



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГЛАВГОССТРОЙЭКСПЕРТИЗА»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

государственной экспертизы

(положительное)

БГЦА	ВУ/112 4.0001
BSCA	ГОСТ ISO /IEC 17020

от 10.11.2025г.

№ 445-17/25

Объект строительства : «Капитальный ремонт моста
автомобильного через лесной массив
Бережковское лесничество, расположенного
по адресу: Минская область, Вилейский
район, Ильинский лесной массив д.
Остюковичи, канал Остюковичи-Раевка»

Объект государственной
строительной экспертизы : Строительный проект при одностадийной
разработке проектной документации

Шифр проекта : 080-24

Заказчик (застройщик) : Коммунальное унитарное
производственное предприятие
«Минскводоканал»

Генпроектировщик : Республиканское унитарное предприятие по
инженерным изысканиям, проектированию
автомобильных дорог, аэродромов и
искусственных сооружений на них
«Белгипродор»

Вид строительства : Капитальный ремонт

Место расположения объекта : Минская область, Вилейский район

Строительство финансируется : Без привлечения бюджетных средств

Представленная сметная стоимость строительства составляет
4826,593 тыс.руб. в ценах на дату начала разработки сметной документации —
декабрь 2024 года.



1. Общая часть

Строительный проект при одностадийной разработке проектной документации разработан на основании:

Задания на проектирование, утвержденного первым заместителем директора-главным инженером УП «Минскводоканал» 09.08.2024;

Изменения №1 к заданию на проектирование, утвержденного первым заместителем директора-главным инженером УП «Минскводоканал» 06.01.2025;

Изменения №2 к заданию на проектирование, утвержденного первым заместителем директора-главным инженером УП «Минскводоканал» 06.10.2025;

Исходных данных для проектирования:

- предпроектной документации, разработанной в форме задания на проектирование;
- распоряжения УП «Минскводоканал» от 07.08.2024 №39 о начале строительной деятельности;
- решения Вилейского районного исполнительного комитета от 24.02.2023 №307 о создании комиссии по рассмотрению вопросов удаления, пересадки объектов растительного мира в населенных пунктах г. Вилейка и Вилейского района;
- писем:
 - Белгидромет от 11.03.2025 №9-10/596 о предоставлении специализированной экологической информации.
 - УП «Минскводоканал»:
 - ✓ от 30.10.2024 №1-26/3786 о расчетных расходах и уровнях воды канала;
 - ✓ от 20.12.2024 № У-4894 о дальности возки дренирующего грунта;
 - ✓ от 06.03.2025 № 3-20/203 о временном водоснабжении;
 - ✓ от 08.08.2025 № 1-26/2911 об использовании материалов от разборки рабочих площадок и подъездов к ним, стволов от вырубки деревьев и дальности их возки;
- технического паспорта на сооружение по состоянию на 16 мая 2012г.
- свидетельства (удостоверения) №631/467-10882 о государственной регистрации земельного участка с кадастровым номером 621300000001001367, выданного РУП «Минское областное агентство по государственной регистрации и земельному кадастру» Молодечненский филиал Вилейское бюро 10.02.2020;
- свидетельства (удостоверения) №631/908-6729 о государственной регистрации капитального строения с инвентарным номером 631/С-61414, выданного РУП «Минское областное агентство по государственной регистрации и земельному кадастру» Молодечненский филиал Вилейское бюро 28.11.2012;
- технического отчета по детальному обследованию моста 3-15П/65/100-МОК, выполненного ООО «Белинфостройпроект» в мае 2024 года;
- материалов инженерных-геодезических изысканий, выполненных

продолжение

ГП «Белгипродор» в 2024 году;

- материалов инженерных-геологических изысканий, выполненных ГП «Белгипродор» в 2024 году;

Проектная документация согласована:

- заказчиком – УП «Минскводоканал» (письмо от 10.01.2025 №3-20/9, 14.10.2025 №3-20/1022);
- отделом архитектуры и строительства Вилейского районного исполнительного комитета (письмо от 20.12.2024 № 11-6/701).

Дополнительная информация

Проектом предусматривается капитальный ремонт моста автомобильного через лесной массив Бережковское лесничество, расположенного по адресу: Минская область, Вилейский район, Ильинский лесной массив д. Остюковичи, канал Остюковичи-Раевка.

В соответствии с предметом госстройэкспертизы согласно приложению 1 к Положению о порядке проведения государственной строительной экспертизы градостроительных проектов, проектной документации, утвержденному постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 791, материалы обследований технического состояния строительных конструкций и инженерных систем, оценке не подвергались. Осуществлялась оценка выполнения при разработке проектной документации выводов и рекомендаций по результатам проведенных обследований.

Класс сложности объекта в соответствии с СН 3.02.07-2020 – К3.

В рассмотрении проектной документации принимали участие:

Эксперты

Общая часть. Мостовые сооружения.

Краснов А.Н.

Специальные вспомогательные сооружения и устройства.

Организация строительства.

Технико-экономические показатели

Инженерно-геологические изыскания

Генеральный план

Веретенников А.А.

Автомобильные дороги.

Гаркуша А.В.

Организация дорожного движения

Водоснабжение и канализация

Кальвинковская О.А.

Сметная документация

Заузолкова О.П.

Проектные и изыскательские работы

Осипук О.Н.

Внештатный специалист

Охрана окружающей среды

Долгова Л.А.

2. Инженерно-геологические изыскания

Инженерно-геологические условия по объекту "Капитальный ремонт моста автомобильного через лесной массив Бережковское лесничество,



расположенного по адресу: Минская область, Вилейский район, Ильинский лесной массив д. Остюковичи, канал Остюковичи- Раевка" изучались Государственным предприятием «Белгипродор» в ноябре 2024 г. (инженерно-геологический отчет по объекту № 080-24-ОИИ-ИГ - изыскания для строительного проекта).

Геологическое строение изученного участка на разведанную глубину до 25,0 м представлено конечно-моренными отложениями сожского горизонта, которые вскрыты повсеместно с поверхности, под почвенно-растительным слоем мощностью 0,1-0,2 м. Представлены песками пылеватыми, мелкими, супесями с включением гравия и гальки различной консистенции. Максимальная вскрытая мощность сожских отложений 24,9 м, полностью не пройдены.

Грунты изучались визуальными, лабораторными методами, а также статическим зондированием. По результатам изучения они разделены на инженерно-геологические элементы (ИГЭ). Нормативные значения физических, прочностных и деформационных характеристик грунтов определены методом математической статистики согласно действующим в настоящее время нормативным документам. Коэффициент фильтрации песчаных грунтов определен в лабораторных условиях. Грунты разделены по степени пучинистости.

Гидрогеологические условия характеризуются наличием грунтовых вод, вскрытых на глубине 3,1-7,7 м (абс. отм. 163,36-164,22 м), обладают местным напором в 0,9-1,8 м, пьезометрический уровень устанавливается на абсолютных отметках 164,90-165,16 м. Уровень воды на участке изысканий напрямую связан с уровнем воды в канале Вилейско-Минской водной системы. По результатам химического анализа, воды неагрессивные к бетону любых марок по водонепроницаемости.

По результатам рассмотрения изменения и дополнения не вносились.

Материалы изысканий содержат сведения, достаточные для инженерно-геологического обоснования проектных решений.

