильна естакада закінчується короткою залізобетонною стінкою.

Деформаційні шви розташовані над опорами № 9 та № 0 (правобережний стоян), відкритого типу з ковзним листом, що симетрично переміщується, розраховані на переміщення до 340 мм.

Правобережна естакада

Прогонова будова правобережної естакади запроектована під навантаження від 6 смуг автопроїзду, розділена на два проїзди (лівий та правий) із плитно-ребристих блоків типу ПРК, що об'єднані напруженою арматурою за схемою:

- ліва частина (по осі прогонової будови) –
 $(33,0+6 \times 42,0+33,0)+(33,0+7 \times 42,0+33,0)+(33,0+5 \times 42,0+33,0)+(33,0+5 \times 42,0+32,192+20,716)$ м;

- права частина (по осі прогонової будови) –
 $(33,0+6 \times 42,0+33,0)+(33,0+7 \times 42,0+33,0)+(33,0+5 \times 42,0+33,0)+(33,0+5 \times 42,0+31,802+30,891)$ м. Бічні тротуари шириною 1,30 м з двох сторін прогонової будови.

В поперечному перерізі прогонова будова складається з одного плитно-ребристого блоку типу ПРК висотою 1,62 м. Розмір блоків вздовж прогону змінний в залежності від їх розташування, ширина блоку – 14,70 м.

Мостове полотно - асфальтобетонне покриття товщиною 110 мм з вирівнювальним шаром та гідроізоляцією. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках) та був зміцнений нанесенням бітумно-полімерної суміші товщиною до 20 мм.

В 2-х прогонових будовах (від опори Оп 10^л до Оп 19^л та від Оп 10^п до Оп 19^п) було проведено ремонт мостового полотна. За проектом АТЗТ "Київсоюзшляхпроект" змінено конструкцію мостового полотна: в зоні автопроїзду – 110 мм асфальтобетонного покриття, гідроізоляція - 5 мм та вирівнювальний шар – 40 мм; в зоні тротуарів – бетон 200 мм з захисним покриттям. Під час експлуатації покриття частково замінювалося та зміцнювалося по поверхні нанесенням бітумно-полімерної суміші до 20 мм.

Огородження проїзних частин на мосту - металеве бар'єрного типу висотою 0,75 м. Перильне огороження - металеве безстікового типу з декоративним поручнем із тонколистової сталі.

Деформаційні шви, розташовані над опорами №№ 2, 10, 19, 29 та 0 (правобережний стоян), відкритого типу з ковзним листом, що симетрично переміщується, розраховані на переміщення до 340 мм.

Естакадна частина на магістралі від Наддніпрянського шосе до вулиці Науки

Прогонова будова запроектована під навантаження від 6 смуг автопроїзду в кожному напрямку, розділена на два проїзди (лівий та правий) і опирається на залізобетонні попередньо напружені балки таврового перерізу по 7 на кожну гілку (праву та ліву) висотою 1,20 м, довжиною 16,20–21,80 м. Габарит проїзду лівої та правої частин – 12,75 м, передбачено по 1,50 м службові проходи шириною 0,80 м із зовнішнього боку кожного проїзду.

Схема прогонової будови:

- ліва частина (по осі прогонової будови) –

$$(3 \times 21,80) + (2 \times 27,40) + (3 \times 19,57) + (2 \times 19,57) + (19,57 + 20,87 + 21,52) \text{ м.}$$

- права частина (по осі прогонової будови) –

$$(13,717 + 25,314 + 25,313 + 2 \times 25,314) + (34,40 + 34,00 + 2 \times 19,952 + 34,00) + (34,00 + 3 \times 33,70) + (2 \times 33,90 + 24,56) \text{ м.}$$

Мостове полотно – асфальтобетонне покриття товщиною 70 мм із цементним шаром – 40 мм, гідроізоляцією – 10 мм, та вирівнювальним шаром – 42–75 мм. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках).

Деформаційні шви з гумовим компенсатором типу К-8, розташовані над опорами: Оп 4R, Оп 4L, Оп 8R, Оп 8L, Оп 12R, Оп 12L, Оп 16R, Оп 16L, Оп 19R, Оп 19L. На опорах: Оп 4R, Оп 4L, Оп 8R, Оп 8L, Оп 12R, Оп 12L, Оп 16R, Оп 16L. Влаштовано по 2 деформаційні шви, які відокремлені вбудованим розсіком. Деформаційні шви розраховані на переміщення до 45 мм.

