

Հավելված
ՀՀ կառավարության 2011թ.
օգոստոսի 11-ի նիստի N 31
արձանագրային որոշման

ԱՄՓՈՓ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

ՀՅՈՒՄԻՍ-ՀԱՐԱՎ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՅԻՆ ՄԻՋԱՆՑՔԻ ՆԵՐԴՐՈՒՄԱՅԻՆ ԾՐԱԳՐԻ
ՏՐԱՆՇ 1-Ի ԵՐԵՎԱՆ-ԱՇՏԱՐԱԿ, ԵՐԵՎԱՆ-ԱՐԱՐԱՏ ԵՎ ՏՐԱՆՇ 2-Ի ԱՇՏԱՐԱԿ-
ԹԱԼԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՀԱՏՎԱԾՆԵՐԻ ՎԵՐԱԿԱՌՈՑՄԱՆ ՄԱՆՐԱՄԱՍՆ
(ԱՇԽԱՏԱՆՔԱՅԻՆ) ՆԱԽԱԳԾԻ ՀԱՏՈՒԿ ՀԱՄԱԼԻՐ ՓՈՐՁԱՔՆՆՈՒԹՅԱՆ
ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ

I. ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի տրանշ 1-ի Երևան-Աշտարակ, Երևան-Արարատ և տրանշ 2-ի Աշտարակ-Թալին ճանապարհահատվածների վերակառուցման մանրամասն (աշխատանքային) նախագծի (այսուհետ՝ Նախագիծ) հատուկ համալիր փորձաքննություն անցկացնելու նպատակով Հայաստանի Հանրապետության կառավարության 2011 թվականի հունիսի 30-ի «Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի տրանշ 1-ի Երևան-Աշտարակ, Երևան-Արարատ և տրանշ 2-ի Աշտարակ-Թալին ճանապարհահատվածների վերակառուցման մանրամասն նախագծի հատուկ համալիր փորձաքննություն անցկացնելու մասին» N 931-Ա որոշմամբ ստեղծվել է միջգերատեսչական ժամանակավոր փորձաքննական հանձնաժողով (այսուհետ՝ հանձնաժողով): Հանձնաժողովի աշխատանքները կազմակերպվել են իր կողմից հաստատված աշխատակարգի համաձայն:

Ընդհանուր առմամբ տեղի է ունեցել հանձնաժողովի 3 նիստ՝ 08.07.2011թ-ին, 12.07.2011թ-ին և 03.08.2011թ-ին:

Հանձնաժողովի եզրակացությունը կազմվել է նախագծի առանձին բաժինների վերաբերյալ՝ համապատասխան լիցենզավորված կազմակերպությունների փորձաքննու-

թյան եզրակացությունների, «Հայաստանի Հանրապետության նախագծերի պետական արտագերատեսչական փորձաքննություն» ՓԲԸ-ի փորձաքննության վերաբերյալ եզրակացության, միջազգային փորձագետներ Վոլթեր Ֆրանգենբերգերի (Գերմանիա) և Սեպպո Կոկկոյի (Ֆինլանդիա) Ասիական զարգացման բանկի պատվերով իրականացրած փորձաքննության եզրակացության, Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի տրանշ 2-ի Աշտարակ-Թալին ճանապարհահատվածի վերակառուցման աշխատանքային նախագծի վերաբերյալ «Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության» պետական փորձաքննության, ինչպես նաև հանձնաժողովի կողմից կազմակերպված քննարկումների արդյունքների հիման վրա:

Նախագծի իրականացման համար ընդունվել են հետևյալ շինարարական նորմերն ու ստանդարտները՝

- ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99 Ավտոմոբիլային ճանապարհներ
- RAS Richtlinie for die Anlage von Strassen /Գերմանիա/
- RAA Richtlinie for die Anlage von Autobahnen /Գերմանիա/
- AASHTO, Պետական մայրուղիների և տրանսպորտային պաշտոնյաների ամերիկյան ասոցիացիա:

II. ՆԱԽԱԳԾԻ ՄՇԱԿՄԱՆ ՀԻՄՔԵՐԸ

Նախագծի մշակման համար հիմք են հանդիսացել՝

1. Հայաստանի Հանրապետության կառավարության և Ասիական Զարգացման բանկի միջև 15.09.2009թ. կնքված շրջանակային ֆինանսավորման համաձայնագիրը,
2. Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի կառուցման ծրագրի Վարկային համաձայնագիրը՝ կնքված 12.11.2009 թ Հայաստանի Հանրապետության և Ասիական Զարգացման բանկի միջև: Վարկ LAS: ARM 42145,
3. Խորհրդատվական ծառայությունների միանվագ վարձատրության պայմանագիր՝ կնքված 22.04.2010թ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և ՀՀ ֆինանսների նախարարության “Արտասահմանյան ֆինանսական ծրագրերի կառա-

վարման կենտրոն” ՊՀ-ի և “Ճաննախագիծ ինստիտուտ” ՄՊԸ-ի միջև /1 տրանշի նախագծում/: Փոխառություն 2561-ARM,

4. Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի առաջին փուլի շինարարական աշխատանքների վերահսկողության և երկրորդ և երրորդ փուլերի ծրագրի նախապատրաստական աշխատանքների շրջանակներում խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման 02CS002 պայմանագիրը՝ կնքված 24.09.2010թ ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության “Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կազմակերպություն” ՊՈԱԿ և Էջիս Բիսիոմ Ինտերնեյշնել կազմակերպության միջև: Փոխառություն 2729-ARM,
5. ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարի մոտ 2011թ. ապրիլի 6-ին կայացած Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման խնդիրներին նվիրված խորհրդակցության արձանագրություն,
6. Խորհրդատվական ծառայությունների միանվագ վճարումով կնքված ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության և “Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կազմակերպություն” ՊՈԱԿ-ի և Էջիս Բիսիոմ Ինտերնեյշնլի միջև կնքված 02 CS 002 պայմանագրի փոփոխության մասին
 - 12 նոյեմբերի 2010թ, համաձայնագիր թիվ 1
 - 19 հունիսի 2011 թ, համաձայնագիր թիվ 2
 - 29 հունիսի 2011թ, համաձայնագիր թիվ 3

III. ՆԱԽԱԳԾԻ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ ԵՎ ՏԵԽՆԻԿԱՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՑՈՑԱՆԻՇՆԵՐԸ

A. ՏՐԱՆՇ 1

- a. ԵՐԵՎԱՆ-ԱՇՏԱՐԱԿ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՀԱՏՎԱԾ, ԿՄ18+370-: -ԿՄ29+773

Ավտոճանապարհի նախագծման սկիզբն ընդունվել է M-1 Երևան-Գյումրի մայրուղու 19-րդ կմ /գ. Պողոջան/, իսկ վերջը՝ 30-րդ կմ /ք. Աշտարակ/:

Ավտոճանապարհի ընդհանուր երկարությունը կազմում է 11.403 կմ

Ճանապարհի նախագծման համար ընդունվել է I տեխնիկական կարգը:

Նոր ծրագիծը տարված է 3 ուղղությամբ՝ գործող ճանապարհի երկրաչափական առանցքով և հանդիպակաց ուղղությունների առանցքներով:

Եղվարդի տրանսպորտային հանգույցից մինչև Մուղնի-Վանաձորի հանգույց հանդիպակաց ուղղությունները նախագծված են առանձնացված ծրագծերով բացառությամբ Քասախ գետի կիրճի վրայի մեծ կամրջային անցման տեղամասը:

Գործող ճանապարհի ամենամեծ երկայնական թեքությունը կազմում է 62%, Քասախ գետի աջ ափի վերելքի վրա: Այդ հատվածում վերելքի ուղղությամբ թեքությունն իջեցված է մինչև 57%, իսկ վայրէջքի ուղղությամբ՝ 54%: Այս թեքություններն ավելի մեղմացնել հնարավոր չէ, քանի որ վերելքի վերջում գտնվում է Մուղնի-Վանաձոր միացյալ հանգույցը, որտեղ ուղղաձիգ ուղղությամբ նիշերի խիստ փոփոխությունը կբերեր հանգույցների ուրվագծերի փոփոխության, այսինքն հողերի օտարման խնդիր կառաջանար, որը հակասում է պայմանագրի պահանջներին: Ծրագծի վերջում երկայնական թեքությունը մեղմացված է մինչև 52%:

Նախագծվող ճանապարհը քառաշերտ է՝ բաժանիչ գոտիով: Եղվարդի հանգույցի տեղամասում բազմաթիվ ելքերի ու մուտքերի պատճառով ճանապարհը վեցշերտանի է:

Ճանապարհաձածկն ընդունված է կոշտ՝ 26 սմ հաստությամբ բետոնից, համապատասխան խճային հիմքով և ավազակոպճային հարթեցման շերտով: Ա/ճանապարհի բետոնե ծածկույթը նախատեսվում է իրականացնել հատակագծում հիմնականում 600x420 սմ ուղղանկյուն հատվածամասերով /600 սմ ըստ ճանապարհի երկարության/, որոնց միացման կարաններում տեղադրվում են ամրանային խարիսխներ և կարանները թաղանթապատվում են:

Գոյություն ունեցող քառաշերտ ճանապարհահատվածում նախատեսվում է իրականացնել հետևյալ հիմնական աշխատանքները.

- Ասֆալտբետոնե ծածկի քանդում, հիմքի վերակառուցում
- Նոր ծածկի իրականացում բետոնից h=26սմ հաստությամբ
- ջրահեռացման համակարգի իրականացում
- արհեստական կառուցվածքների /8 ուղեանց, 2 կամրջային անցում, 11 ե/բետոնյա խողովակի նորոգում և 2 հատ նոր ե/բ խողովակների կառուցում
- 4 տրանսպորտային հանգույցների՝ Եղվարդ-Աշտարակ, Մուղնի-Վանաձոր, Փարպի, Բյուրական թևերի վերակառուցում

- Երթևեկության անվտանգության էլեմենտների տեղադրում և նշագծում
- Ճանապարհահատվածի կարևորագույն տեղամասերի և հիմնական հանգույցների լուսավորության իրականացում

Նախագծվող ճանապարհահատվածի պարամետրերը և հիմնական տեխնիկատնտեսական ցուցանիշները հետևյալն են՝

- Երթևեկության շերտերի քանակը՝ 4 շերտ
- Հողային պաստառի լայնությունը՝ 26.4մ
- Երթևեկելի մասի լայնությունը՝ 2x7.2մ
- Կողնակների լայնությունը- 2x3.6մ, / ամրացված մասի լայնությունը 2.1 մ /
- Բաժանիչ գոտու լայնությունը – 4.8մ
- Ճանապարհի պատվածքի հաստությունը 66 սմ
- Հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղները Rmin-350մ
- Առավելագույն երկայնական թեքությունը 57 ‰:
- Ուռուցիկ կորերի նվազագույն շառավիղները Rmin-8000մ
- Գոգավոր կորերի նվազագույն շառավիղները Rmin-4500մ
- Երթևեկելի մասի լայնական թեքությունը - 15 ‰
- Կողնակի լայնական թեքությունը - 35 ‰
- Վիրաժի հաշվարկային թեքությունը - 40 ‰
- Լուսավորվող տեղամասի ընդհանուր երկարությունը -3.62կմ
- Առավելագույն խորությունը հանույթում 2.61 մ
- Լիցքի առավելագույն բարձրությունը 1.3 մ
- 1 քառ. մ ճանապարհի պատվածքի արժեքը 59.077 ԱՄՆ դոլար
- 26 սմ հաստությամբ 1 քառ. մ բետոնյա ճանապարհածածկի արժեքը 51.38 ԱՄՆ դոլար
- 1 կմ վերանորոգվող ճանապարհի միջին արժեքը 1.996 մլն. ԱՄՆ դոլար

