

ЗАТВЕРДЖУЮ:

В.о. Голови Державного
агентства автомобільних доріг
України

_____ С. НОВАК

«_____» _____ 2018 року

ПРОТОКОЛ № 14

засідання Технічної ради Державного агентства автомобільних доріг України
(Укравтодор)

м. Київ

23 серпня 2018 року

Головував — Харченко О.І. – заступник голови Технічної ради Укравтодору

Присутні:

- *члени ради:* Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В.,
Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г.,
Стьожка В.В., Безуглий А.О.

- *запрошені:* Харлашко П.М., Білоросюк Р.В., Тицький І.Б., Яблонський Ю.В.,
Шарван В.Б., Поліжай О.О., Рожко С.В., Лотоцький Ю.Л.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

1. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 341+766 – км 342+798, Чернівецька область.

2. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – Теремблече (на Бухарест) на ділянці км 518+700 – км 519+400, Чернівецька область.

3. Розгляд проектних рішень по об'єкту будівництва північної ділянки об'їзної автомобільної дороги м. Львів, Львівська область.

Питання 1. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 341+766 – км 342+798, Чернівецька область.

1.1. Доповідач: Харлашко П.М. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Чернівецькій області, **спідоповідачі:** Білоросюк Р.В. – головний інженер проекту ПП ВО «Габіони Захід Україна», Тицький І.Б. – головний інженер проекту ПП ВО «Габіони Захід Україна».

Доповіли, що автомобільна дорога державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 341+766 – км 342+798 знаходяться у незадовільному експлуатаційному стані з руйнуванням дорожнього покриття: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності земляного полотна, просадки. Зазначили,

що частина ділянки розташована у складних ґрунтово-геологічних умовах. Запропонували план протизсувних заходів з улаштуванням водовідних каналів вздовж усієї ділянки дороги, дренажних прорізів на глибині 6,0 м, улаштування підпірної стінки із габіонних конструкцій та габіонних матраців на підходах до мосту. Навели конструкцію улаштування дренажів. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдіпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Запропонували погодити найбільш доцільний варіант, навели конструкцію дорожнього одягу та вартісні показники.

1.2. Обговорювали: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелев С.Ю., Павленко В.А., Парубець М.Г., Кошель О.М. – причини зсувних процесів, ґрунти земляного полотна, геологічні умови будівництва, улаштування підпірної стінки та дренажних прорізів, варіанти укріплень земляного полотна, укріплення русла річки, конструкцію габіонного укріплення, вартісні показники. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про необхідність доопрацювання проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 341+766 – км 342+798 у Чернівецькій області та винесення на повторний розгляд Технічної ради на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

1.3. Вирішили: Доопрацювати з урахуванням зауважень, висловлених на Технічній раді проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 341+766 – км 342+798, Чернівецька область та винести на повторний розгляд Технічної ради.

Питання 2. *Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – Теремблече (на Бухарест) на ділянці км 518+700 – км 519+400, Чернівецька область.*

2.1. Доповідач: Харлашко П.М. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Чернівецькій області, спідоповідачі: Білоросюк Р.В. – головний інженер проекту ПП ВО «Габіони Захід Україна», Тицький І.Б. – головний інженер проекту ПП ВО «Габіони Захід Україна».

Доповіли, що автомобільна дорога державного значення М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – Теремблече (на Бухарест) на ділянці км 518+700 – км 519+400 знаходяться у незадовільному експлуатаційному стані з руйнуванням дорожнього покриття: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності земляного полотна, просадки. Зазначили, що частина ділянки розташована у складних ґрунтово-геологічних умовах. Запропонували план протизсувних заходів з улаштуванням водовідних каналів вздовж усієї ділянки дороги, дренажних прорізів на глибині 6,0 м, улаштування підпірної стінки із габіонних конструкцій та

габійонних матраців на підходах до мосту. Навели конструкцію улаштування дренажів. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдіпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Запропонували погодити найбільш доцільний варіант, навели конструкцію дорожнього одягу та вартісні показники.

2.2. Обговорювали: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Павленко В.А., Парубець М.Г., Кошель О.М. – причини зсувних процесів, ґрунти земляного полотна, геологічні умови будівництва, улаштування підпірної стінки та дренажних прорізів, варіанти укріплень земляного полотна, укріплення русла річки, конструкцію габійонного укріплення, вартісні показники. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про необхідність доопрацювання проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – Теремблече (на Бухарест) на ділянці км 518+700 – км 519+400 у Чернівецькій області та винесення на повторний розгляд Технічної ради на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

2.3. Вирішили: Доопрацювати з урахуванням зауважень, висловлених на Технічній раді проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення М-19 Доманове (на Брест) – Ковель – Чернівці – Теремблече (на Бухарест) на ділянці км 518+700 – км 519+400, Чернівецька область та винести на повторний розгляд Технічної ради.