Естакада з'їзду № 1 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе

Прогонова будова запроектована під навантаження від 2 смуг автопроїзду з 6 залізобетонних попередньо напружених балок таврового перерізу висотою 1,20 м, довжиною 16,20–21,80 м. Габарит проїзду – 12,91 м, службові проходи не передбачені.

Схема прогонової будови:

$$(3 \times 21,80) + (2 \times 27,40) + (3 \times 19,57) + (2 \times 19,57) + (19,57 + 20,87 + 21,52) \text{ м.}$$

Мостове полотно – асфальтобетонне покриття товщиною 70 мм із цементним шаром – 40 мм, гідроізоляцією – 10 мм, та вирівнювальним шаром. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках).

Деформаційні шви з гумовим компенсатором типу К-8 розташовані над опорами: Оп 6^I, Оп 9^I, Оп 11^I, Оп 14^I, Оп 16^I, Оп 19^I. Деформаційні шви розраховані на переміщення до 45 мм.

Естакада № 1 з'їзду № 2 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе

Прогонова будова запроектована під навантаження від 2 смуг автопроїзду і являє собою залізобетонні попередньо напружені балки таврового перерізу, за схемою: $(2 \times 20,93) + (26,93 + 2 \times 33,00 + 26,93)$ м. В поперечному перерізі прогонова будова складається з 5 таврових балок висотою 1,2 м та

довжиною 16,20÷21,80 м. Напружувана арматура розташовується в закритих каналах. Габарит проїзду – 10,40 м, бічні службові проходи не передбачені.

Мостове полотно - асфальтобетонне покриття товщиною 70 мм і захисним шаром 40 мм, гідроізоляцією 10 мм, та вирівнювальним шаром. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках).

Огородження - металеве бар'єрного типу висотою 0,75 м.

Деформаційні шви з гумовим компенсатором типу К-8 розташовані на опорах: Оп 1², Оп 3², Оп 7², розраховані на переміщення до 45 мм.

Естакада № 2 з'їзду № 2 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе

Прогонова будова розрахована під навантаження від 2 смуг автопроїзду з 5 залізобетонних попередньонапружених балок таврового перерізу та 6 опор Оп 11² до опори Оп 15² та 8 балок біля опори Оп 8² висотою 1,20 м довжиною 16,20÷21,80 м.

Схема прогонової будови
(26,56+28,80+26,90)+(20,85)+(26,85+27,40+21,10) м.

Габарит проїзду – 15,45÷10,40 м, бічні службові проходи не передбачені.

Мостове полотно - асфальтобетонне покриття товщиною 70 мм і захисним шаром 40 мм, гідроізоляцією 10 мм, та вирівнювальним шаром. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках).

Огородження - металеве бар'єрного типу висотою 0,75 м.

Деформаційні шви з гумовим компенсатором типу К-8 розташовані на опорах: Оп 8², Оп 11², Оп 12², а з гумовим компенсатором типу 2К-8 - на опорі Оп 15², розраховані на переміщення до 45 мм та 90 мм.

Естакада з'їзду № 3 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе

Прогонова будова розрахована під навантаження від 2 смуг автопроїзду з 7-ми збірних залізобетонних попередньонапружених балок таврового перерізу висотою 1,20 м, довжиною 16,20÷21,80м. Прогонова будова естакади являє собою залізобетонні напружені балки таврового перерізу, за схемою (27,40+2х33,00+27,40) м. Габарит проїзду – 12,77 м, бічні службові проходи не передбачені.

Мостове полотно - асфальтобетонне покриття товщиною 70 мм і захисним шаром 40 мм, гідроізоляцією 10 мм, та вирівнювальним шаром. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках).

Огородження - металеве бар'єрного типу висотою 0,75 м.

Деформаційні шви: на опорі Оп 2³ – з гумовим компенсатором типу К-8 та на опорі Оп 15² - з гумовим компенсатором типу 2К-8, розраховані на переміщення до 45 мм та 90 мм.