3. Результаты рассмотрения проектной документации

3.1. Генеральный план

В составе строительного проекта капитального ремонта моста через канал Вилейско-Минской водной системы (Остюковичи-Раевка), расположенного в районе д.Бережок Хотенчицкого сельсовета, Вилейского района Минской области, разработан комплект чертежей 080-24-0-ТКР-ГТ (таксационный план), в котором предусмотрено удаление деревьев 54шт., поросли деревьев на площади 30м², иного травяного покрова на площади 1729м².

По результатам рассмотрения:

- согласно замечаниям экспертизы по разделам "Автомобильные дороги" и "Организация строительства" откорректирован таксационный план: уменьшено количество удаляемых деревьев с 54шт. до 49шт.; уменьшена

площадь удаления поросли деревьев с 30м² до 20м²; уменьшена площадь удаления иного травяного покрова с 1729м² до 1196м²; уменьшена сумма компенсационных выплат за удаление объектов растительного мира.

3.1.1. Мероприятия по обеспечению доступной среды жизнедеятельности физически ослабленных лиц

Мероприятия по обеспечению условий жизнедеятельности маломобильных групп населения в данном проекте не разработаны, так как мост через канал Вилейско-Минской водной системы (Остюковичи-Раевка) на грунтовой автодороге местного значения Н-22267 «Подъезд к д.Луговые от автомобильной дороги Н-9116 Красное – Илья – Погост» не имеет на подходах тротуаров и пешеходных зон для пропуска физически ослабленных лиц различных категорий.

3.2. Автомобильные дороги

Участок производства работ расположен на автомобильной дороге Н-22267 Подъезд д.Луговые от автомобильной дороги Н-9116 Красное-Илья-Погост в Минской области Вилейском районе.

Высота насыпи на подходах - до 1,0 м. Подходы расположены на кривых с радиусом 40 м.

Подходы к сооружению имеют гравийное покрытие. Ширина земляного полотна поверху на левобережном подходе 10,6 м, на правобережном подходе - 10,9 м.

Водоотвод на подходах за счет продольных и поперечных уклонов.

По данным учета, существующая среднегодовая суточная интенсивность движения по мосту через канал Вилейско-Минской водной системы у д.Бережок составила 40 автомобилей в сутки, из них легковой транспорт составляет 60% общего потока. Велопешеходного движения по мосту во время учета не выявлено. Расчетная перспективная интенсивность движения по мосту на 25-летнюю перспективу (2050 год) составит 67 автомобилей в сутки.

В плане подходы проходят по существующему направлению. Ось трассы проложена по оси существующей дороги.

Начало левобережного подхода - ПК8+40, конец - ПК8+54,4, протяженность - 14,4 м. Начало правобережного подхода - ПК9+46,4, конец - ПК9+60, протяженность - 13,6 м.

Продольный профиль запроектирован из условий обеспечения безопасности и комфортности движения. Наибольший продольный уклон 8,8‰.

Основные параметры поперечного профиля: число полос движения – 2; ширина проезжей части – 2х3,75 м; ширина обочины – 2,25 м.

Устройство подходов к мосту выполняется в пределах существующего земляного полотна. Земляное полотно уширяется до требуемого размера обочин, необходимого для размещения барьерного ограждения. Заложение откосов на уширяемой части 1:1,5.

Проектом предусмотрено устройство покрытия серповидного профиля из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С2 толщиной 0,20 м.



По результатам рассмотрения:

- продольный профиль выполнен в соответствии приложению Е ГОСТ 21.701-2013;
- нанесена граница полосы отвода согласно требованиям п.6.1.1 ГОСТ 21.701-2013;
- взамен устройства новой дорожной одежды предусмотрено профилирование существующей дорожной одежды;
- раздел дополнен нормативными документами, согласно которым разработан раздел;
- откорректированы объемы земляных работ;
- исключена таксация за пределами границы работ.

3.3. Мостовые сооружения

Существующее положение

Существующий автомобильный мост через лесной массив Бережковское лесничество расположен по адресу: Минская область, Вилейский район, Ильинский лесной массив д. Остюковичи.

Мост расположен на грунтовой автомобильной дороге, которая выполняет роль подъезда к деревне Бережок Хотенчицкого сельского совета и соединяет автомобильную дорогу местного значения Н-9116 Красное-Илья-Погост с автомобильной дорогой местного значения Н-22267 Подъезд к д.Луговые от автомобильной дороги Н-9116 Красное-Илья-Погост.

Ближайший населенный пункт – д.Бережок

Категория автомобильной дороги – данные отсутствуют.

Пересекаемое препятствие – канал Остюковичи – Раевка.

Канал Остюковичи-Раевка является частью Вилейско-Минской водной системы (ВМВС). ВМВС – это система водоснабжения города Минска посредством переброса воды из Вилии (бассейн Немана) в Свислочь (бассейн Днепра). Канал ВМВС берет начало из Вилейского водохранилища. Вода из Вилейского водохранилища поступает в Заславское водохранилище.

Среднесуточный пропуск воды по каналу составляет 300000 м³. В последние 10 лет объем перекачиваемой по каналу воды сократился в 2 раза и в среднем за год составляет около 100 млн.м³ (данные с сайта УП «Минскводоканал»).

На участке движения воды от Вилейского водохранилища до мостового перехода имеется одна насосная станция №1.

Русло канала имеет трапецеидальное поперечное сечение с шириной водной поверхности 22-26 метров и 4-9 метров по дну.

По обоим сторонам канала устроены дамбы, движение транспорта по ним не осуществляется.

Уклон воды практически отсутствует, это видно из ведомости уклонов водной поверхности. С низовой стороны в 450 м от сооружения канал пересекает р. Илия. При пересечении с рекой канал проходит в дюкерах — железобетонных

продолжение

галереях под руслом реки.

Существующий мост – средний семипролетный железобетонный автодорожный мост с балочными пролетными строениями на свайных одно и двухрядных опорах и на одностолбчатых опорах.

Схема моста - 7х12,0м, длина - 84,75м, габарит Г-8,0+2х1,0м. Ось моста в плане расположена на прямой. Оси опор моста расположены под углом 90° к оси моста. Косина (угол между продольной осью моста и осью канала ВМВС) – 67°. Время строительства – 1975 год. Проектные нагрузки - Н-30, НК-80, толпа на тротуарах 400 кг/м² в сочетании с нагрузкой Н-30;

Фактическая грузоподъемность пролетных строений по техническому отчету 3-15П/65/100-МОК ООО «Белинфостройпроект» на 2024г. составляет А14,3, НК-124.

На момент проведения обследования, мост эксплуатируется без ограничений.

Береговые опоры №1 и №8 – железобетонные свайные однорядные с открылками, шкафными и щековыми стенками индивидуальной конструкции. В опорах устроено по 6 сборных железобетонных свай прямоугольного сечения 30×35 см. Длина свай составляет 8,0 м, расстояние между сваями в осях составляет 166 см.

Промежуточные опоры №2 и №7 – железобетонные свайные однорядные индивидуальной конструкции. В опорах устроено по 6 сборных железобетонных свай прямоугольного сечения 30×35 см. Длина свай составляет 12,0 м, расстояние между сваями в осях составляет 166 см. На всех сваях опор №2 и №7 были устроены рубашки прямоугольного сечения из монолитного бетона.