Питання 3. Розгляд проектних рішень по об'єкту будівництва північної ділянки об'їзної автомобільної дороги м. Львів, Львівська область.

3.1. Доповідач: Яблонський Ю.В. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Львівській області, співдоповідачі: Шарван В.Б. – начальника відділу Служби автомобільних доріг у Львівській області, Рожко С.В. – головний інженер проекту ТОВ «Інститут комплексного проектування об'єктів будівництва», Лотоцький Ю.Л. – головний інженер проекту ТОВ «Інститут комплексного проектування об'єктів будівництва», Поліжай О.О. – заступник головного інженера проекту ТОВ «Інститут комплексного проектування об'єктів будівництва».

Доповіли, що за результатами засідання Технічної ради від 12.07.2018 доопрацьовано проектні рішення по об'єкту будівництва північної ділянки об'їзної автомобільної дороги м. Львів. Поінформували, що ділянка концесійної дороги запроектована за параметрами І-А технічної категорії, має протяжність 24 км, проектом передбачено влаштування 3 транспортних розв'язок у двох рівнях, 20 штучних споруд, з яких 1 міст, 3 естакади, 16 шляхопроводів, з яких 9 на транспортних розв'язках.

3.1.1 Дорожній одяг.

Поінформували, що опрацьовано 5 варіантів конструкцій дорожнього одягу, з яких 4 конструкції нежорсткого дорожнього одягу, а 1 – жорсткого. За результатами розгляду варіантів та їх вартісних показників запропонували до розгляду II варіант конструкції нежорсткого дорожнього одягу та V варіант – жорсткого. Навели їх конструкції, вартісні показники, переваги та недоліки.

Конструкція дорожнього одягу Варіант № II (нежорсткий):

- геотекстиль нетканий термоскріпленний (міцність на розтяг не менше 12,6 кН/м, видовження при розтягу не більше 55 %, розмір пор не менше 90мкм), функція – фільтрування та підсилення
- щебенево-піщана суміш С5 - 0,30
- щебенево-піщана суміш ЩПС-40, оброблена цементом, М 20 - 0,18
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А-Б, I марки АСГ Кр.П.А-Б.НП.І - 0,10
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, I марки АСГ.Кр.Щ.А.НП.І. - 0,10
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 0,05

Конструкція дорожнього одягу Варіант № V (жорсткий):

- пісок середньої крупності з коефіцієнтом фільтрації не менше 5 м/добу - 0,15
- щебенево-піщана суміш ЩПС-40, укріплена цементом, М40 - 0,21
- цементобетон В 7,5, V_{btb} 1,2 - 0,20
- монолітний цементобетон В 35, V_{btb} 4,4 - 0,26

Обговорювали: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Кошель О.М., Стьожка В.В., Федоренко О.В., Безуглий А.О. – прогнозовану інтенсивність дорожнього руху, варіанти конструкцій дорожнього одягу та їх вартісні показники, можливість будівництва автомобільної дороги на умовах концесії, використання геосентетиків, орієнтовні вартісні показники будівництва дороги за різними типами дорожнього одягу. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування за узгодження варіантів конструкцій дорожнього одягу:

Узгодити варіант № II (нежорсткий дорожній одяг)

Голосували:

«за» – 0 членів.

«проти» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«утримались» – 0 членів.

Узгодити варіант № V (жорсткий дорожній одяг)

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

3.1.2 Вирішили: Узгодити з доопрацюванням за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради, запропонований Службою автомобільних доріг у

Львівській області варіант конструкції жорсткого дорожнього одягу по об'єкту будівництва північної ділянки об'їзної автомобільної дороги м. Львів, Львівська область.

3.2. Варіанти транспортних розв'язок та штучних споруд на них.

3.2.1. Транспортна розв'язка № 1 в різних рівнях на перетині з автомобільною дорогою Т-14-14 Північний обхід м. Львова

Навели три варіанти схем транспортних розв'язок. Запропонували прийняти варіант №1 як найбільш оптимальний і такий, що не потребує додаткового відведення землі.