ԵՐԵՎԱՆ -ԱՐԱՐԱՏ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՀԱՏՎԱԾԻ

✓ **Երևան-Արտաշատ տեղամաս** ԿՄ9+295 -:- ԿՄ28+912,

ճանապարհահատվածի ընդհանուր երկարությանը կազմում է՝ 19.617ԿՄ,

Ավտոճանապարհի նախագծման սկիզբն ընդունվել է M-2 Երևան-Արարատ մայրուղու 10-րդ կմ-ը, իսկ վերջը՝ 29-րդ կմ /ք.Արտաշատ/:

Գոյություն ունեցող ճանապարհահատվածն առաջին կարգի է: Այն վերակառուցվել է աստիճանաբար, անցյալ դարի 70-80-ական թվականներին շուրջ 18 տարիների ընթացքում: Վերջին վերանորոգումն իրականացվել է 2003 թ. «Լինսի» հիմնադրամի միջոցներով:

Նախագծով ճանապարհի հատակագիծը և երկայնական կտրվածքը նախագծի սկզբից մինչև վերջ մնում է անփոփոխ: Գործող ճանապարհի առավելագույն երկայնական թեքությունը կազմում է 28 %:

Նախագծվող ճանապարհը հիմնական փոփոխության է ենթարկվում միայն բաժանիչ գոտու տեղամասում, նախատեսվում է գոյություն ունեցող բաժանարար գոտու հաշվին լայնացնել ճանապարհի երթևեկելի մասը՝ ապահովելով քառաշերտ երթևեկելի մաս, ինչպես նաև ապահովել տեղական կարիքների համար անհրաժեշտ տրանսպորտային կապը, այս երկու ճանապարհները միմյանցից բաժանվում են հիմնականում նշագծումով, իսկ որոշ տեղամասերում /մոտ 2.7 կմ/ մետաղական արգելափակոցներով: Այս նախագծով արհեստական կառույցների /կամուրջներ, ուղեանցեր/ վերանորոգում և ընդկամրջա գաբարիտի բարձրացում չի նախատեսվում, այս աշխատանքների իրականացումը նախատեսվում է հետագա տրանշներով: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ նոր պատվածքի տեղադրումով ավելի է փոքրանում գոյություն ունեցող ուղեանցերի գաբարիտները՝ նախագծով նախատեսվում է ճանապարհահատվածի սկզբում և վերջում գաբարիտային դարպասների և համապատասխան ճանապարհային նշանների տեղադրում:

Ճանապարհաձածկն ընդունված է կոշտ՝ 24 սմ հաստությամբ բետոնից, որն իրականացվում է գոյություն ունեցող ասֆալտբետոնյա շերտի ֆրեզումից և անհրաժեշտ տեղերում հարթեցնող շերտի տեղադրումից հետո: Գոյություն ունեցող բաժանարար գոտու երթևեկելի մասի վերափոխման տեղամասում կոշտ ճանապարհաձածկի 24 սմ հաստությամբ բետոնը տեղադրվում է համապատասխան խճային հիմքով և ավազակոպճային հարթեցման շերտով: Ա/ճանապարհի բետոնե ծածկույթը

նախատեսվում է իրականացնել հատակագծում հիմնականում 600x425 սմ ուղղանկյուն հատվածամասերով /600 սմ ըստ ճանապարհի երկարության/, որոնց միացման կարաններում տեղադրվում են ամրանային խարիսխներ և կարանները թաղանթապատվում են:

Գոյություն ունեցող քառաչերտ ճանապարհահատվածում նախատեսվում է իրականացնել հետևյալ հիմնական աշխատանքները.