Промежуточные опоры №3 и №6 – железобетонные свайные двухрядные индивидуальной конструкции. В опорах устроено по 2 ряда свай – по 6 сборных железобетонных свай прямоугольного сечения 30×35 см в каждом ряду. Длина свай составляет 12,0 м, расстояние между сваями в осях составляет 166 см. На всех сваях опор №3 и №6 устроены рубашки прямоугольного сечения из монолитного бетона.

Промежуточные (русловые) опоры №4 и №5 – железобетонные свайные одностолбчатые на низком свайном ростверке (фундаменте) индивидуальной конструкции. Каждая опора состоит из низкого свайного ростверка (фундамента), столба и ригеля. В основании свайного ростверка (фундамента) расположены 3 ряда сборных железобетонных свай прямоугольного сечения 30×35см длиной 12,0м. В основании ростверка расположены 18 свай.

Поверху свайного ростверка опоры устроены столб Ø1,3м из монолитного железобетона. Поверху столба расположен устроен ригель трапецеидального сечения из монолитного железобетона.

Пролетное строение – железобетонное, балочное, разрезное.

В поперечном сечении каждого пролетного строения установлены по 2 (две) крайние балки и по 4 (четыре) промежуточных балки. Всего в поперечном сечении каждое пролетное строение состоит из 6 (шести) сборных железобетонных балок таврового сечения с каркасным армированием, изготовленных применительно к типовому проекту серии 3.503-14 Выпуск 1,



инв. №710/1. Длина балки – 12,0м, высота балки – 0,9 м, высота плиты балки – 0,15 м, ширина ребра балки понизу – 0,16 м.

Ширина крайних балок №1 и №6 по плите составляет 1,5 м, ширина промежуточных балок №2÷5 по плите – 1,3 м.

Дорожная одежда ездового полотна проезжей части выполнена применительно к типовому проекту серии 3.503-14 Выпуск 4, инв. №710/4 и состоит из защитного слоя (цементобетон, армированный арматурной сеткой), оклеечной гидроизоляции и цементобетонного покрытия проезжей части.

Тротуары моста выполнены из сборных железобетонных тротуарных блоков и подтротуарных балок применительно к типовому проекту серии 3.503-14 Выпуск 4, инв. №710/4. Покрытие тротуаров – цементобетон.

С верхней и нижней стороны под тротуарными блоками над плитой крайних балок №1 и №6 пролетных строений №1÷7 проложены бетонные трубы Ø120 мм. Кабели коммуникаций в трубах отсутствуют.

Перильные ограждения – металлическое сварное бесстоечное перильное ограждение облегченного типа индивидуальной конструкции. Высота перил – 1,0м.

С верхней и нижней стороны моста роль ограждения выполняют ребра тротуарных блоков.

На сопряжении в начале и конце моста уложено по 4 сборных железобетонных переходных плиты прямоугольного сечения длиной 4,0 м.

Укрепление откосов конуса в начале и конце моста отсутствует.

На подходе в начале и конце моста с левой и правой стороны за перильным ограждением на тротуарах сооружения устроены парапеты.

Лестничные сходы отсутствуют.

В конструкциях моста имеются дефекты, влияющие на надежность и долговечность сооружения, а также на безопасность движения автотранспорта пешеходов, описание которых приведены в материалах детального обследования моста.

Проектные решения

Габарит моста принят Г-7,5+2х0,75м. При капитальном ремонте существующие опоры частично сохраняются, схема моста сохраняется существующая -7х12,0 м.

Береговые опоры

Существующие насадки и шкафные стенки разбираются и устраиваются новые. Насадки сеч.50х140 см, подферменники, шкафные стенки и открылки запроектированы монолитными.

Железобетонные сваи сеч. 35×35 см - существующие, при необходимости производится ремонт голов свай.

Промежуточные опоры

Существующие ригели всех промежуточных опор разбираются и устраиваются новые. На промежуточных опорах №2, №3, №6, №7 ригеля сеч.80х160 см запроектированы монолитными.

Железобетонные сваи сеч. 30×35 см - существующие. На всех сваях устраиваются монолитные рубашки с установкой арматурной сетки и анкеров.

продолжение

На поверхность арматуры наносится антикоррозионная грунтовка. Затем сверлятся отверстия диаметром 30 мм на глубину 360 мм, в которые устанавливаются анкера на ремонтный состав РМмIII по СТБ 1464-2024.

На русловых опорах №4, №5 устраиваются сборные стойки полуарочного типа, которые заделываются в существующий фундамент. В верхней части стойки объединены монолитным ж.б.ригелем сеч.80х190 см. Существующая стойка ремонтируется. Подферменники устраиваются монолитными.

Пролетное строение

Ввиду своего несоответствия по марке бетона и повышенной дефектности, существующие балки пролетного строения демонтируются и взамен устраивается новое пролетное строение, которое представляет собой неразрезную плеть из индивидуальных цельноперевозимых предварительно напряженных балок длиной 12м применительно к типовому проекту серии Б.3.503.1-4.02.10.7. В поперечном сечении устанавливается 5 балок шагом 2,3м. По балкам устраивается монолитная плита усиления высотой минимум 12 см, которая объединяет все пролеты совместно с устройством монолитных участков объединения в одну плеть без деформационных швов. Пролетные строения устанавливаются на полиуретановые опорные части по СТБ 1165.

Мостовое полотно

Мостовое полотно – с монолитными тротуарными плитами, с двухслойным покрытием, верхний слой которого толщиной 5 см и нижний слой толщиной 6 см из щебеночного мелкозернистого асфальтобетона ЦМБг20-III/2,0 по СТБ 1033-2016, слоем гидроизоляции из рулонного изоляционного битумно-полимерного материала, приклеенного к монолитной плите пролетного строения путем оплавления его нижней поверхности. Для сброса воды с гидроизоляции предусмотрен продольный дренаж из дренажных элементов, выполненных из термопласткомпозита, с установкой дренажных труб. Водоотвод осуществляется за счет продольного и поперечного уклона с отводом воды в водоотводные устройства на подходах при помощи системы подвесного водоотвода.

На тротуарах устраивается гидроизоляция и покрытие из песчаного асфальтобетона.

Уклон тротуара и служебного прохода принят 20‰ в сторону проезжей части.

В тротуарах проложены трубы для пропуска коммуникаций и облегчения конструкций.

Для обеспечения безопасности движения на мосту предусмотрена установка металлического барьерного ограждения из оцинкованного металла высотой 0,75 м со степенью удержания У3 по СТБ 1300-2014. Шаг стоек – 1,5 м.

Перильное ограждение - металлическое из оцинкованного металла индивидуального проектирования высотой 1,1 м.

На опорах №1 и №8 устраиваются деформационные швы с металлическим окаймлением с резиновыми компенсаторами.

Сопряжение моста с подходами

Проектом предусмотрено устройство монолитных переходных плит.



В качестве дренирующей засыпки используются песчаные или иные грунты с коэффициентом фильтрации после уплотнения не менее 2 м/сутки.

Переходные плиты одним концом укладываются на шкафную стенку береговой опоры, другим на щебеночную подготовку.

В продолжение тротуарных плит моста устраиваются монолитные тротуарные плиты, опирающиеся на шкафную стенку и на щебеночную подготовку. Плиты защищаются мастичной гидроизоляцией по ТКП 201-2023.

