

ЗАТВЕРДЖУЮ:

В.о. Голови Державного
агентства автомобільних доріг
України

_____ С. НОВАК

«_____» _____ 2018 року

ПРОТОКОЛ № 22

засідання Технічної ради Державного агентства автомобільних доріг України
(Укравтодор)

м. Київ

17 грудня 2018 року

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

Присутні:

- **члени ради:** Островерхий О.Г., Цепелев С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

- **запрошені:** Решетник Г.О., Солов'ян Н.П., Москаленко В.Г., Климчук С.М., Назарьянц А.Я., Чечуга О.С., Простун А.В., Нудель О.М., Цапок Я.О., Бережної Ю.М., Лужицький О.Ф., Нечай Л.Є., Труденко Д.В., Шаповалов О.В., Богатир М.І., Войтенко С.В., Кочан С.С., Марочка В.В.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ:

1. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту з реконструкцією штучних споруд автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) на ділянці км 65+500 – км 198+550, Чернігівська область.

2. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-26 Чугуїв – Мілове (через м. Старобільськ) на ділянці км 222+285 – км 228+000, Луганська область.

3. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Р-66 Контрольно-пропускний пункт "Демино – Олександрівка" – Сватове – Лисичанськ – Луганськ на ділянках км 50+900 – км 60+000 та км 60+000 – км 66+600, Луганська область.

4. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 96+800 – км 99+000, км 99+900 – км 104+000, Хмельницька область.

5. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Т-06-12 Новоград-Волинський – Полонне – Старокостянтинів на ділянці км 96+200 – км 98+580, Хмельницька область.

6. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по штучних спорудах об'єкту реконструкції автомобільної дороги загального користування державного значення

Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь на ділянці км 109+200 – км 120+800, Черкаська область.

7. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 463+400 – км 472+218, Харківська область.

8. Розгляд проектних рішень по об'єкту будівництво автомобільної дороги державного значення М-04 Знам'янка – Луганськ – Ізварине (на м. Волгоград через мм. Дніпро, Донецьк) на ділянці обходу м. Дніпра від автомобільної дороги державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь до межі м. Дніпра, штучні споруди для проїзду сільськогосподарської техніки, Дніпропетровська область.

Питання 1. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту з реконструкцією штучних споруд автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) на ділянці км 65+500 – км 198+550, Чернігівська область.

1.1. Доповідач: Решетник Г.О. – перший заступник начальника Служби автомобільних доріг у Чернігівській області, співдоповідачі: Солов'ян Н.П. – начальник інвестиційно-кошторисного відділу Служби автомобільних доріг у Чернігівській області, Климчук С.М., Назарьянц А.Я., Чечуга О.С. – головні інженери проекту ПП «Парк Нових Технологій», Цапок Я.О. – головний інженери проекту ТОВ «Інтерпроект», Простун А.В., Нудель О.М. – головні інженери проекту ТОВ «Віакон Україна».

Доповіли, що за рішенням Технічної ради від 07.12.2018 з врахуванням зауважень доопрацьовано проектні рішення по об'єкту капітального ремонту з реконструкцією штучних споруд автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ), на ділянці км 65+500 – км 68+895, км 151+145 – 198+550 (існуючий дорожній одяг нежорсткого типу), на ділянці км 68+895 – 151+145 (існуючий дорожній одяг жорсткого типу). Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Навели 2 варіанти дорожнього одягу та надали вартість 1 м² по варіантах, за результатами порівняння запропонували погодити І варіант, як найбільш доцільний, навели вартісні показники:

на ділянці км 65+500 – км 68+895, км 151+145 – 198+550 (існуючий дорожній одяг нежорсткого типу):

на підсиленні:

- фрезерування існуючого покриття - 8 см
- вирівнюючий шар основи із органо-мінеральної суміші фрезерованого асфальтобетону з додаванням оптимальної щебенево-піщаної суміші та укріпленням комплексним в'язучим С9, М 20
- шар основи із органо-мінеральної суміші фрезерованого асфальтобетону з додаванням оптимальної щебенево-піщаної суміші та укріпленням комплексним в'язучим С9, М 20 - 16 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 11см

- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см
- на розширенні:**
- прошарок з геосинтетичного матеріалу (нетканого термічно скріпленого), типу ГТ.Н.Т.-2
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 35 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-20, укріпленої цементом, М20 - 16 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 11 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см
- на ділянці км 68+895 – 151+145 (існуючий дорожній одяг жорсткого типу):**
- на підсиленні:**
- зняття внутрішніх напружень за рахунок дефрагментації цементобетонних плит
- вирівнюючий шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, ІІ марки АСГ.Др.Щ.А.НП.ІІ. - 6 см
- армуючий синтетичний матеріал з відносним видовженням при розтягу до 6 %, модулем пружності (міцність на розтяг), не менше - 50 кН
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 12 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см
- на розширенні:**
- прошарок з геосинтетичного матеріалу (нетканого термічно скріпленого),
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 35 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-20, укріпленої цементом, М20 - 16 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, ІІ марки АСГ.Др.Щ.А.НП.ІІ. - 6 см
- армуючий синтетичний матеріал з відносним видовженням при розтягу до 6 %, модулем пружності (міцність на розтяг), не менше - 50 кН
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 12 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см
- на ділянці км 138+100 – 140+000 підходи до моста та шляхопроводу та на км 133+600 підходи до шляхопроводу:**
- розбирання існуючих цементобетонних плит
- прошарок з геосинтетичного матеріалу (нетканого термічно скріпленого), типу ГТ.Н.Т.-2
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 35 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-20, укріпленої цементом, М20 - 16 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 11 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см

міст через р. Недра на км 78+943 було збудовано у 1960 році. Загальна довжина мосту – 19,34 м, схема мосту 1×18,00 м, габарит Г–11,6+2×1,50 м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – збірна залізобетонна. Навели основні дефекти та пошкодження: відсутність гідроізоляції, руйнування консольної частини тротуарної плити, корозія металевих балок, руйнування опорних частин, відсутність водовідведення, просідання та руйнування асфальтобетонного покриття. Навели 2 варіанти проектних рішень ремонту мосту через р. Недра та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували I варіант залізобетонний міст з індивідуальних таврових балок з каркасним армуванням, балочної нерозрізної рамної системи за схемою 1×18,00 м, габарит моста Г–9,0+1,8+1,25 м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, довжина мосту – 19,60 м з улаштуванням деформаційних швів, тротуарів бар’єрного огороження та зовнішнього освітлення.

міст через р. Супій на км 89+116 було збудовано у 1960 році. Загальна довжина мосту – 16,80 м, схема мосту 3×5,60 м, габарит Г–6,84+2×0,72 м, розрахункові навантаження Н-18, НК-80, прогонова будова – збірна залізобетонна. Навели основні дефекти та пошкодження: відсутність гідроізоляції, руйнування консольної частини тротуарної плити, корозія металевих балок, руйнування опорних частин, відсутність водовідведення, просідання та руйнування асфальтобетонного покриття. Навели 2 варіанти проектних рішень ремонту мосту через р. Супій та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували I варіант залізобетонний міст з індивідуальних таврових балок з каркасним армуванням, балочної нерозрізної рамної системи за схемою 1×18,00 м, габарит моста Г–9,0+1,8+1,25 м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, довжина мосту – 19,60 м з улаштуванням деформаційних швів, тротуарів бар’єрного огороження та зовнішнього освітлення.

Також передбачено реконструкцію штучних споруд з підходами:

шляхопровід через залізницю на км 133+600 було збудовано у 1976 році. Загальна довжина шляхопроводу – 69,62 м, схема шляхопроводу 3×22,16 м, габарит Г–9,38+2×1,45 м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – збірно-монолітна залізобетонна ребриста. Навели основні дефекти та пошкодження: відсутність гідроізоляції, корозія балок, руйнування опорних частин, відсутність водовідведення, просідання та руйнування асфальтобетонного покриття. Навели 2 варіанти проектних рішень реконструкції шляхопроводу та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували I варіант залізобетонний шляхопровід з косиною $A=55^\circ$ з індивідуальних таврових балок з каркасним армуванням, балочної нерозрізної рамної системи за схемою 1×21,00+1×24,00+1×21,00 м, довжина шляхопроводу – 67,55 м з улаштуванням деформаційних швів, тротуарів бар’єрного огороження та зовнішнього освітлення, габарит шляхопроводу Г–9,5+2×1,25 м, розрахункові навантаження А-15, НК-100.