Естакада з'їзду № 4 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе

Прогонова будова розрахована під навантаження від 2 смуг автопроїзду з 5-ти збірних залізобетонних попередньо напружених балок таврового перерізу висотою 1,20 м, довжиною 16,20÷21,80 м від опори Оп 6⁴ до опори Оп 8⁴ та 6-ти балок від опори Оп 11⁴ до опори Оп 14⁴ за схемою:
 $(2 \times 26,90) + (20,93 + 2 \times 26,90) + (24,10 + 24,00 + 24,10)$ м.

Габарит проїзду – 10,36 м, бічні службові проходи не передбачені.

Мостове полотно - асфальтобетонне покриття товщиною 70 мм із захисним шаром 40 мм, гідроізоляцією 10 мм, та вирівнювальним шаром. Під час експлуатації верхній шар покриття замінювався (в тих же відмітках).

Огородження - металеве бар'єрного типу висотою 0,75 м.

Деформаційні шви з гумовим компенсатором типу К-8, розташовані над опорами: Оп 6⁴, Оп 8⁴, Оп 11⁴, Оп 14⁴, розраховані на переміщення до 45 мм.

Перелік дефектів деформаційних швів

Перелік характерних виявлених дефектів деформаційних швів з ковзним листом:

- металеві ковзні листи мають проблеми з пружинним притиском, в цілому шов є "трампліном" на шляху автотранспорту. Вздовж усієї довжини деформаційних швів металеве облямування та ковзні листи вражені корозією на глибину до 2,0 мм, а в окремих швах - на всю товщину металу;
- підпружені металеві листи на деяких деформаційних швах правобережної естакади частково (по ширині проїзду) замінювались, місцями мають наскрізні зазори до 20 мм між окремими частинами;
- на більшій частині деформаційних швів відсутні водовідвідні лотки, або їх частина, що сприяє потраплянню води на конструкції прогонових будов та опор;
- значне руйнування залізобетонних елементів в зоні деформаційних швів;
- асфальтобетонне покриття в зоні сполучення з конструкціями деформаційних швів має сколювання, сітки тріщин, локальні руйнування.

Перелік характерних виявлених дефектів деформаційних швів з гумовим компенсатором типу К8:

- металеві притискні елементи швів мають значне ураження корозією (до наскрізного). В окремих швах відсутня частина металевого облямування;
- гумовий компенсатор має наскрізні пошкодження, відрив від притискних елементів, на окремих швах повна його відсутність, що призводить до потрапляння води на конструкції, які розташовані нижче;
- асфальтобетонне покриття в зоні сполучення з конструкціями деформаційних швів має сітки тріщин, локальні руйнування, а також має місце наплив асфальтобетону на елементи облямування, що створює трамплін для транспорту.

Конструктивні рішення

На всіх спорудах естакадної частини Південного мостового переходу в проекті передбачено:

- розбирання всіх шарів мостового полотна до плити прогонової будови;
- розбирання бетону прогонових будов та опор для встановлення конструкцій деформаційних швів;
- демонтаж та монтаж балок бар'єрної огорожі;
- піскоструминеве чищення поверхні бетону та арматури;
- влаштування деформаційних швів - 46 шт.: тип D80 - 31 шт., D100 - 1 шт., D160 - 2 шт., D240 - 6 шт., D320 - 4 шт., D400 - 2 шт.;
- бетонування місць улаштування деформаційних швів (бетон В40, F300, із випробуванням у соляному середовищі), W8);
- влаштування вирівнювального шару з бетону В30, F300, W8;
- влаштування наплавної гідроізоляції;
- влаштування металевого упору для асфальтобетону;
- влаштування тришарового асфальтобетонного покриття:
 - нижній шар АСГ.Пщ.Щ.Г.НП.І. БНД 60/90, h=30 мм;
 - середній шар АСГ.Др.Щ.Б.НП.І. БНД 60/90, h=40 мм;
 - верхній шар ЦМА-10, h=40 мм (на проїзній частині);
 - верхній шар АСГ.Др.Щ.Б.НП.І. БНД 60/90), h=40 мм (на тротуарах).

Інженерне забезпечення

Водовідведення

Вода, яка попадає в шви, по лотках відводиться до фасадів прогонових будов. Водовідведення з проїзних частин естакади передбачене по поперечних ухилах.

4. Зауваження та внесені зміни, що прийняті в ході проведення експертизи

В процесі проведення експертизи в проектній документації були враховані всі зміни та доповнення за зауваженнями експертизи щодо дотримання вимог вихідних даних, державних будівельних норм, стандартів і правил по загальних положеннях, будівельних рішеннях, електропостачанню, водовідведенню, організації будівництва та з питань санітарного і епідеміологічного благополуччя населення, охорони праці, екології, пожежної безпеки, техногенної безпеки, кошторисної частини проекту.