Укрепление откосов конусов выполняется монолитным бетоном h-12 см на слое щебня 15 см. У подошвы откоса конуса устраивается бетонный упор с каменной рисбермой.

Устройство, служебных лестниц на подходах не предусмотрено.

Защита конструкций моста

Для защиты бетонных и железобетонных конструкций, эксплуатирующихся в условиях атмосферных воздействий проектом предусмотрены мероприятия для предотвращения агрессивных воздействий на элементы моста для увеличения межремонтного срока.

Открытые бетонные поверхности верха ригелей, насадок, шкафных стенок и торцов балок у деформационных швов; в балках пролетного строения в зоне установки дренажных трубок покрывается гидрофобизирующей грунтовкой по СТБ 1416-2019.

Все бетонные поверхности, соприкасающиеся с грунтом, покрываются мастичной битумной гидроизоляцией в 2 слоя.

Поверхности фасадных блоков и монолитных тротуарных плит окрашиваются воднодисперсионной акриловой краской с последующим нанесением гидрофобизирующей грунтовки.

Гидроизоляция на проезжей части из рулонного изоляционного материала и устройство дренажа повышают надежность защиты пролетного строения от воздействия атмосферных осадков.

Для защиты бетона тротуаров от воздействия агрессивных вод с применением в зимних условиях песчано-солевых смесей предусмотрено устройство покрытия на тротуарах из песчаного асфальтобетона.

Для безопасности движения проектом предусмотрено устройство из оцинкованного металла металлических элементов барьерного ограждения высотой 0,75 м и перильного ограждения высотой 1,1м, все металлические изделия покрываются грунтовкой из цинконаполненного материала.

По результатам рассмотрения:

- представлены откорректированный технический отчет по детальному обследованию моста 3-15П/65/100-МОК с дополнительным обследованием сооружения на содержание хлоридов и расчетом прогнозируемой долговечности существующего пролетного строения и изменение №2 к заданию на проектирование, на основании которых подтверждена необходимость замены пролетного строения;

Общая пояснительная записка 080-24-ОПЗ:

- раздел 1 дополнен ссылкой на изменение №1 и изменение №2 к заданию

на проектирование;

- дополнена подразделом 5.10 "Сравнение вариантов проектных решений" в котором приведено технико-экономическое сравнение вариантов и обоснование принятого варианта капитального ремонта моста;
- в п. 6.1, п.6.2 на основании изменения №1 к заданию на проектирование изменена категория дороги на V и откорректирован габарит проезжей части на 6,5м в соответствии с требованиями СН 3.03.04 и ГОСТ 33391;
- в п. 6.4.1 на основании технико-экономического сравнения вариантов капитального ремонта моста изменена конструкция пролетного строения, принята применительно к типовому проекту 3.503.1-73;
- в п. 6.4.3 откорректированы проектные решения по ремонту промежуточных опор, проектные решения приняты с учетом фактического состояния конструкций и рекомендаций по ремонту, указанных в техническом отчете по детальному обследованию моста 3-15П/65/100-МОК;
- в п. 6.4.4 приведено обоснование принятой удерживающей способности барьерного ограждения;
- откорректированы разделы с учетом устранения замечаний по другим разделам проектной документации.

Чертежи 080-24-1-ДС-КЖ:

- лист 1: указаны классы среды по условиям эксплуатации для элементов моста в соответствии с п.9.3 СН 3.03.01-2019;
- лист 2:
 - указаны отметки местных и общего размывов;
 - показан РУВВ;
 - указаны отметки острия свай существующих опор;
 - на разрезе 1-1 указаны уклоны покрытия на служебных проходах;
 - дано пояснение по обозначению оси А;
 - дополнен сведениями об угле пересечения осей опор и моста;
 - в соответствии с указанной категорией дороги в изменении №1 к заданию на проектирование откорректирован габарит сооружения на Г-6,5+2х0,75м, принят в соответствии с требованиями СН 3.03.04, СН 3.03.01 и ГОСТ 33391;
 - указаны заложения откосов конусов;
 - изменена конструкция пролетного строения, мостового полотна и промежуточных опор №4,5.
- лист 3: откорректирована длина моста, приведена в соответствие с указанной на листе №2;
- лист 4: указаны границы разборки свай, стоек существующих опор.

Чертежи 080-24-1-ДС-КЖ1:

- на основании технико-экономического сравнения вариантов капитального ремонта моста изменена конструкция пролетного строения, принята применительно к типовому проекту 3.503.1-73;
- лист 2:
 - исключено покрытие пролетного строения гидрофобизирующей



- грунтовой;
- в спецификации обозначение ремонтного состава приведено в соответствии с СТБ 1464-2024;
 - лист 4: откорректированы класс, марки по морозостойкости и водонепроницаемости бетона, приняты - B30, F200, W8.
Чертежи 080-24-1-ДС-КЖ2:
 - лист 1: откорректированы классы временной расчетной нагрузки на А11 и НК-80, приведены в соответствии с требованиями СН 3.03.01;
 - лист 2:
 - в соответствии с указанной категории дороги в изменении №1 к заданию на проектирование откорректирован габарит сооружения на Г-6,5+2х0,75м, принят в соответствии с требованиями СН 3.03.04, СН 3.03.01 и ГОСТ 33391;
 - исключены трубы из плиты тротуарной в связи с отсутствием коммуникаций;
 - изменена конструкция пролетного строения;
 - изменена конструкция плит тротуарных ПТ, принята плита пониженной конструкции без бортового камня;
 - на поперечном разрезе указаны уклоны покрытия на тротуарах и проезжей части, добавлено обозначение разреза;
 - дополнен выносками узлов, откорректированы узлы;
 - уточнен узел устройства непрерывной проезжей части над промежуточными опорами в соответствии с СТБ 2516 и ДМД 33200.2.092-2018.
 - откорректированы расстояния между водоотводными трубками и увеличено их количество, приведено в соответствии с требованиями п. 5.3.8. СТБ 2516;
 - в п.7 технических требований откорректирована ссылка на действующий нормативный документ (ТКП 201-2023).
 - лист 3:
 - откорректирована конструкция плиты тротуарной ПТ с учетом замечаний по листу №2;
 - в соответствии с требованиями п. 5.2.14 СТБ 2516 плита тротуарная ПТ объединена в совместную работу с конструкциями пролетных строений (в балках предусмотрены выпуски), предусмотрено дополнительное армирование карнизов, увеличено количество штраб в карнизах над промежуточными опорами;
 - по результату расчета исключена установка закладного изделия для крепления барьерного ограждения в плиту тротуарную ПТ, закладное изделие установлено в балке пролетного строения.
 - лист 5: откорректировано армирование переходной плиты, принято применительно к ПМП 93.06;
 - лист 10: откорректирована конструкция цоколя металлического ЦМ.
Чертежи 080-24-1-ДС-КЖ3:
 - листы 2,3,5: дополнен устройством щековых стенок;