міст через р. Удай на км 138+361 було збудовано у 1976 році. Загальна довжина мосту – 63,83 м, схема мосту 3×21,00 м, габарит Г–9,87+2×1,55 м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – розрізна, виконана із збірних уніфікованих попередньо-напружених залізобетонних балок. Навели 3 варіанти

проектних рішень з реконструкції ремонту мосту через р. Удай та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували II варіант залізобетонний міст, температурно-нерозрізна балочна система за схемою $1 \times 21,00 + 1 \times 27,00 (1 \times 28,00) + 1 \times 21,00$ м, габарит моста $\Gamma - 9,5 + 2 \times 1,25$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, довжина мосту – 70,86 м з I-подібних балок, з улаштуванням монолітної залізобетонної плити, деформаційних швів, тротуарів бар'єрного огороження та зовнішнього освітлення.

шляхопровід через залізницю на км 139+600 було збудовано у 1975 році. Загальна довжина шляхопроводу – 54,72 м, схема шляхопроводу $3 \times 16,76$ м, габарит моста $\Gamma - 9,5 + 1,45 + 0,70$ м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – розрізна, виконана із збірних уніфікованих попередньо-напружених залізобетонних балок. Навели 3 варіанти проектних рішень реконструкції шляхопроводу та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували II варіант залізобетонний шляхопровід, температурно-нерозрізна прогонова будова за схемою $1 \times 21,00 + 1 \times 24,00 + 1 \times 21,00$ м, габарит моста $\Gamma - 9,5 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, довжина мосту – 67,14 м, з I-подібних балок, з улаштуванням монолітної залізобетонної плити, деформаційних швів, тротуарів бар'єрного огороження та зовнішнього освітлення.

міст через р. Удай на км 147+902 було збудовано у 1977 році. Загальна довжина мосту – 70,50 м, схема мосту $3 \times 22,16$ м, габарит $\Gamma - 9,5 + 2 \times 1,50$ м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – розрізна, виконана із збірних уніфікованих попередньо-напружених залізобетонних балок. Навели 4 варіанти проектних рішень реконструкції мосту через р. Удай та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували III варіант із збереженням існуючого залізобетонного мосту, габарит моста $\Gamma - 9,5 + 2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-11, НК-80, довжина мосту – 67,28 м з улаштуванням монолітної залізобетонної плити, деформаційних швів, виконання комплексу заходів по захисту бетонних поверхонь споруди, тротуарів бар'єрного огороження та зовнішнього освітлення. Окрім того, у зв'язку з відсутністю можливості вилучення земельних ділянок проектами капітального ремонту та реконструкції запропонували: на ділянках км 138+100 – км 140+000, км 140+000 – км 147+700 та км 148+100 – км 152+000 запропонували улаштування підпірних стінок з габіонних конструкцій та на підходах до шляхопроводу на 139+600 радіус опуклої кривої $R=5500$ м, і зменшення радіусу до $R=8,0$ м на з'їзді до дачних ділянок на ділянці км 138+100 – км 140+000 (ПК 9+70).

Запропонували на км 79+150 – км 88+816 застосування варіанту з використанням сталеві сітки, як для експериментальної ділянки:

на підсиленні:

- зняття внутрішніх напружень за рахунок дефрагментації цементобетонних плит
- вирівнюючий шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, II марки АСГ.Др.Щ.А.НП.ІІ.
- сталеві плетена сітка з шестигранними чарунками подвійного кручення із вплетеним жорстким укріпленням в поперечній площині із плоского скрученого дроту прямокутного профілю з межею міцності на розтяг із заповненням чарунків сітки ЛЕМС:

- 6 см

- в поздовжньому напрямку, не менше - 40 кН
- в поперечному напрямку, не менше - 50 кН
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 9 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см

на розширенні:

- прошарок з геосинтетичного матеріалу (нетканого термічно скріпленого),
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 35 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-20, укріпленої цементом, М20 - 16 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, ІІ марки АСГ.Др.Щ.А.НП.ІІ. - 6 см
- сталева плетена сітка з шестигранными чарунками подвійного кручення із вплетеним жорстким укріпленням в поперечній площині із плоского скрученого дроту прямокутного профілю з межею міцності на розтяг із заповненням чарунків сітки ЛЕМС:
- в поздовжньому напрямку, не менше - 40 кН
- в поперечному напрямку, не менше - 50 кН
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 9 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см

1.2. Обговорювали: Харченко О.І., Цепелев С.Ю., Островерхий О.Г., Кошель О.М., Федоренко О.В., Цинка А.О., Рибіцький О.О., Котул І.В., Никитюк О.А – вид робіт по класифікатору, геометричні параметри автомобільної дороги, ширину смуги руху, інтенсивність руху та склад транспортного потоку, розрахунковий модуль пружності, конструкцію дорожнього одягу, дефрагментацію цементобетонного покриття, доцільність застосування: сталеві сітки, геосинтетичного та армуючого синтетичного матеріалу, улаштування експериментальної ділянки та її довжину, ґрунти земляного полотна, перевлаштування штучних споруд, несну здатність ґрунтів, геологічні та гідрологічні розрахунки.