Також навели 2 варіанти проектних рішень конструкцій шляхопроводів на транспортній розв'язці. Запропонували узгодити Варіант 1 - шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні, фундамент на буро-набивних палях довжиною до 10 метрів, за схемою – $1 \times 14,0 + 1 \times 24,0 + 1 \times 14,0$ м, загальна довжина – 52,60 м, габарит $\Gamma - 2 \times 7,0 + 2 \times 0,75$ м.

Обговорювали: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Кошель О.М., Федоренко О.В., Парубець М.Г., Павленко В.А. – схему організації дорожнього руху, площу відведення землі під розв'язки, можливість відведення землі, переваги та недоліки варіантів розв'язок їх вартісні показники, конструктивні елементи шляхопроводу, необхідність підвищення жорсткості стоянів та підсилення фундаментної частини шляхопроводу. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування за узгодження варіанту №1 схеми транспортної розв'язки №1 та проектних рішень конструкції шляхопроводу за варіантом № 1 на ній на голосування:

Голосували:

«за» – 10 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Парубець М.Г., Стюжка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 1 член: Котул І.В.

Вирішили: Узгодити перший варіант схеми будівництва транспортної розв'язки в двох рівнях на перетині з автомобільною дорогою Т-14-14 Північний обхід м. Львова та узгодити із врахуванням доопрацювання у робочому порядку зауважень висловлених на Технічній раді, по конструкції шляхопроводу за варіантом №1.

3.2.2. Транспортна розв'язка № 2 в різних рівнях на перетині з автомобільною дорогою М-09 Тернопіль – Львів – Рава-Руська (на м. Люблін):

Навели три варіанти транспортних розв'язок, запропонували 1 варіант з улаштуванням 3 шляхопроводів. Також навели варіанти конструктивних рішень штучних споруд на транспортній розв'язці № 2 і запропонували узгодити наступні варіанти шляхопроводів:

І-й шляхопровід (варіант 1) шляхопровід залізобетонний (збірний) з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні, за схемою – $1 \times 24,0 + 1 \times 33,0 + 1 \times 24,0$ м, загальна довжина – 81,80 м, з 4-ма смугами руху по 3,75 м та смугою безпеки по 1,0 м, проміжні опори та стояни із монолітного залізобетону індивідуальної розробки,

фундаменти опор на буронабивних палях діаметром 1,2 м, довжиною до 15 м. Розрахункові навантаження А-15, НК-100,

II-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $1 \times 33,0$ м, загальна довжина – 33,70 м, з 2-ма смугами руху по 3,75 м та 2-ма смугами безпеки шириною по 0,5 м, шляхопровід залізобетонний (збірний) з монолітною плитою проїзної частини, балки I-подібні, проміжні опори та стояни із монолітного залізобетону індивідуальної розробки; фундаменти опор на буронабивних палях діаметром 1,0 м, довжиною до 15 м. Розрахункові навантаження А-15, НК-100,

III-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $2 \times 24,0$ м, загальна довжина – 49,80 м, з 2-ма смугами руху по 3,75 м та 2-ма смугами безпеки шириною по 0,5 м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний (збірний) з монолітною плитою проїзної частини, балки I-подібні, проміжні опори та стояни із монолітного залізобетону індивідуальної розробки, фундаменти опор на буронабивних палях діаметром 1,2 м, довжиною до 15 м.

Обговорювали: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Кошель О.М., Федоренко О.В., Парубець М.Г., Павленко В.А. – схеми організації дорожнього руху, площу відведення землі під розв'язку, можливість відведення землі, переваги та недоліки варіантів розв'язок їх вартісні показники, конструктивні елементи шляхопроводів, необхідність підвищення жорсткості стоянів та підсилення фундаментної частини шляхопроводу. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування за узгодження першого варіанту схеми транспортної розв'язки № 2 та проектних рішень конструкцій шляхопроводів за варіантами № 1 на них на голосування:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 1 член: Котул І.В.,

Вирішили: Узгодити перший варіант схеми будівництва транспортної розв'язки в двох рівнях на перетині з автомобільною дорогою М-09 Тернопіль – Львів – Рава-Руська (на м. Люблін) та узгодити із врахуванням доопрацювання у робочому порядку зауважень висловлених на Технічній раді по конструкціям шляхопроводів за варіантами № 1.

3.2.3. Транспортна розв'язка № 3 в різних рівнях на перетині з автомобільною дорогою державного значення Н-17 Львів – Луцьк

Навели три варіанти схем транспортних розв'язок запропонували узгодити перший варіант з улаштуванням 5 шляхопроводів, як найбільш оптимальний.