- лист 4:
 - исключена установка арматурных стержней в верхней части насадки в районе выпусков в шкафную стенку;
 - исключено армирование слива, указан его уклон.
- Чертежи 080-24-1-ДС-КЖ4:*
 - листы 2,3,4,5,10: откорректирована ширина подферменника на 1300 мм для обеспечения минимального расстояния от грани подферменника до грани ригеля вдоль моста 150 мм в соответствии с п. 6.5.7 СН 3.03.01;
 - листы 4,5:
 - исключено устройство дополнительных полуарочных стоек СТ1 и переустройство ригеля;
 - предусмотрен ремонт существующего ригеля;
 - листы 6,7:
 - уменьшена длина и глубина заделки анкеров с учетом требований п. 10.6.13.2 СН 3.03.01-2019 и рекомендаций «Типовые конструктивные решения по ремонту и содержанию мостов и труб. Тема 08.652.21.2016»;
 - в спецификации обозначение ремонтного состава приведено в соответствие с СТБ 1464-2024;
 - увеличена толщина ж.б. «рубашки» принята 100 мм согласно ДМД 02191.2.011-2007 «Рекомендации по ремонту и содержанию мостов»;
 - в п.7 технических требований указано о применении бетона с фракцией крупного заполнителя от 5 до 10 мм.
 - лист 8:
 - исключено армирование слива, указан его уклон;
 - откорректировано принятое армирование согласно типовому проекту Б 3.503.1-5.03;
- Чертежи 080-24-1-ДС-КЖ5:*
 - лист 2:
 - в связи с изменением габарита сооружения и изменением конструкции пролетного строения откорректирована конструкция деформационного шва;
 - исключены трубы из плиты тротуарной в связи с отсутствием коммуникаций;
 - дополнен объемами по устройству участка монолитного УМК.
 - лист 3: откорректирована марка по морозостойкости и водонепроницаемости бетона, принята согласно п.5.7.6 СТБ 2516-2024 – В40, F200, W8.
- Чертежи 080-24-1-ДС-АД:*
 - лист 1: откорректированы классы временной расчетной нагрузки на А11 и НК-80, приведены в соответствии с требованиями СН 3.03.01;
 - лист 2:
 - указано и откорректировано заложение откоса конуса К2, принято 1:2;
 - показан узел устройства упора;
 - исключено устройство каменной риббермы.



3.4. Специальные вспомогательные сооружения и устройства

В составе проекта разработаны специальные вспомогательные сооружения и устройства (СВСиУ), комплекты чертежей:

- 080-24-1-ДС-СВСиУ-КМ1 «Рабочий мост. Пакеты»;
- 080-24-1-ДС-СВСиУ-КМ2 «Рабочий мост. Настилы»;
- 080-24-1-ДС-СВСиУ-КМ3 «Рабочий мост. Перила»;
- 080-24-1-ДС-СВСиУ-КМ5 «Рабочий мост. Основные решения».

По результатам рассмотрения:

Чертежи 080-24-1-ДС-СВСиУ-КМ1÷КМ5:

- в связи с изменением проектных решений по мосту и комплекта 080-24-ПОС исключено устройство рабочего моста из индивидуальных металлических конструкций и соответствующие комплекты чертежей;
- в связи с изменением проектных решений по мосту разработан комплект чертежей 080-24-1-ДС-СВСиУ;

Чертежи 080-24-1-ДС-СВСиУ:

- в составе комплекта разработано обустройство для сооружения плиты тротуарной ПТ;
- из комплекта 080-24-ПОС в данный комплект перенесен лист 2 «Подмости для демонтажа и сооружения ригеля промежуточных опор»;
- лист 1: в п. 6 технических требований в соответствии с приложением А ГОСТ 30108 откорректирована удельная эффективная активность естественных радионуклидов на 740 Бк/кг;
- лист 2: показаны высотные отметки низа и верха конструкций;
- предусмотрен сплошной настил между опорами конструкции обустройства;
- указана предельно-допустимая нагрузка на настил обустройств.

3.5. Водоснабжение и канализация

Из комплекта АД в раздел перенесены решения по наружным сетям дождевой канализации.

Запроектировано устройство отдельных наружных сетей дождевой канализации для отвода дождевого стока с проезжей части моста. Отвод дождевого стока с моста предусмотрен подвесными трубопроводами в комплекте ДС-КЖ. Приемниками стоков являются дренажные канавы. Расход дождевых стоков – 1,53 л/с (правый берег), 3,77 л/с (левый берег).

Наружные сети дождевой канализации запроектированы из канализационных ПВХ труб, полиэтиленовых напорных труб. На участках сетей предусматриваются футляры.

По результатам рассмотрения:

- указана категория дороги – V; план дополнен дренирующей канавой (п.4.1 СН1.02.02-2023, СТБ 2255-2023).

3.6. Охрана окружающей среды

Проектом предусмотрен капитальный ремонт автомобильного моста через лесной массив Бережковское лесничество, расположенного в Вилейском районе, Ильянском лесном массиве д. Остюковичи, канал Остюковичи-Раевка» Мост автомобильный через лесной массив в Бережковском лесничестве. Построен в 1975 г. через канал Вилейско-Минской водной системы.

Проектируемый объект расположен вне границ ООПТ, их охранных зон, территорий, зарезервированных для объявления ООПТ, зон охраны недвижимых материальных историко- культурных ценностей, а также за пределами болот, прилегающих к Государственной границе Республики Беларусь.

Места обитания диких животных и места произрастания дикорастущих растений, относящихся к видам, включенным в Красную книгу Республики Беларусь, типичные и редкие природные ландшафты и биотопы, переданные под охрану землепользователям, в границах проведения планируемых работ отсутствуют.

В соответствии с требованиями статьи 5 Закона Республики Беларусь «О государственной экологической экспертизе, стратегической экологической оценке и оценке воздействия на окружающую среду» от 18.07.2016 №399-З проектная документация по капитальному ремонту объекта не является объектом государственной экологической экспертизы.

Мост расположен на грунтовой автомобильной дороге местного значения Н-22267 Подъезд к д. Луговые от автомобильной дороги Н-9116 Красное – Илья – Погост.

Мост и подходы к нему находятся на природных территориях, подлежащих специальной охране (прибрежная полоса главного канала ВМВС), зона отдыха республиканского значения «Вилейка».

Ближайший населенный пункт – деревня Бережок Вилейского района Минской области. Расстояние от моста до границ населенного пункта составляет около 300 м.

Технология ремонта моста предполагает закрытие движения автотранспорта. На время строительства проезд транзитного автотранспорта будет осуществляться по сети местных дорог.

Капитальный ремонт существующего мостового сооружения не повлечет за собой увеличения интенсивности движения автотранспорта и изменения состава транспортного потока. Таким образом, планируемая деятельность не окажет значимого воздействия на загрязнение атмосферного воздуха, состояние данного природного компонента существенно не изменится и останется в пределах фонового уровня загрязнения атмосферного воздуха, не превышающего установленные гигиенические нормативы.

В настоящее время водоотвод с проезжей части мостового полотна осуществляется путем стока воды с цементобетонной поверхности проезжей части за счет продольного и поперечного уклонов в крышки водоотводных устройств, установленных с верховой и низовой стороны моста.



Работы по капитальному ремонту мостового сооружения выполняются в границах земельного участка, предоставленного в установленном законодательством порядке УП «Минскводоканал» в постоянное пользование.

На стройплощадках предусмотрены биотуалеты и контейнеры для мусора. Обогрев служебных и бытовых помещений в холодный период года предусматривается электронагревателями. После окончания строительства строительная площадка и проезды очищаются от мусора, планируются и рекультивируются.

Воздействие проектируемого объекта не сопровождается выбросами загрязняющих веществ в атмосферный воздух и сбросами сточных вод.