1.2.1. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропонованих замовником доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту з реконструкцією штучних споруд автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) на ділянці км 65+500 – км 198+550 у Чернігівській області на голосування.

Голосували:

«за» – 6 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цинка А.О., Кошель О.М., Котул І.В., Рибіцький Л.Л.

«проти» – 5 членів: Цепелев С.Ю., Федоренко О.В., Аксьонов С.Ю., Никитюк О.А., Павленко В.А.

«утримались» – 0 членів.

1.2.2. За результатами обговорення з урахуванням консультацій та зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про можливість улаштування експериментальної ділянки протяжністю 500 м по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) на км 79+150 – км 88+816 з застосуванням варіанту з використанням сталевих сіток на голосування.

Голосували:

«за» – 6 членів: Островерхий О.Г., Цепелев С.Ю., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Рибіцький Л.Л., Кошель О.М.

«проти» – 5 членів: Харченко О.І., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Котул І.В., Павленко В.А.

«утримались» – 0 членів.

1.2.3. За результатами обговорення з урахуванням консультацій та зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про можливість улаштування експериментальної ділянки по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) по всій протяжності на км 79+150 – км 88+816 застосування варіанту з використанням сталевих сіток на голосування.

Голосували:

«за» – 2 членів: Островерхий О.Г., Цинка А.О.

«проти» – 6 членів: Цепелев С.Ю., Аксьонов С.Ю., Никитюк О.А., Рибіцький Л.Л., Кошель О.М., Котул І.В.

«утримались» – 3 членів. Харченко О.І., Федоренко О.В., Павленко В.А.

1.3. Вирішили:

1.3.1. Схвалити з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту капітального ремонту з реконструкцією штучних споруд автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) на ділянці км 65+500 – км 198+550, Чернігівська область.

1.3.2. Шляхом голосування відхилити пропозицію запроповану замовником про можливість улаштування експериментальної ділянки по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги загального користування державного значення Н-07 Київ – Суми – Юнаківка (на м. Курськ) по всій протяжності на км 79+150 – км 88+816 протяжністю 9,7 км застосування варіанту з використанням сталевих сіток та рекомендувати замовнику можливість використання сталевих сіток на експериментальній ділянці протяжністю 500 м.

Питання 2. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-26 Чугуїв – Мілове (через м. Старобільськ) на ділянці км 222+285 – км 228+000, Луганська область.

2.1. Доповідач: Бережної Ю. М. – начальник Служби автомобільних доріг у Луганській області, **співдоповідач:** Лужицький О.Ф. – керівник відділу проектування доріг ТОВ «НВП ДОРПРОЕКТ».

Доповіли, що за рішенням Технічної ради від 22.11.2018 з врахуванням зауважень доопрацьовано проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-26 Чугуїв – Мілове (через м. Старобільськ) на ділянці км 222+285 – км 228+000. Зазначили, що проектна ділянка автомобільної дороги має параметри II технічної категорії. Геометричні параметри існуючої дороги в межах нормативних. На даний час ділянка дороги знаходиться у незадовільному стані з руйнуванням дорожнього одягу: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності, просадки. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдїпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Навели 2 варіанти дорожнього одягу та надали вартість 1 м² по варіантах, за результатами порівняння запропонували погодити I варіант, як найбільш доцільний, навели вартісні показники:

- | | |
|--|---------|
| - фрезерування існуючого покриття | - 7 см |
| - шар основи із щебенево-піщаної суміші С-7 | - 15 см |
| - шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, I марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. | - 10 см |
| - шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу Б, II марки АСГ.Др.Щ.Б.НП.ІІ. | - 5 см |
| - щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) | - 5 см |

2.2. Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Федоренко О.В. – вид робіт по класифікатору, геометричні параметри автомобільної дороги, інтенсивність руху та склад транспортного потоку, розрахунковий модуль пружності, матеріали та товщини конструктивних шарів дорожнього одягу, питання утилізації відфрезованого матеріалу, врахування потреб маломобільних верств населення, улаштування: бар'єрного огороження, тротуарів, пішохідних переходів, зовнішнього освітлення, автобусних зупинок, схеми організації дорожнього руху на період ремонту об'єкта та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропонованих замовником проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-26 Чугуїв – Мілове (через м. Старобільськ) на ділянці км 222+285 – км 228+000 у Луганській області на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелєв С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

2.3. Вирішили: Схвалити з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-26 Чугуїв – Мілове (через м. Старобільськ) на ділянці км 222+285 – км 228+000, Луганська область.