Також навели варіанти конструктивних рішень штучних споруд на транспортній розв'язці і за результатами техніко-економічних порівнянь запропонували узгодити наступні конструкції варіантів шляхопроводів:

I-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $1 \times 18,0 + 1 \times 33,0 + 1 \times 18,0 + 1 \times 18,0$ м, загальна довжина – 87,73 м, габарит $G-2 \times 7,0 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки I-подібні, фундаменти на буронабивних палях діаметром 1,5 м.

II-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $2 \times 24,0 + 1 \times 33,0 + 2 \times 24,0$ м, загальна довжина – 129,80 м, габарит $\Gamma - 8,5 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні, фундаменти на буронабивних палях діаметром 1,5 м.

III-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $1 \times 16,5 + 1 \times 33,0 + 1 \times 16,5$ м, загальна довжина – 66,68 м, габарит $\Gamma - 2 \times 8,0 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні, опори стовбчасті діаметром 1,2 м висотою 6 м, що переходять у буро набивні палі діаметром 1,2 м довжиною 12 м.

IV-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $1 \times 27,0 + 1 \times 33,0 + 1 \times 25,4$ м, загальна довжина – 86,08 м, габарит $\Gamma - 8,5 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід кривий у плані залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні. Проміжні опори стовбчасті діаметром 1,2 м висотою 10 м, на фундаментах з буронабивних паль діаметром 1,0 м довжиною 9 м.

V-й шляхопровід (варіант 1) за схемою – $1 \times 18,0 + 1 \times 24,0 + 1 \times 33,0 + 1 \times 24,0$ м, загальна довжина – 99,65 м, габарит $\Gamma - 2 \times 7,0 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні. фундаменти з буронабивних паль довжиною до 20 м.

Обговорювали: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Кошель О.М., Федоренко О.В., Парубець М.Г., Павленко В.А. – варіанти схем організації дорожнього руху, площу відведення землі під розв'язки та можливість її відведення, переваги та недоліки варіантів розв'язок їх вартісні показники, конструктивні варіанти шляхопроводів, необхідність підвищення жорсткості стоянів та підсилення фундаментної частини шляхопроводів. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування за узгодження першого варіанту схеми транспортної розв'язки № 3 та проектних рішень конструкцій шляхопроводу за варіантом № 1 на них на голосування:

Голосували:

«за» – 10 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 1 член: Стьожка В.В.

Вирішили: Узгодити перший варіант схеми будівництва транспортної розв'язки в двох рівнях на перетині з автомобільною дорогою Н-17 Львів – Луцьк та узгодити із врахуванням доопрацювання у робочому порядку зауважень висловлених на Технічній раді по конструкціям шляхопроводів за варіантами № 1.

3.3. Штучні споруди

3.3.1. Естакада на ПК 632+53

Навели три проектні варіанти естакади, яка складається з 2 окремих естакад під окремих напрямом руху з габаритом $\Gamma - 2 \times (10,75 + 0,75)$:

варіант 1 – сталева 3-х прогонова будова з ортотропною плитою за схемою – $1 \times 64,0 + 1 \times 80,0 + 1 \times 64$ довжиною 209,9 м

варіант II – монолітна попередньо напружена 3-х прогонова будова за схемою – $1 \times 64,0 + 1 \times 80,0 + 1 \times 64$ довжиною 209,9 м

варіант III – сталезалізобетонна 4-х прогонова будова за схемою – $1 \times 42 + 2 \times 52,5 + 1 \times 42$, довжиною 189,9 м.

Навели їх техніко-економічні характеристики та конструктивні показники.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г., Павленко В.А. – конструктивні рішення варіантів естакади, їх переваги та недоліки, вартісні показники, недоцільність застосування на даний час сталевих конструкцій прогонових будов. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування за узгодження проектних рішень конструкції естакади за варіантом № 3 на голосування:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьошка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва естакади на ПК 632+53 за варіантом III із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.2. Естакада на ПК 639+79:

Доповіли, що естакада перетинає долину р. Млинівка, пасовище, польові дороги та залізницю. Навели три варіанти естакади, за результатами порівняння варіантів та обговорення запропонували варіант I за схемою:

(права гілка) $(1 \times 52 + 1 \times 64 + 1 \times 52) + (1 \times 64 + 4 \times 80 + 1 \times 64) + (1 \times 52 + 1 \times 64 + 1 \times 80 + 1 \times 64 + 1 \times 52) + (1 \times 64 + 1 \times 80 + 1 \times 80 + 1 \times 64)$;