Кошторисна частина проектної документації

Заявлена кошторисна вартість будівництва була визначена в поточних цінах станом на 18.12.2014 р., і становила 59957,096 тис. грн., у тому числі:

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| - будівельні роботи | - 47352,869 тис. грн.; |
| - інші витрати | - 12604,227 тис. гривень. |

З урахуванням зауважень експертизи кошторисна документація зазнала змін, в результаті чого загальна кошторисна вартість будівництва визначилась в поточних цінах станом на 24.03.2015 р. і за зведеним кошторисним зведенням вартості будівництва становить 54188,237 тис. грн. у тому числі:

- будівельні роботи - 42555,370 тис. грн.;
- інші витрати - 11632,867 тис. гривень.

Головний експерт проекту


Б. М. Демидюк
(сертифікат АЕ №000057)

Перший заступник директора


О. В. Берендєєва
(сертифікат АЕ №000008)

Заступник директора –
головний інженер


А. А. Брусан
(сертифікат АЕ №000001)

Розпорядник відділу
кошторисів та ПОБ


Л. М. Колтович
(сертифікат АЕ №000091)

Розпорядник відділу
матеріального забезпечення


І. В. Савенко
(сертифікат АЕ №000152)

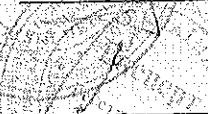
Головний експерт
відділу спеціалізованих експертиз

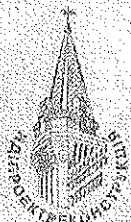

С. О. Опанасюк
(сертифікат АЕ №001439)

Головний експерт сектора
відділу спеціалізованих експертиз


В. П. Скочко
(сертифікат АЕ №001599)

Головний експерт відділу
спеціалізованих експертиз

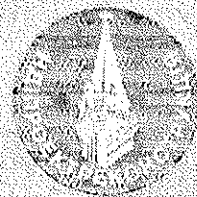

С. К. Рудько
(сертифікат АЕ №000648)



Міністерство розвитку громад та територій України

Державне підприємство
«ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ
ТА ПРОЕКТНО-ВИШУКУВАЛЬНИЙ
ІНСТИТУТ «НДПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ»
(Інститут «НДПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ»)

буль. Леся Українки, 26, м. Київ, 01133, Україна Тел. 38 (044) 285 08 97, факс: +38 (044) 285 45 86
e-mail: info@rekonstr.gov.ua Код ЄДРПОУ 04653199



ЗАТВЕРДЖУЮ:

Перший заступник директора
Державного підприємства
«Державний науково-дослідний та
проектно-вишукувальний інститут
«НДПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ»

Володимир УХАНЬ

« 17 » вересня 2020р.

м. Київ

№ 10-0541-20

ЕКСПЕРТНИЙ ЗВІТ (позитивний)

щодо розгляду проектної документації на будівництво за робочим проектом:
«Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового
переходу через р.Дніпро». Коригування

Клас відповідальності - ССЗ
Замовник будівництва - Комунальна корпорація «Київавтодор»
Генеральний проектувальник - ТОВ «МІСТПРОЕКТ».

За результатами розгляду проектної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація розроблена відповідно до вихідних даних на проектування з дотриманням вимог до міцності, надійності та довговічності об'єкту будівництва, його експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо доступності осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення, санітарного і епідеміологічного благополуччя населення; пожежної безпеки, кошторисної частини проекту будівництва і може бути затверджена в установленому порядку з такими техніко-економічними показниками:

Показники	Одиниця виміру	Кількість
Вид споруди	Мостовий перехід	
Вид будівництва	Капітальний ремонт	

Категорія вулиці	Магістральна вулиця загальноміського значення безперервного руху	
Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 17 вересня 2020 р., в тому числі:	тис. грн.	195557,734
-будівельні роботи	тис. грн.	152592,606
-інші витрати	тис. грн.	42965,128
В тому числі виконані роботи станом на 01.01.2020р.	тис. грн.	28263,247
Тип покриття	капітальне, асфальтобетон	
Проектне навантаження	А-11, НК-80, наповн на гратурах 400 кг/м2	
Кількість деформаційних швів:	шт.	46
- тип D80;	шт./пм	31,604,5
- тип D100;	шт./пм	1,26,4
- тип D160;	шт./пм	2,29,4
- тип D240;	шт./пм	6,88,2
- тип D320;	шт./пм	4,58,8
- тип D400	шт./пм	2,32,2
Мостове полотно, що підлягає заміні для спряження з існуючим покриттям	м2	11010,00
Тривалість капітального ремонту	міс.	24,5