Питання 3. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Р-66 Контрольно-

пропускний пункт "Демино – Олександрівка" – Сватове – Лисичанськ – Луганськ на ділянках км 50+900 – км 60+000 та км 60+000 – км 66+600, Луганська область.

3.1. Доповідач: *Бережної Ю. М. – начальник Служби автомобільних доріг у Луганській області, співдоповідач: Лужицький О.Ф. – керівник відділу проектування доріг ТОВ «НВП ДОРПРОЕКТ».*

Доповіли, що за рішенням Технічної ради від 22.11.2018 з врахуванням зауважень доопрацьовано проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Р-66 Контрольно-пропускний пункт "Демино – Олександрівка" – Сватове – Лисичанськ – Луганськ на ділянках км 50+900 – км 60+000 та км 60+000 – км 66+600. Зазначили, що проектна ділянка автомобільної дороги має параметри III технічної категорії. Геометричні параметри існуючої дороги в межах нормативних. На даний час ділянка дороги знаходиться у незадовільному стані з руйнуванням дорожнього одягу: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності, просадки. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Навели варіанти дорожнього одягу по ділянках та надали вартість 1 м² по варіантах:

на ділянці км 50+900 – км 60+000:

- шар основи із органо-мінеральної суміші фрезерованого асфальтобетону з додаванням оптимальної щебенево-піщаної суміші та укріпленням комплексним в'язучим С7, М 60 - 14 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 10 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 5 см

на ділянці км 60+000 – км 66+600:

- шар основи із органо-мінеральної суміші фрезерованого асфальтобетону з додаванням оптимальної щебенево-піщаної суміші та укріпленням комплексним в'язучим С7, М 60 -28 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 10 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 5 см

3.2. Обговорювали: *Островерхий О.Г., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Федоренко О.В., Павленко В.А. – вид робіт по класифікатору, геометричні параметри автомобільної дороги, інтенсивність руху та склад транспортного потоку, розрахунковий модуль пружності, матеріали та товщини конструктивних шарів дорожнього одягу, схеми транспортних розв'язок, улаштування водовідведення, врахування потреб маломобільних верств населення, улаштування: бар'єрного огороження, тротуарів, пішохідних переходів, зовнішнього освітлення, дорожньої розмітки, автобусних зупинок, схеми організації дорожнього руху на період ремонту об'єкта та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропонованих замовником проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної*

дороги державного значення Р-66 Контрольно-пропускний пункт "Демино – Олександрівка" – Сватове – Лисичанськ – Луганськ на ділянках км 50+900 – км 60+000 та км 60+000 – км 66+600 у Луганській області на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелєв С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

3.3. Вирішили: Схвалити з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Р-66 Контрольно-пропускний пункт "Демино – Олександрівка" – Сватове – Лисичанськ – Луганськ на ділянках км 50+900 – км 60+000 та км 60+000 – км 66+600, Луганська область.

Питання 4. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 96+800 – км 99+000, км 99+900 – км 104+000, Хмельницька область.

4.1. Доповідач: Нечай Л.Є. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Хмельницькій області, **співдоповідач:** Жмакіна Л.С. – головний інженер проекту ТОВ «Добробут-Проект».

Доповіли, що проектна ділянка автомобільної дороги має параметри ІІ технічної категорії загальною протяжністю – 6,3 км. Геометричні параметри існуючої дороги в межах нормативних. На даний час ділянка дороги знаходиться у незадовільному стані з руйнуванням дорожнього одягу: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності, просадки. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Навели варіанти дорожнього одягу по ділянках та надали вартість 1 м² по варіантах:

на ділянці км 96+800 – км 99+000, км 99+900 – км 104+000:

на підсиленні:

- фрезерування існуючого покриття - 5 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А-Б, І марки АСГ.Кр.П.А-Б.НП.І. - 12 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 6 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см

на розширенні:

- шар основи із щебеню - 20 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 15 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-40, укріпленої цементом, М20 - 15 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А-Б, І марки АСГ.Кр.П.А-Б.НП.І. - 12 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 6 см

- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20)

- 5 см

4.2. Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Федоренко О.В., Павленко В.А. – вид робіт по класифікатору, геометричні параметри автомобільної дороги, інтенсивність руху та склад транспортного потоку, розрахунковий модуль пружності, матеріали та товщини конструктивних шарів дорожнього одягу, улаштування водовідведення, врахування потреб маломобільних верств населення, улаштування: бар'єрного огородження, тротуарів, пішохідних переходів, зовнішнього освітлення, дорожньої розмітки, автобусних зупинок, схеми організації дорожнього руху на період ремонту об'єкта та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропонованих замовником проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 96+800 – км 99+000, км 99+900 – км 104+000 у Хмельницькій області на голосування.