(ліва гілка) $(1 \times 52 + 1 \times 64 + 1 \times 52) + (1 \times 64 + 4 \times 80 + 1 \times 64) + (1 \times 52 + 1 \times 48 + 1 \times 48 + 1 \times 57 + 1 \times 55 + 1 \times 52) + (1 \times 64 + 1 \times 80 + 1 \times 80 + 1 \times 64)$, довжина естакади – 1217,9 м.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г., Павленко В.А. – конструктивні рішення варіантів естакади, їх переваги та недоліки, вартісні показники, пересічення із залізничними коліями та перспективи їх добудови у подальшому, необхідність доопрацювання можливості максимального застосування сталезалізобетонних прогонових будов довжиною 33 м. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження у цілому проектних рішень конструкції естакади на ПК 639+79 за варіантом I із доопрацюванням у робочому порядку можливості застосування сталезалізобетонних прогонових будов довжиною 33 м:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьошка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва естакади на ПК 639+79 за варіантом I із доопрацюванням у робочому порядку максимальної можливості застосування збірно-монолітних конструкцій сталезалізобетонних прогонових будов довжиною 33 м.

3.3.3. Естакада на ПК 800+41:

Поінформували, що естакада перетинає долину (торфовище), річку, канал та озеро. Навели два варіанти естакади, за результатами порівняння варіантів запропонували варіант I за схемою (права-ліва гілка) – $(1 \times 24,0) + (2 \times 33,0) + (2 \times 33,0) + (2 \times 33,0) + (1 \times 42,0 + 1 \times 52,5 + 1 \times 63,0 + 1 \times 44,5)$ м, загальна довжина – 439,1 м, габарит $\Gamma - 2 \times (10,75 + 0,75)$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, естакада: опори №1 – № 8 збірно-монолітні, опори № 8 – № 12 сталезалізобетонні.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г. – конструктивні рішення варіантів естакади їх переваги та недоліки, вартісні показники. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень конструкції естакади на ПК 800+41 за варіантом I:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва естакади на ПК 800+41 за варіантом I із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.4. Шляхопровід на ПК 608+03

Навели два проектні рішення варіантів шляхопроводу, за результатами порівняння варіантів запропонували I варіант - прогонова будова із з/б напружених балок, I-подібних, висотою 1,2 м, за схемою – $2 \times 29,0$ м, загальна довжина – 58,75 м, габарит $\Gamma - 8,0 + 1,8 + 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г. – конструктивні рішення варіантів шляхопроводу їх переваги та недоліки, вартісні показники, необхідність збільшення жорсткості крайніх стоянів з улаштуванням фундаментної частини як на проміжних опорах. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 608+03 за варіантом I:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 608+03 за варіантом I із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.5. Шляхопровід на ПК 619+88

Навели два проектні рішення варіантів шляхопроводу через дорогу, за результатами порівняння варіантів запропонували варіант I за схемою – $1 \times 24,0$ м, загальна довжина – 24,70 м, габарит $\Gamma - 2 \times 10,75 + 2 \times 0,75 + 4,50$ м, розрахункові навантаження

A-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г. – конструктивні рішення варіантів шляхопроводу їх переваги та недоліки, вартісні показники. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 619+88 варіантом І:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьошка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 619+88 за варіантом І.

3.3.6. Міст на ПК 649+73 через р. Млинівка

Навели два варіанти мосту:

варіант І – міст однопрогоновий, довжина 15,7 м, косий в плані, кут пересічення річки 60°. Габарит $G-2 \times 10,75 + 2 \times 0,75 + 4,5$, статична схема – розрізна. Прогонова будова із збірних напружених залізобетонних балок, І-подібних, висотою 0,9 м;

Варіант ІІ – гофрована труба. Параметри конструкції: ширина – 13,028 м, висота – 2,83 м., довжина конструкції по низу – 48,84 м., довжина конструкції по верху – 40,77 м.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г. – конструктивні рішення варіантів мосту, їх переваги та недоліки, відсутність вартісних показників порівняння варіантів, інженерно-геологічні умови траси, розміри тампонажного шару бетону. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень мосту на ПК 649+73 варіантом І із доопрацювання у робочому порядку економічної доцільності застосування варіанту ІІ за зауваженнями, висловленими на засіданні Технічної ради.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьошка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва мосту на ПК 649+73 за варіантом І із доопрацюванням у робочому порядку економічної доцільності застосування варіанту ІІ за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.7. Шляхопровід на ПК 671+35

Навели два варіанти проектних рішень шляхопроводу і за результатами їх порівняння запропонували варіант № 1 за схемою – $1 \times 21,0 + 2 \times 24,0 + 1 \times 21,0$ м, загальна довжина – 91,60 м, з 2-ма смугами руху по 3,0 м та 2-ма смугами безпеки шириною по 1,0 м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки І-подібні.