Мост находится в пределах водоохранной зоны и прибрежной полосы.

Проектом предусмотрены мероприятия по уменьшению негативного воздействия окружающую среду при проведении строительных работ.

При проведении работ, связанных с нарушением земель, проектом предусматривается снятие плодородного слоя почвы общим объемом 213 м³. Плодородный грунт, снятый в ходе производства земляных работ, сохраняется в полном объеме и в дальнейшем используется на объекте капитального ремонта при проведении укрепительных работ и рекультивации нарушенных земель.

В соответствии с таксационным планом при проведении подготовительных работ проектом планируется удаление: - деревьев – 49 шт. (в т.ч. 16 шт. лиственных и 33 шт. хвойных). Предусмотрены компенсационные выплаты.

Проектом запланировано удаление иного травяного покрова на площади 1196 м². В дальнейшем, при проведении укрепительных работ и рекультивации нарушенных земель предусмотрен засев трав по слою плодородного грунта на общей площади 1196 м².

Основным источником образования отходов при ремонте объекта является проведение подготовительных и строительных работ. Опасные и токсичные отходы отсутствуют. Строительные отходы, образующиеся в ходе ремонтных работ, предусматривается сразу вывозить на площадку предприятия-переработчика или временно хранить на специально отведенной оборудованной площадке.

Проектной документацией предусмотрен комплекс мероприятий по обращению с отходами: стволы от вырубки деревьев (5,52 т) будут использованы для собственных нужд Заказчика; материалы от разборки рабочих площадок будет использоваться Заказчиком для собственных нужд.

Производится передача отходов прочим организациям, использующим данный вид отхода согласно реестру Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды по использованию, обезвреживанию, захоронению и хранению.

По результатам рассмотрения:

- представлена информация: размеры прибрежной полосы и водоохранной зоны в районе размещения объекта планируемого капитального ремонта составляют: - левый берег 76 метров и 586 метров соответственно; - правый берег 80 метров и 1728 метра соответственно (совмещенная водоохранная зона Вилейско-Минской водной системы, р. Илия;

- раздел дополнен информацией Проектом предусмотрено устройство водоотвода с проезжей части для удаления за пределы земляного полотна воды, собранной с мостового полотна. Водоотвод осуществляется за счет продольного и поперечного уклона с отводом воды в водоотводные устройства на подходах при помощи системы подвесного водоотвода. С тротуаров отвод воды осуществляется путем стока воды с цементобетонного покрытия за счет продольного и поперечного уклонов на проезжую часть. Укрепление русла, расчистка подмостового пространства настоящим проектом не предусмотрены;
- представлен таксационный план, согласованный в порядке, установленном законодательством;
- при проведении укрепительных работ и рекультивации нарушенных земель предусмотрен засев трав по слою плодородного грунта на общей площади 1410,55 м²;
- компенсационные выплаты за вредное воздействие на объекты животного мира и (или) среду их обитания производятся, т.к. согласно пункту 13 задания на проектирование объекта источником финансирования строительства являются собственные средства заказчика (застройщика) без привлечения бюджетных средств. В период проведения работ по капитальному ремонту объекта, планируется проводить вне периода массового нереста рыбы, который в данном регионе проходит в сроки с 1 апреля по 30 мая;
- подраздел 9 «Охрана животного мира» дополнен соответствующей информацией;
- дополнено наименование объектов по обращению со строительными отходами.

3.7. Организация дорожного движения

Проектом предусмотрено обеспечение безопасных условий движения транспорта на всем протяжении ремонтируемого моста и подходов.

Обустройство автомобильной дороги техническими средствами организации дорожного движения разработано в соответствии с нормами СТБ 1300.

На обочинах дороги на подходах к мосту устанавливается одностороннее барьерное оцинкованное ограждение общим протяжением 80 м. Перед начальными участками барьерного ограждения устанавливаются сигнальные щитки ЩС4. На мосту наносится горизонтальная дорожная разметка эмалью разметочной по СТБ 1231 и СТБ 1520.

На время производства работ разработана схема временной организации дорожного движения. Ремонт моста предусмотрен с закрытием моста и организацией объезда по существующей дороге вдоль канала и по существующим дорогам Н-9114 Молодечно - Илья и Н-9116 Красное – Илья - Погост. На подходах к ремонтируемому мосту на время ремонта с каждой



стороны устанавливаются блоки ФБС 24.4.6 в количестве 7 шт. Перед участком ремонта устанавливаются временные дорожные знаки типоразмера 3 по СТБ 1140.

Раздел согласован с ОГАИ Вилейского РОВД от 19.12.2024 (лист №2.3 комплекта «ОДД»).

По результатам рассмотрения:

- исключена установка блоков ФБС при закрытии движения

3.8. Организация строительства

Раздел «Организация строительства» в составе проектной документации на объект строительства разработан по итогу разработки проектных решений иных разделов проектной документации со следующими технико-экономическими показателями:

- общая продолжительность строительства (в части продолжительности выполнения комплекса строительно-монтажных работ) – 7 месяцев, в том числе подготовительный период – 1 месяц;
- максимальная численность работающих – 30 чел.;
- затраты труда на выполнение строительно-монтажных работ – 44718 чел.-час.

Раздел проектной документации разработан с учетом требований к его составу и содержанию, установленных приложением К СН 1.02.02-2023 «Состав и содержание проектной документации», требований СН 1.03.04-2020 «Организация строительного производства».

Организационно-технологической схемой строительства объекта, составленной разработчиком проектной документации, определены технологические последовательности выполнения работ в целях обеспечения принятой продолжительности строительства (в части выполнения комплекса строительно-монтажных работ). В этих целях разработан календарный план строительства.

В составе раздела разработан строительный генеральный план.

Для организации строительства объекта решениями раздела проектной документации предусматриваются временные решения по организации внешней инженерной и транспортной инфраструктуры на период строительства:

- подъезды – по существующим дорогам;
- доставка работающих на объект и обратно осуществляется собственным транспортом строительной организации либо арендованным;
- электроснабжение объекта предусмотрено от передвижной электростанции мощностью 100 кВт;
- обеспечение строительства сжатым воздухом предусматривается от передвижных компрессорных установок;
- водоснабжение объекта – привозное.

Работы по капитальному ремонту моста выполняются при полном закрытии движения по нему с организацией временного движения по сети существующих

дорог. На период строительных работ осуществляется временная организация дорожного движения.

Стройгородок и площадка для нужд строительства организуется на подходе к мосту. Размещение стройгородка и основных строительных площадок отражены на стройгенплане.

Согласно СН 1.03.04-2020 объект отнесен к несложным.

При производстве работ по капитальному ремонту сооружения факторы определяющие усложненные условия производства работ отсутствуют.

Основными механизмами при выполнении работ являются: экскаваторы емкостью ковша 0,25м³ и 0,65м³; бульдозер 165 л.с.; краны на автомобильном ходу грузоподъемностью 16т, 25т, 100т; кран гусеничный грузоподъемностью 63т; фронтальный погрузчик; автогудронатор АРБ-8; асфальтоукладчик; катки гладковальцевые 8т и 13т; каток на пневмоходу ДС 30-1; автобетоносмеситель; сварочный трансформатор ТДМ-252; компрессор ПР-6; гидромолот на базе экскаватора (разрушитель); насос для водоотлива мощностью 2,8 кВт; вибраторы глубинные; автобетононасос; автомобиль грузовой бортовой; автомобиль грузовой самосвал 20т; окрасочный аппарат; передвижная электростанция 100 кВт; пневмотрамбовка; вибропогружатель гидравлический; автогидроподъемник 36 метров, водоструйная установка, средства малой механизации и прочие механизмы.