Голосували:

«за» – 10 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелєв С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 1 член: Кошель О.М.

4.3. Вирішили: Схвалити з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Н-03 Житомир – Чернівці на ділянці км 96+800 – км 99+000, км 99+900 – км 104+000, Хмельницька область.

Питання 5. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Т-06-12 Новоград-Волинський – Полонне – Старокостянтинів на ділянці км 96+200 – км 98+580, Хмельницька область.

5.1. Доповідач: Нечай Л.Є. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Хмельницькій області, співдоповідач: Жмакіна Л.С. – головний інженер проекту ТОВ «Добробут-Проект».

Доповіли, що проектна ділянка автомобільної дороги має параметри III технічної категорії загальною протяжністю – 2,38 км. Геометричні параметри існуючої дороги в межах нормативних. На даний час ділянка дороги знаходиться у незадовільному стані з руйнуванням дорожнього одягу: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності, просадки. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдїпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Навели варіанти дорожнього одягу по ділянках та надали вартість 1 м² по варіантах:

на підсиленні:

- фрезерування існуючого покриття

- 5 см

- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, I марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І.

- 10 см

- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 5 см
- на розширенні:**
- шар основи із щебеню - 15 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 15 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-40, укріпленої цементом, М20 - 15 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 10 см
- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, І марки АСГ.Др.Щ.А.НП.І. - 5 см

5.2. Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Федоренко О.В., Цинка А.О. – вид робіт по класифікатору, геометричні параметри автомобільної дороги, інтенсивність руху та склад транспортного потоку, розрахунковий модуль пружності, матеріали та товщини конструктивних шарів дорожнього одягу, врахування потреб маломобільних верств населення, улаштування: бар'єрного огороження, тротуарів, пішохідних переходів, зовнішнього освітлення, дорожньої розмітки, автобусних зупинок, схеми організації дорожнього руху на період ремонту об'єкта та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення запропонованих замовником проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Т-06-12 Новоград-Волинський – Полонне – Старокостянтинів на ділянці км 96+200 – км 98+580у Хмельницькій області на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелєв С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

5.3. Вирішили: Схвалити запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення Т-06-12 Новоград-Волинський – Полонне – Старокостянтинів на ділянці км 96+200 – км 98+580, Хмельницька область.

Питання 6. Розгляд доопрацьованих проектних рішень по штучних спорудах об'єкту реконструкції автомобільної дороги загального користування державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь на ділянці км 109+200 – км 120+800, Черкаська область.

6.1. Доповідач: Труденко Д.В. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Черкаській області, співдоповідач: Шаповалов О.В. – головний інженер проекту ТОВ НВО «Трансінжиніринг».

Доповіли, що за рішенням Технічної ради від 01.11.2018 з врахуванням зауважень доопрацьовано проектні рішення по штучних спорудах об'єкту реконструкції автомобільної дороги загального користування державного значення Н-08 Бориспіль

– Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь на ділянці км 109+200 – км 120+800.

міст через р. Золотоношка на км 113+129 було збудовано у 1974 році. Загальна довжина мосту – 18,00 м, схема мосту $1 \times 18,00$, габарит $\Gamma-11,8+2 \times 0,85$ м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – залізобетонна, статична схема – балочна розрізна. Навели основні дефекти та пошкодження: відсутність гідроізоляції, руйнування консольної частини тротуарної плити, корозія металевих балок, руйнування опорних частин, відсутність водовідведення, просідання та руйнування асфальтобетонного покриття. Навели 2 варіанти проектних рішень реконструкції мосту через р. Золотоношка та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували I варіант залізобетонний міст з залізобетонних попередньо-напружених балок об'єднаних монолітною плитою, за статичною схемою – розрізною $1 \times 18,0$ м, габаритом $\Gamma-9,5+2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, довжина мосту – 18,7 м з улаштуванням тротуарів бар'єрного огороження та зовнішнього освітлення.