Обговорювали: Островецький О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г.– конструктивні рішення варіантів шляхопроводу, їх переваги та недоліки, обґрунтування довжини крайніх прольотних будов. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 671+35 за варіантом № 1 із доопрацюванням в робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островецький О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стюжка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 671+35 за варіантом № 1 із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.8. Шляхопровід на ПК 691+55

Навели два варіанти шляхопроводу:

Варіант I – шляхопровід однопрогоновий, довжиною 21,7 м, габарит $G-2 \times 10,75 + 2 \times 0,75 + 4,5$, прогонова будова із збірних залізобетонних напружених балок, I-подібних, висотою 0,9 м;

Варіант II – гофрована труба, параметри конструкції: ширина – 14,09 м, висота – 3,07 м, довжина конструкції по низу – 43,51 м, довжина конструкції по верху – 34,22 м.

Обговорювали: Островецький О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г. – конструктивні рішення варіантів шляхопроводу їх переваги та недоліки, відсутність вартісних показників порівняння варіантів, інженерно-геологічні умови траси, величину тампонажного шару бетону. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 691+55 варіантом 1 із доопрацювання в робочому порядку економічної доцільності застосування варіанту 2 за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островецький О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стюжка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 691+55 за варіантом I із доопрацюванням в робочому порядку економічної доцільності застосування варіанту II за зауваженнями, висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.9. Шляхопровід на ПК 720+76

Навели два варіанти шляхопроводу, за результатами їх порівняння та обговорення запропонували варіант II за схемою – $2 \times 32,68$ м, загальна довжина – 66,85 м, габарит $G-9,20 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г.– конструктивні рішення варіантів шляхопроводу, їх переваги та недоліки, вартісні показники. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 720+76 за варіантом II:

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 720+76 за варіантом II.

3.3.10. Шляхопровід на ПК 792+20

Навели два варіанти проектних рішень шляхопроводу (для проїзду пожежних машин). За результатами порівняння варіантів запропонували варіант I за схемою – 2×33,0 м, загальна довжина – 66,75 м, габарит Г–6,5 м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, шляхопровід залізобетонний з монолітною плитою проїзної частини, балки I-подібні.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г.– конструктивні рішення варіантів шляхопроводу, їх переваги та недоліки, вартісні показники, необхідність збільшення жорсткості крайніх стоянів з улаштуванням фундаментної частини як на проміжних опорах, влаштування технологічних проходів, врахування пішохідного руху. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 792+20 за варіантом I.

Голосували:

«за» – 10 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Безуглий А.О.

«проти» – 1 член: Стьожка В.В.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 792+20 за варіантом I із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.3.11. Шляхопровід на ПК 811+10

Навели два варіанти шляхопроводу, за результатами їх порівняння та обговорення запропонували II варіант з улаштуванням металевої гофрованої труби шириною – 9,58 м, висотою – 4,79 м.

Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Парубець М.Г.– конструктивні рішення варіантів шляхопроводу, їх переваги та недоліки, вартісні показники, інженерно-геологічні умови траси, конструкцію фундаменту металевої гофрованої труби. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання на голосування про узгодження проектних рішень шляхопроводу на ПК 811+10 варіантом за II із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Аксьонов С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Кошель О.М., Павленко В.А., Котул І.В., Парубець М.Г., Стьожка В.В., Безуглий А.О.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів:

Вирішили: Узгодити проектні рішення будівництва шляхопроводу на ПК 811+10 за варіантом II із доопрацюванням у робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

3.4. Вирішили: Схвалити в цілому запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту будівництва північної ділянки об'їзної автомобільної дороги м. Львів, Львівська область, з урахуванням їх доопрацювання в робочому порядку за зауваженнями висловленими на засіданні Технічної ради.

Заступник Голови Технічної ради Укравтодору

О.І. ХАРЧЕНКО

Секретар Технічної ради Укравтодору

С.Ю. АКСЬОНОВ