Разработчиком проектной документации предусмотрен комплекс мероприятий по технике безопасности и охране труда, безопасной эксплуатации прилегающей территории на период производства работ, пожарной безопасности, охране окружающей среды, энергетической эффективности, контролю качества.

Основные экспертные оценки раздела проектной документации «Организация строительства» выполнены на соответствие его требованиям к составу и содержанию, установленным приложением К СН 1.02.02-2023, и достаточности принятых технических решений в обеспечение выполнения строительно-монтажных работ в установленные сроки с учетом особенностей СН 1.03.04-2020.

По результатам доработки проектной документации разработчиком представлены изменения в раздел «Организация строительства», внесенные, в том числе, по выявленным в ходе государственной экспертизы несоответствиям в иных разделах проектной документации, и по итогам оптимизации проектных решений с целью предотвращения необоснованного включения финансовых средств в показатель сметной стоимости строительства:

- из общей пояснительной записки 080-24-ОПЗ исключен раздел «Организация строительства»;

Пояснительная записка 080-24-ПОС:

- раздел 2:
 - в соответствии с изменением №1 к заданию на проектирование откорректирована продолжительность выполнения строительно-монтажных работ, которая составляет 6,5 месяцев, в том числе подготовительный период - 0,5 месяца;



- в соответствии с п. 4.13 СП 1.03.11-2023 выполнение строительно-монтажных работ принято в две смены;
- с учетом принятой сменности работ откорректированы расчеты количества работающих, рабочих, ИТР, МОП и охраны;
- в соответствии с изменением №1 к заданию на проектирование откорректирована дата начала строительства на ноябрь 2025 года;
- откорректирован перечень машин и механизмов, указанный в графике потребности в основных строительных машинах и транспортных средствах;
- откорректирован раздел, ТЭП и календарные планы с учетом устранения замечаний по другим разделам проекта.
- лист 1, 2: в п. 6 технических требований в соответствии с приложением А ГОСТ 30108 откорректирована удельная эффективная активность естественных радионуклидов на 740 Бк/кг;
- лист 2:
 - исключено устройство рабочего моста из индивидуальных металлических конструкций и устройство шпунтового ограждения на акватории канала возле промежуточных опор №4,5 с рабочего моста;
 - с учетом изменения проектных решений по ремонту опор откорректированы размеры рабочих площадок и конструкция шпунтового ограждения возле промежуточных опор №4,5;
 - отображены этапы выполнения работ по капитальному ремонту сооружения: демонтажа-монтажа балок пролетного строения, устройства рабочих площадок для ремонта опор с применением шпунтового ограждения на правом и левом берегах канала.
 - указаны уклоны и ширина съездов к рабочим площадкам, а также размеры и отметки рабочих площадок.
 - указаны стоянки крана, показаны опасные зоны работы крана и приведен расчет опасных зон для каждой стоянки крана;
 - даны пояснения о обозначениях стоянок крана;
 - дополнен сведениями о электроснабжении строительства;
- лист 3:
 - в связи с изменением проектных решений по пролетному строению откорректирована технологическая схема ремонта моста;
 - исключено устройство шпунтового ограждения на акватории канала возле промежуточных опор №4,5 с рабочего моста, расположенного только с одной стороны устраиваемого шпунтового ограждения;
 - исключены два крана грузоподъемностью 63т и 100т для демонтажа и монтажа пролетного строения. Для выполнения работ по капитальному ремонту моста используются краны с грузоподъемностью 16т и 50т;
 - указан рабочий уровень воды РУВВ в соответствии с требованиями п.5.5 ТКП 540;
 - показана схема разборки ригелей промежуточных опор;
 - указана масса груза на крюке кранов;
 - уточнены технологические схемы производства работ с учетом

продолжение

- последовательности и видов выполняемых работ;
- откорректирована последовательность выполнения работ.
- листы: «Шпунтовое ограждение для ремонта промежуточных опор №4, 5» и «Обустройства для устройства напорных участков» исключены из комплекта;
- лист «Подмости для демонтажа и сооружения ригеля промежуточных опор» перенесен в комплект 080-24-1-ДС-СВСиУ.

С учетом внесенных изменений решения раздела в объеме выполненных оценок соответствуют установленным требованиям, и служат одним из оснований для использования при разработке проекта производства работ.

Технико-экономические показатели раздела:

- продолжительность выполнения строительно-монтажных работ – 6,5 месяцев, в том числе подготовительный период – 0,5 месяца;
- максимальная численность работающих – 10 чел.;
- затраты труда на выполнение строительно-монтажных работ – 20164 чел.-час.

3.9. Сметная документация

Раздел «Смета» из состава проектной документации для объекта строительства разработан по итогу разработки разделов и комплектов чертежей строительного проекта на основании ведомостей объемов работ.

Сметная стоимость строительства установлена разработчиком раздела «Смета» (далее – разработчик) в размере потребности в финансовых ресурсах, необходимых для осуществления строительства объекта и приведена в сводном сметном расчете стоимости строительства (далее - ССР) с показателем 4826,593 тысяч белорусских рублей (далее - тыс.руб.), в ценах на дату начала разработки сметной документации — декабрь 2024 года.

Сметная стоимость строительства определена в соответствии с Инструкцией о порядке определения сметной стоимости строительства и составления сметной документации на основании нормативов расхода ресурсов в натуральном выражении, утвержденной постановлением Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 19.04.2023 № 39 (далее – Инструкция №39), здесь и далее при указании нормативных документов учтены все актуальные редакции НПА и ТНПА, действующие на дату начала составления сметной документации.

Сметная стоимость строительства (за исключением средств глав 9, 10 ССР) определена разработчиком расчетным методом на основании сборников нормативов расхода ресурсов в натуральном выражении, утвержденных постановлениями Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 10.02.2022 №19 и от 14.02.2022 № 23, а также ведомственных норм и нормативов расхода ресурсов в натуральном выражении, утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций от 28.11.2023 №45, для строительства в сельской местности (зона 2).



Размер средств глав 9, 10 ССР установлен расчетным способом.

Стоимость материалов, изделий и конструкций (далее – материалы) определена на основании:

- данных республиканской нормативной базы текущих цен на ресурсы;
- мониторинга цен, проводимого оператором информационно-справочной системы государственной информационной системы «Госстройпортал» (далее — ИСС «Госстройпортал») по запросу разработчика сметной документации;
- мониторинга разработчика.

В составе сметной документации представлены ведомость объемов работ и расхода ресурсов и ведомость ресурсов на объект в целом.

Экспертные оценки раздела «Смета» выполнены в соответствии с п.3 приложения № 1 к Положению о порядке проведения государственной строительной экспертизы градостроительных проектов, проектной документации, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.09.2016 № 791.

Размер средств по главам 1-9 ССР, в том числе порядок определения цен на материалы, цены на которые отсутствуют в республиканской нормативной базе текущих цен, подвергнут оценке на соответствие требованиям, установленным Инструкцией № 39 и постановлению Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 23.12.2011 №59.