шляхопровід через залізницю на км 117+180 було збудовано у 1974 році. Загальна довжина шляхопроводу – 42,10 м, схема мосту $1 \times 12,00+1 \times 18,00+1 \times 12,00$, габарит $\Gamma-11,7+2 \times 0,85$ м, розрахункові навантаження Н-30, НК-80, прогонова будова – залізобетонна, статична схема – балочна розрізна. Навели основні дефекти та пошкодження: відсутність гідроізоляції, руйнування консольної частини тротуарної плити, корозія металевих балок, руйнування опорних частин, відсутність водовідведення, просідання та руйнування асфальтобетонного покриття. Навели 2 варіанти проектних рішень реконструкції шляхопроводу через залізницю та результати інженерно-гідрологічних вишукувань та розрахунків та вартісні показники. Запропонували I варіант реконструкції шляхопроводу з залізобетонних попередньо-напружених балок об'єднаних монолітною плитою, за статичною схемою – температурно-нерозрізною $1 \times 9,00+1 \times 24,00+1 \times 9,00$ м, габаритом $\Gamma-13,0+2 \times 0,75$ м, розрахункові навантаження А-15, НК-100, довжина мосту – 42,71 м з улаштуванням тротуарів бар'єрного огороження та зовнішнього освітлення.

Додали, що реконструкцією передбачено ремонт 3 кільцевих розв'язок та 6 залізобетонних одноочкових круглих труб на км 110+201, км 114+675, км 115+202, км 116+081, км 119+177, км 120+518.

6.2. Обговорювали: Островерхий О.Г., Федоренко О.В., Павленко В.А., Кошель О.М. – варіанти схем мосту та шляхопроводу, розрахунки стійкості та несну здатність споруди, влаштування дренажів та водовідведення, розрахункові навантаження, влаштування монолітної накладної плити, ґрунти земляного полотна, ширину смуги розширення, влаштування додаткової смуги на підйом, влаштування перехідно-швидкісних смуг на кільцевих розв'язках, врахування потреб маломобільних верств населення, улаштування: тротуарів, пішохідних переходів, зовнішнього освітлення, бар'єрного огороження, автобусних зупинок, схеми організації дорожнього руху на період ремонту об'єкта та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропонованих замовником

доопрацьованих проектних рішень по штучних спорудах об'єкту реконструкції автомобільної дороги загального користування державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь на ділянці км 109+200 – км 120+800 у Черкаській області на голосування.

Голосували:

«за» – 9 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелев С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Рибіцький Л.Л., Котул І.В.

«проти» – 1 член: Кошель О.М.

«утримались» – 1 член: Павленко В.А.

6.3. Вирішили: Схвалити з урахуванням зауважень, висловлених на засіданні Технічної ради, запропоновані замовником доопрацьовані проектні рішення по штучних спорудах об'єкту реконструкції автомобільної дороги загального користування державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь на ділянці км 109+200 – км 120+800, Черкаська область.

Питання 7. Розгляд проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 463+400 – км 472+218, Харківська область.

7.1. Доповідач: Богатир М.І. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Харківській області, **співдоповідач:** Войтенко С.В. – директор Харківської філії ДП «Укрдінпродор» «Харківдінпрошлях».

Доповіли, що проектна ділянка автомобільної дороги має параметри І-б технічної категорії загальною протяжністю – 6,3 км. Геометричні параметри існуючої дороги в межах нормативних. На даний час ділянка дороги знаходиться у незадовільному стані з руйнуванням дорожнього одягу: вибоїни, сітка тріщин, викришування, втрата несучої здатності, просадки. Поінформували, що варіанти конструкцій дорожнього одягу опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдінпродор» та ДП «ДерждорНДІ». Навели 3 варіанти дорожнього одягу по зазначеній ділянці та надали вартість 1 м² по варіантах, запропонували узгодити І варіант:

на підсиленні:

- вирівнюючий шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І.
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 10 см
- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см

на розширенні:

- шар із піску - 15 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші С-5 - 17 см
- шар основи із щебенево-піщаної суміші ЩПС-20, укріпленої цементом, М20 - 15 см
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А-Б, І марки АСГ.Кр.П.А-Б.НП.І. - 10 см
- вирівнюючий шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І.
- шар з гарячої крупнозернистої асфальтобетонної суміші типу А1, І марки АСГ.Кр.Щ.А1.НП.І. - 10 см

- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20) - 5 см

7.2. Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Федоренко О.В., – вид робіт по класифікатору, геометричні параметри автомобільної дороги, інтенсивність руху та склад транспортного потоку, можливість розділення транспортних потоків, розрахунковий модуль пружності, матеріали та товщини конструктивних шарів дорожнього одягу, врахування потреб маломобільних верств населення, улаштування: бар'єрного огороження, тротуарів, пішохідних переходів, зовнішнього освітлення, дорожньої розмітки, автобусних зупинок, схеми організації дорожнього руху на період ремонту об'єкта та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення запропонованих замовником проектних рішень по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 463+400 – км 472+218 у Харківській області на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелєв С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

7.3. Вирішили: Схвалити запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту капітального ремонту автомобільної дороги державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський на ділянці км 463+400 – км 472+218, Харківська область.

Питання 8. Розгляд проектних рішень по об'єкту будівництво автомобільної дороги державного значення М-04 Знам'янка – Луганськ – Ізварине (на м. Волгоград через м. Дніпро, Донецьк) на ділянці обходу м. Дніпра від автомобільної дороги державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь до межі м. Дніпра, штучні споруди для проїзду сільськогосподарської техніки, Дніпропетровська область.

8.1. Доповідач: Кочан С.С. – заступник начальника Служби автомобільних доріг у Дніпропетровській області, співдоповідач: Марочка В.В. – головний інженер ТДВ «Дніпродіпротранс».

Доповіли, що будівництво шляхопроводу розпочато у 2012 – 2013 роках, за схемою 1×12,00+1×21,00+1×21,00+1×12,00, довжина шляхопроводу – 66,81 м, габарит Г–9,50+2×0,75 м, розрахункові навантаження А-11, НК-80. Запропонували улаштування: балок прогонових будов із попередньо напруженого залізобетону, ригелів проміжних опор із збірних залізобетонних блоків, індивідуального проектування, збірно-монолітної залізобетонної плити, монолітних технологічних тротуарів, перильного та бар'єрного огороження, деформаційних швів.

Навели варіант дорожнього одягу по зазначеній ділянці будівництва, що опрацьовано та попередньо узгоджено з ДП «Укрдіпродор» та ДП «ДерждорНДІ» та надали вартість 1 м² по зазначеному варіанту:

- шар з гарячої дрібнозернистої асфальтобетонної суміші типу А, II марки АСГ.Кр.Щ.А.НП.П.

- 10 см

- щебенево-мастиковий асфальтобетон (ЩМА-20)

- 5 см

8.2. Обговорювали: Островерхий О.Г., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Федоренко О.В., Павленко В.А. – схему шляхопроводу, розрахунки стійкості та несну здатність споруди, влаштування дренажів та водовідведення, розрахункові навантаження, влаштування монолітної накладної плити, ґрунти земляного полотна, влаштування тротуарів, міграцію тварин, вартість завершення будівельних робіт та терміни виконання робіт. За результатами обговорення заступником голови Технічної ради Укравтодору винесено питання про схвалення запропонованих замовником проектних рішень по об'єкту будівництво автомобільної дороги державного значення М-04 Знам'янка – Луганськ – Ізварине (на м. Волгоград через мм. Дніпро, Донецьк) на ділянці обходу м. Дніпра від автомобільної дороги державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь до межі м. Дніпра, штучні споруди для проїзду сільськогосподарської техніки у Дніпропетровській області на голосування.

Голосували:

«за» – 11 членів: Харченко О.І., Островерхий О.Г., Цепелев С.Ю., Федоренко О.В., Никитюк О.А., Аксьонов С.Ю., Цинка А.О., Кошель О.М., Рибіцький Л.Л., Котул І.В., Павленко В.А.

«проти» – 0 членів.

«утримались» – 0 членів.

8.3. Вирішили: Схвалити запропоновані замовником проектні рішення по об'єкту будівництво автомобільної дороги державного значення М-04 Знам'янка – Луганськ – Ізварине (на м. Волгоград через мм. Дніпро, Донецьк) на ділянці обходу м. Дніпра від автомобільної дороги державного значення Н-08 Бориспіль – Дніпро – Запоріжжя (через м. Кременчук) – Маріуполь до межі м. Дніпра, штучні споруди для проїзду сільськогосподарської техніки, Дніпропетровська область.

Заступник Голови Технічної ради Укравтодору

О.І. ХАРЧЕНКО

Секретар Технічної ради Укравтодору

С.Ю. АКСЬОНОВ