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 12 серпня 2020 р. складала 212226,911 тис.грн., в тому числі: будівельні роботи – 170190,294 тис. грн., інші витрати – 42036,618 тис. грн. В тому числі виконані роботи станом на 01.01.2020р - 28263,247тис.грн.

За результатами розгляду кошторисної документації і зняття зауважень встановлено, що зазначена документація, яка враховує обсяги робіт, передбачені робочим проектом, складена відповідно до вимог ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 «Правила визначення вартості будівництва».

Станом на 17 вересня 2020 р. кошторисна вартість зменшилася на 16669,177 тис. грн.

Обов'язковий додаток до експертного звіту на 3 (трьох) аркушах.

Примітка:

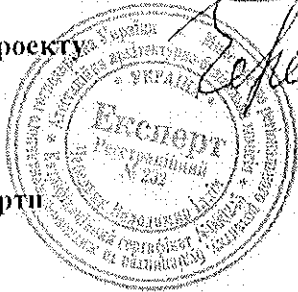
Техніко-економічні показники експертного звіту від 09.04.2015р. № 04-17/14/ПБ, виконаного ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИСМСТВОМ «СПЕЦІАЛІЗОВАНА ДЕРЖАВНА ЕКСПЕРТНА ОРГАНІЗАЦІЯ – ЦЕНТРАЛЬНА СЛУЖБА УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВНОЇ БУДІВЕЛЬНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ» ДП «УКРДЕРЖБУДЕКСПЕРТИЗА», вважати надійними.

Директор Східної філії
Державного Інституту
«НДПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ»



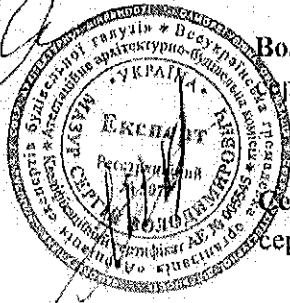
Матфей КІЗІМЕНКО

Головний експерт проекту



Володимир ЧЕРЕДНИК
сертифікат серія АЕ №000245

Відповідальні експерти



Сергій МАЗУР
сертифікат серія АЕ №005545



Сергій КОДОЛА
сертифікат серія АЕ № 000490

Галина МАЗУР
сертифікат серія АЕ № 005548

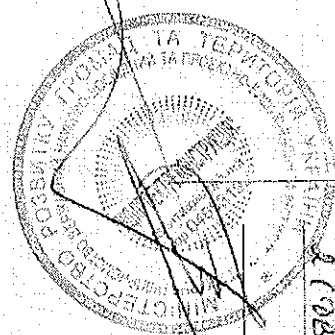


Володимир ВІНТОНЯК
сертифікат серія АЕ №000886

Експерт

Наталія ВОЙТОВИЧ

КИЕВ^VЛАСТЬ



Проектно-технічне рішення
скріплено печаткою _____

2 (два)

архивує

підпис

**Додаток до експертного звіту №10-0541-20 щодо робочого проекту:
«Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового
переходу через р.Дніпро». Коригування**

Робочий проект «Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р.Дніпро». Коригування (ГП – Тарнопольський Дмитро Йосипович кваліфікаційний сертифікат серія АР № 000961 від 20.06.2012 р.) розроблено на підставі:

- завдання на проектування, затвердженого Замовником;
- договору на розробку проектно-кошторисної документації.

Замовник проектно-кошторисної документації – **Комунальна корпорація «Київавтодор»**.

Проектувальник – **ТОВ «МІСТПРОЕКТ»**.

Стадійність проектування – **робочий проект (РП)**.

Клас відповідальності об'єкту **СС3**.

Замовником експертизи робочого проекту є **ТОВ «МІСТПРОЕКТ»**.

Експертиза РП виконана на підставі договору №10-0541-20.

Стисла характеристика об'єкту.

Естакадна частина Південного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві споруджена в 1990 р за проектом Київської філії «Союздорпроект» та призначена для пропуску автомобільного руху та поїздів метрополітену.