- Գոյություն ունեցող բաժանիչ գոտու նեղացման հաշվին տեղական օգտագործման ճանապարհի կառուցում
- Ասֆալտրետոնե ծածկի քանդում /ֆրեզում/, գոյություն ունեցող բաժանիչ գոտու տեղամասում ճանապարհային հիմքի կառուցում
- Նոր ծածկի իրականացում բետոնից $h=24$ սմ հաստությամբ
- ջրահեռացման համակարգի իրականացում
- 4 տրանսպորտային հանգույցների՝ Մասիսի, Մխչյանի, Դիմիտրովի, Արտաշատի թևերի երթևեկային մասի նորոգում և անվտանգության էլեմենտների տեղադրում
- Երթևեկության անվտանգության էլեմենտների տեղադրում և նշագծում
- Ճանապարհահատվածի կարևորագույն տեղամասերի և հիմնական հանգույցների լուսավորության իրականացում

Նախագծվող ճանապարհահատվածի պարամետրերը և հիմնական տեխնիկատնտեսական ցուցանիշները հետևյալն են՝

- Երթևեկելի շերտերի քանակը՝ 6 շերտ, այդ թվում 2 շերտ տեղական օգտագործման համար
- Հողային պաստառի լայնությունը՝ 33.2մ
- Երթևեկելի մասի լայնությունը հիմնական մայրուղու համար՝ 2x7.2մ
- Տեղական օգտագործման ճանապարհի համար երթևեկելի մասի լայնությունը՝ 2x3.60 մ է, իսկ անվտանգության երթևեկաշերտը՝ 2x2.85 մ:
- Բաժանիչ գոտու լայնությունը՝ 4.1 մ
- Ճանապարհի պատցվածքի հաստությունը՝ 87 սմ
- Հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղը՝ Rmin-1150մ
- Առավելագույն երկայնական թեքությունը՝ 28 %:

- Երթևեկելի մասի լայնական թեքությունը - 15 ‰
- Կողնակի լայնական թեքությունը - 35 ‰
- Լուսավորվող տեղամասի ընդհանուր երկարությունը՝ 9.112կմ
- 1 քառ. մ ճանապարհածածկի արժեքը /բաժանիչ գոտու տեղամաս/ 57.806 ԱՄՆ դոլար
- 1 քառ. մ ճանապարհածածկի 24 սմ հաստությամբ բետոնյա պատվածքի միջին արժեքը 51.22 ԱՄՆ դոլար
- 1 կմ վերանորոգվող ճանապարհի միջին արժեքը 2.074 մլն. ԱՄՆ դոլար

✓ **Արտաշատ-Արարատ տեղամաս** ԿՄ28+912-:ԿՄ47+200, 18.288ԿՄ,

Գոյություն ունեցող քառաշերտ ճանապարհահատվածում նախատեսվում է միայն երթևեկության անվտանգության էլեմենտների տեղադրում և նշագծում

- 1 կմ վերանորոգվող ճանապարհի միջին արժեքը 32.22 հազ. ԱՄՆ դոլար

B. ՏՐԱՆՇ 2 ԱՇՏԱՐԱԿ-ԹԱԼԻՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՀԱՏՎԱԾ ԿՄ29+600-:ԿՄ71+500,

Ավտոճանապարհի նախագծման սկիզբն ընդունվել է M-1 Երևան-Գյումրի մայրուղու 30-րդ կմ /ք.Աշտարակ/, իսկ վերջը՝ 72-րդ կմ /ք.Թալին/:

Նախագծի վերաբերյալ ՀՀ բնապահպանության նախարարության “Բնապահպանական փորձաքննություն” ՊՈԱԿ-ի կողմից տրվել է դրական եզրակացություն ներառելով փորձագիտական պահանջները, բնապահպանական ազդեցությունները, ինչպես նաև վերջիններիս կանխարգելման և մեղմման համար անհրաժեշտ միջոցառումները:

Ավտոճանապարհի ընդհանուր երկարությունը կազմում է 41.9 կմ

Ճանապարհի նախագծման համար ընդունվել է I տեխնիկական կարգը:

Նախագծված ավտոճանապարհի ծրագիծը գլխավորապես անցնում է գոյություն ունեցող Երևան-Գյումրի ճանապարհով, բացառությամբ հետևյալ հատվածների, որտեղ կատարվել են շրջանցումներ՝

- ԿՄ 29+600-ից մինչև ԿՄ 32+700 , մոտ 3.1 ԿՄ, Ագարակի շրջանցում
- ԿՄ 36+ 500-ից մինչև ԿՄ 40+250, մոտ 3.75 ԿՄ, Ուշան գյուղի շրջանցում
- ԿՄ 60+000-ից մինչև ԿՄ 63+000, մոտ 3.0 ԿՄ
- ԿՄ 63+750-ից մինչև ԿՄ 69+000, մոտ 5.25 ԿՄ Կաթնաղբյուրի շրջանցում:

Ընդհանուր առմամբ 41.9 կմ երկարությամբ ավտոճանապարհի 15.1 կմ հատվածը նախագծված է նոր ծրագծով:

Ինժեներա երկրաբանական հետազոտությունները կատարվել են ակնադիտարկման և հորատանցքերի հորատման եղանակով: Ուսումնասիրությունների արդյունքում բացահայտվել են ճանապարհի հատվածի գոտու գրունտային շերտավորումները, հիդրոերկրաբանական պայմանները և լաբորատոր փորձարկումներով գրունտների ֆիզիկամեխանիկական ցուցանիշները: Առաջարկված են ճանապարհաշինական նյութերի հանքավայրեր, որոնց գրունտային ցուցանիշներն ապահովված են լաբորատոր փորձարկումների տվյալներով:

Ճանապարհի ուսումնասիրված տարածքի գոտու 300-500 մ լայնությամբ կազմված է ինժեներաերկրաբանական հանույթ:

Մայրուղուց դեպի բնակավայրեր տանող հատվածներում նախագծված են տարբեր մակարդակների երթևեկությամբ տրանսպորտային հանգույցներ և T-աձև հատումներ, ընդհանուրը՝ 24 հատ:

Ճանապարհաձածկն ընդունված է կոշտ՝ 26 սմ հաստությամբ բետոնից, համապատասխան խճային հիմքով և ավազակոպճային հարթեցման շերտով:

Ճանապարհի ամբողջ երկայնքով աջ կողմից կողնակի սահմաններում նախատեսվում է 100 մմ տրամագծով պլաստիկ խողովակի տեղադրում հետագայում կապի մալուխի անցկացման համար:

Ա/ճանապարհի բետոնե ծածկույթը նախատեսվում է իրականացնել հատակագծում հիմնականում 600x425 սմ ուղղանկյուն հատվածամասերով /600 սմ ըստ ճանապարհի երկարության/, որոնց միացման կարաններում տեղադրվում են ամրանային խարիսխներ և կարանները թաղանթապատվում են:

Նախագծային լուծումներով նախատեսվում է գոյություն ունեցող 15մ լայնությամբ հողային պաստառով երկշերտ ճանապարհահատվածը, հետևյալ հիմնական աշխատանքներն իրականացնելով, վերակառուցվել քառաշերտի.

- Հողային պաստառի լայնացում
- Ասֆալտրետոնե ծածկի քանդում, հիմքի վերակառուցում
- Նոր ճանապարհածածկի իրականացում բետոնից $h=26$ սմ հաստությամբ
- ջրահեռացման համակարգի իրականացում
- Ճանապարհահատվածի արհեստական կառուցվածքների, ներառյալ 3 հատ վերգետնյա, 6 հատ ստորգետնյա ողեանցերի և 2 հատ կամրջային անցման, 10 հատ գյուղտեխնիկայի համար անցումների, 8 հատ անասնանցման, 143 հատ ե/բետոնյա ջրատար խողովակների և թվով 6 հատ ակվեդուկների իրականացում
- 9 հատ նոր տրանսպորտային հանգույցների՝ Ագարակի, Ուջանի, Կոշի, Շամիրամի, Արուն - Ն.Բազմաբերդ, Պարտիզակ-Ն. Բազմաբերդ, Ն. Բազմաբերդ, Կաթնաղբյուր, Թալին-Կարմրաշեն իրականացում
- Երթևեկության անվտանգության էլեմենտների տեղադրում և նշագծում
- Ճանապարհահատվածի կարևորագույն տեղամասերի և հիմնական հանգույցների լուսավորության իրականացում