При этом обоснованность определения разработчиком стоимости отдельных видов работ и расходов ресурсов в локальных сметах (локальных сметных расчетах) подвергнута оценке в объеме выборочной проверки методом квотной выборки элементов сметной документации, оказывающих существенное влияние на показатель сметной стоимости строительства.

Экспертная оценка размера средств главы 10 ССР выполнена на предмет соответствия нормативным требованиям, установленным для определения предусматриваемых в данной главе размера средств, за исключением средств на содержание службы заказчика, застройщика, так как определение размера этих средств относится к компетенции заказчика, застройщика.

По результатам проведенных экспертных оценок разделов и комплектов чертежей строительного проекта разработчиком доработан и представлен измененный раздел «Смета», учитывающий внесенные изменения в разделы и комплекты чертежей проектной документации, с целью устранения выявленных в ходе государственной строительной экспертизы несоответствий и оптимизации проектных решений для предотвращения необоснованного вовлечения средств в строительный оборот.

Внесенные изменения повлекли уменьшение показателя сметной стоимости строительства объекта в размере 2731,036 тыс.руб. в ценах на дату начала разработки сметной документации — декабрь 2025г., что составляет 56,58% от представленной сметной стоимости строительства, в том числе увеличение стоимости — 148,088 тыс.руб., уменьшение стоимости — 2879,124 тыс.руб. (3,07% и 59,65% соответственно). При этом существенное влияние на изменение стоимости оказало внесение изменений в раздел

продолжение

«Мостовые сооружения, «Специальные вспомогательные сооружения и устройства».

Предварительная сметная стоимость строительства, сформированная разработчиком по результатам проведения государственной экспертизы, включена в ССР в размере потребности в финансовых ресурсах, необходимых для осуществления строительства объекта с показателем 2095,557 тыс.руб. в ценах на дату начала разработки сметной документации — декабрь 2024 года.

При этом отмечается, что:

- стоимость части материалов, определенных разработчиком в отсутствии данных республиканской базы текущих цен на ресурсы в соответствии с п.8.3 Инструкции №39, относится к компетенции разработчика и оператора ИСС «Госстройпортал»;
- стоимость части материалов (опорные части), не относящихся к индивидуальным, и определенных разработчиком в отсутствии данных как республиканской базы текущих цен на ресурсы, так и данных мониторинга оператора ИСС «Госстройпортал», не может быть подтверждена данным локальным заключением и является предварительной. Стоимость таких материалов уточняется заказчиком на основании актуальных данных мониторинга цен, проводимого оператором ИСС «Госстройпортал»;
- определение размера средств на содержание заказчика, застройщика, средств на разработку предпроектной документации относится к компетенции заказчика, застройщика;
- распределение капитальных вложений и объемов строительно-монтажных работ являются расчетными.

Принятие решения о размере финансовых средств, учитывающих применение прогнозных индексов стоимости строительно-монтажных работ, оборудования и прочих затрат от даты начала разработки сметной документации до даты начала строительства и даты окончания строительства в пределах продолжительности строительства, а также размере средств на НДС относится к компетенции заказчика, застройщика с учетом результатов настоящего заключения.

С учетом изложенных результатов экспертной оценки, заказчику, застройщику рекомендуется принятие собственных решений по его компетенции, установленной законодательством.

3.9.1. Проектные и изыскательские работы

Размер средств на изыскательские работы определен по сборнику цен СЦ 19-2012, утвержденному приказом Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 28 августа 2012г. №267 с изменениями и дополнениями, утвержденными приказами от 26 декабря 2013г. №474 и от 27 декабря 2013г. №477 (3-е издание) с введением в действие с 1 января 2014г.

Размер средств на проектные работы определен в соответствии с Методическими указаниями о порядке определения стоимости разработки



документации проектного обеспечения строительной деятельности ресурсным методом (НЗТ 8.01.00-2014), утвержденными приказом Министерства архитектуры и строительства Республики Беларусь от 13 июня 2014г. №169 с введением в действие с 1 июля 2014г.

Формирование стоимости разработки проектной документации осуществлено в зависимости от стоимостных показателей объектов проектирования и по индивидуально разработанным нормам затрат трудовых ресурсов.

Представленная стоимость проектных и изыскательских работ составляет 191,557 тыс.руб. без учета НДС в ценах на дату начала разработки сметной документации.

По результатам рассмотрения:

- в исполнительных сметах на разработку проектной документации:
- откорректированы стоимостные показатели;
- откорректированы индивидуально разработанные нормы затрат трудовых ресурсов, представлена исполнительные сметы.

Стоимость проектных и изыскательских работ составляет 106,208 тыс.руб. без учета НДС в ценах на дату начала разработки сметной документации.

4. Техничко-экономические показатели

Названия показателей	Ед.изм.	Значения показателей	
		Представлено на рассмотрение	Рекомендовано к утверждению
Категория дороги		Без категории	V
Количество полос		2	2
Ширина полосы движения	м	3,75	2,75
Вид покрытия проезжей части		Асфальтобетон	Асфальтобетон
Строительная длина мостового сооружения	м	85,04	84,98
Материал пролетного строения		Железобетон	Железобетон
Габарит сооружения	м	Г-7,5+2х0,75	Г-6,5+2х0,75
Схема сооружения		7х12,0	7х12,0
Нормативная временная нагрузка		A11, НК-80	A11, НК-80
Сметная стоимость строительства в ценах на дату начала разработки сметной документации – декабрь 2024г.	тыс.руб.	4826,593	(предварительная) 2095,557
Продолжительность строительства	мес.	7,0	6,5

5. Выводы

Строительный проект при одностадийной разработке проектной документации по объекту **«Капитальный ремонт моста автомобильного через лесной массив Березковское лесничество, расположенного по адресу: Минская область, Вилейский район, Ильанский лесной массив д. Остюковичи, канал Остюковичи-Раевка»** рассмотрен государственным предприятием «Главгосстройэкспертиза» в установленном законодательством порядке.

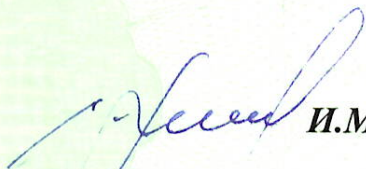
Настоящее заключение является основанием для принятия решения заказчиком по его компетенции, установленной законодательством.

Предварительная сметная стоимость строительства сформирована разработчиком по результату проведения государственной строительной экспертизы в размере потребности в финансовых ресурсах, необходимых для осуществления строительства объекта с показателем 2095,557 тыс. руб. в ценах на дату начала разработки сметной документации – декабрь 2024 года.

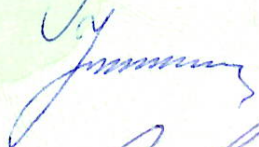
Настоящее заключение государственной строительной экспертизы допускается воспроизводить только в полном объеме.

6. Подписи

**Заместитель генерального директора -
начальник управления промышленного
и дорожного строительства**

 **И.М.Шевелёв**

Технический менеджер - главный эксперт

 **А.Г.Воробей**

**Ведущий эксперт
(руководитель экспертной группы)**

 **А.Н. Краснов**

**Заместитель начальника управления
методологии госстройэкспертизы
по нормоконтролю**

 **В.И.Раптунович**