В даній роботі розглядаються деформаційні шви та прилеглі до них ділянки мостового полотна наступних споруд:

- залізобетонна частина мосту через р. Дніпро;
- правобережна естакада;
- естакадна частина на магістралі від Наддніпрянського шосе до проспекту Науки;
- естакада з'їзду №1 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакада №1 з'їзду №2 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакада №2 з'їзду №2 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакада з'їзду №3 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе;
- естакада з'їзду №4 на транспортній розв'язці через Наддніпрянське шосе.

Завданням на проектування передбачено заміну 46 деформаційних швів та ділянок мостового полотна прилеглих до них (по 5 (по завданню на проектування по першому звіту) та 15 м (по завданню на коригування по другому звіту) від деформаційних швів для спряження з існуючим покриттям) в межах виконання робіт.

Робочим проектом передбачається:

- влаштування бетонного вирівнюючого шару;
- влаштування наплавної гідроізоляції;
- монтаж деформаційних швів з бетонуванням місць розбирання прогонової будови;
- влаштування двошарового асфальтобетонного покриття на проїзній частині товщиною 120 мм; на тротуарах, товщиною $h=40$ мм;
- демонтаж та монтаж бар'єрного і частково перильного огорожень з заміною пошкоджених елементів та захистом від корозії;
- спряження профілю між покриттям на ділянках, які ремонтуються з ділянками, що примикають.

Коригуванням проекту передбачено виконати:

1. Заміну деформаційних швів в кількості 18 шт. на залізобетонній частині мосту (лівий та правий проїзди), правобережної естакади (ліва та права гілки), естакади на магістралі від Наддніпрянського шосе до просп. Науки (ліва гілка). Деформаційні шви металеві з стрічковим гумовим компенсатором.

2. Заміну покриття, вирівнюючого шару на проїзній частині та тротуарах, захист від корозії бар'єрного та перильного огорожень, заміну карнизних залізобетонних блоків на полімерні. Ремонт прогонової будови та опор. Всі роботи виконувати на ділянках по 15 м в кожному бік від деформаційних швів.

3. Розробку спеціальних допоміжних споруд.

4. Розробку тимчасового електропостачання.

Пояснювальна записка

Пояснювальна записка відповідає вимогам ДБН А.2.2-3-2014.

Інженерне забезпечення

По конструкціям Південного мостового переходу проходять наступні комунікації, які в ході проведення робіт не змінюють свого положення:

- волоконно-оптичні кабелі – 40 шт.;
- водопровід – 2 шт. Ø1200 мм;
- теплові мережі «Київенерго» - 2 шт. Ø1200 мм;
- кабельні мережі «Київенерго» - 3 шт. (КЛ 10 кВ);
- мережі КП «Київміськвітло» – 0,4 кВ.

Кошторисна частина

Заявлена кошторисна вартість, передбачена наданою кошторисною документацією, у поточних цінах станом на 12 серпня 2020 р. складала 212226,911 тис.грн., в тому числі: будівельні роботи – 170190,294 тис. грн., інші витрати – 42036,618 тис. грн. В тому числі виконані роботи станом на 01.01.2020р - 28263,247тис.грн.

Кошторисна документація складена із застосуванням:

- Будівельні роботи. ДСТУ Б Д.2.2 - 2012;
- Монтаж устаткування. ДСТУ Б Д.2.3 - 2012;
- Пусконаладжувальні роботи. ДСТУ Б Д.2.6 - 2012;
- Ремонтно-будівельні роботи. ДСТУ Б Д.2.4 - 2012;
- Автомобільні дороги та мости СОУ 42.1-37641918-035:2018, СОУ 42.1-37641918-071:2018;

Загальновиробничі витрати розраховані відповідно до усередненими показниками таблиці Б.1 додатка Б, ДСТУ-Н Б Д.1.1-3 : 2013 «Настанови щодо визначення загальновиробничих і адміністративних витрат, а також прибутку у вартості будівництва».

Середньомісячна заробітна плата на 1 працівника в режимі повної зайнятості (при середньомісячній нормі тривалості робочого часу 166,83 люд./год і розряді робіт 3,8) – 11 000,00 грн.

Протипожежна безпека

Основні заходи з пожежної безпеки:

- дотримання працюючими вимог протипожежного режиму;
- розроблення та доведення до працюючих схем евакуації людей та техніки;
- встановлення на об'єктах протипожежних щитів з знаряддям, (хімічні вогнегасники, ящики з сухим піском, відра, лопати, багри та ін.);
- обладнання приміщень вогнегасниками з інструкціями, табличками з прізвищами відповідальних за протипожежний стан працівників;
- виділення спеціальних місць для куріння, з облаштуванням їх відповідним протипожежним інвентарем та табличками з написом "Місце для куріння";
- на роботи повинні допускатись тільки працівники, які знають технологічні процеси і пройшли інструктаж з охорони праці та ознайомлені з протипожежними заходами.

Організація будівельного виробництва

Розділ проекту з організації будівельного об'єкта розроблявся з урахуванням нормативних документів:

- ДБН 3.1-5 : 2016 «Організація будівельного виробництва»;
- ДБН А.3.2-2-2009 «ССБП Охорона праці і промислова безпека в будівництві».

Захист навколишнього середовища

В зв'язку з тим, що склад робіт по скоригованому проекту не відрізняється від складу робіт по затвердженому проекту розділ проекту «Оцінка впливів на навколишнє середовище» не коригувався.

Доступність осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення.

Даним проектом не передбачено заходів для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення.

Оцінка проектних рішень

Пояснювальна записка

У розділах пояснювальної записки виявлені відступи від вимог діючих нормативних документів. По зауваженням надані пояснення, та внесені зміни.

Міцність, надійність та довговічність об'єкта будівництва, його експлуатаційна безпека

З урахуванням внесених змін і доповнень, при реалізації робочого проекту: «Капітальний ремонт деформаційних швів естакадної частини Південного мостового переходу через р.Дніпро». Коригування гарантована безпечна для життя і здоров'я людей експлуатація об'єкту.

Кошторисна частина:

В процесі розгляду проектної документації по розділу "Кошторисна частина проекту, зроблений ряд зауважень і пропозицій, які доведені до проектувальника в письмовій формі. По зауважень дано пояснення, в кошторисну частину внесені зміни, доповнення. В результаті експертизи кошторисна вартість об'єкта зменшилась на 16669,177 тис. грн.

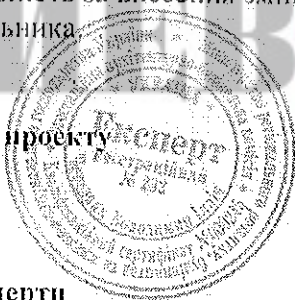
Пожежна безпека

За результатами розгляду проектних матеріалів встановлено, що зазначена проектна документація по робочому проекту розроблена відповідно і з дотриманням протипожежних вимог будівельних норм і правил.

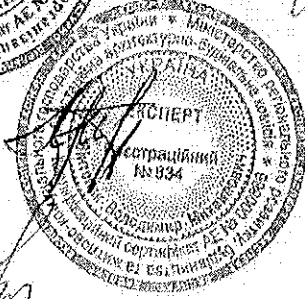
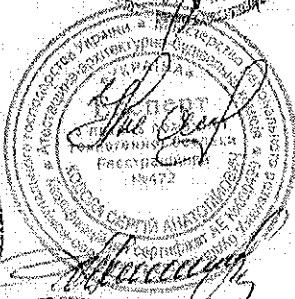
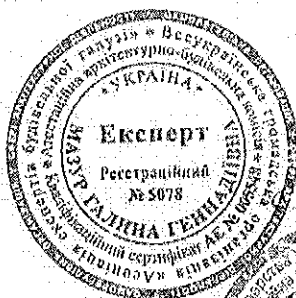
Виправлений робочий проект згідно виданих зауважень, був наданий для підготовки позитивного звіту.

Відповідальність за внесення змін до проектної документації покладатиметься на генерального проектувальника.

Головний експерт проекту



Відповідальні експерти



Володимир ЧЕРЕДНИК
сертифікат серія АЕ №000245

Сергій МАЗУР
сертифікат серія АЕ №005545

Сергій КОДОЛА
сертифікат серія АЕ № 000490

Галина МАЗУР
сертифікат серія АЕ № 005548

Володимир ВІНТОНЯК
сертифікат серія АЕ №000886

Експерт

Світлана

Наталія ВОЙТОВИЧ

3 (mbu)

КИЕВ^VЛАСТЬ