1) Նախագծվող ճանապարհահատվածի պարամետրերը և հիմնական տեխնիկատնտեսական ցուցանիշները հետևյալն են՝

Հաշվարկային արագությունը՝ 100 կմ/ժամ

Երթևեկելի գոտիների քանակը՝ 4

Հողային պաստառի լայնությունը՝ 26.7 մ

Երթևեկելի մասի լայնությունը՝ 2x7.2 մ

Շարժման շերտի լայնությունը՝ 3.6 մ

Անվտանգության գոտու լայնությունը՝ 2x3.75 մ

✓ Անվտանգության շերտ՝ 2.0 մ

✓ Ամրացված կողնակ՝ 0.5մ

✓ Ջրահեռացման վաք՝ 0.5 մ

✓ Հողային կողնակ արգելափակոցի համար՝ 0.75 մ

○ Բաժանիչ գոտու լայնությունը՝ 4.8մ

○ Ճանապարհի պատվածքի հաստությունը՝ 77սմ

- Հորիզոնական կորերի նվազագույն շառավիղը՝ Rmin-500մ
- Ուռուցիկ կորերի նվազագույն շառավիղը՝ Rmin-8000մ
- Գոգավոր կորերի նվազագույն շառավիղը՝ Rmin-6000մ
- Առավելագույն երկայնական թեքությունը՝ 48.4%
- Երթևեկելի մասի լայնական թեքությունը՝ 20%
- Կողնակների լայնական թեքությունը՝ 40%
- Լուսավորվող տեղամասի ընդհանուր երկարությունը՝ 7.7 կմ
- 1 քառ. մ ճանապարհի պատվածքի արժեքը 70.5 ԱՄՆ դոլար
- 26 սմ հաստությամբ բետոնյա ճանապարհածածկի 1 քառ. մ արժեքը 58.61 ԱՄՆ դոլար
- 1 կմ վերանորոգվող ճանապարհի միջին արժեքը 4.157 մլն. ԱՄՆ դոլար
- 1 քառ.մ կամրջի միջին արժեքը՝ 1700 ԱՄՆ դոլար
- 1քառ. մ ուղեանցի միջին արժեքը՝ 1390 ԱՄՆ դոլար

Ծանոթություն. բոլոր հաշվարկներում ԱԱՀ-ն հաշվի է առնված:

IV. ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ

Հանձնաժողովը, քննության առնելով Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի տրանշ 1-ի Երևան-Աշտարակ, Երևան-Արարատ և տրանշ 2-ի Աշտարակ-Թալին ճանապարհահատվածների վերակառուցման մանրամասն /աշխատանքային/ նախագիծը փաստում է, որ դիտարկվել է Նախագծողի տեխնիկական առաջադրանքով նախատեսված աշխատանքային նախագծերը և առաջարկում է ՀՀ տրանսպորտի և կապի նախարարության <<Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կազմակերպություն>> ՊՈԱԿ-ին բոլոր այն աշխատանքները, որոնք ֆինանսական ռեսուրսների սղության և հողերի օտարման պատճառով չեն ներառվել տեխնիկական առաջադրանքում, բայց պահանջվում են

տարբեր նորմատիվ փաստաթղթերով, ներառել հաջորդ տրանշներում, ինչպես նաև ավարտել բոլոր հաղորդակցողիների տեղափոխման նախագծերը:

Հինք ընդունելով նախագծերի վերաբերյալ <<Հայաստանի Հանրապետության նախագծերի պետական արտագերատեսչական փորձաքննություն>> ՓԲԸ-ի, Հայաստանի Հանրապետության բնապահպանության նախարարության <<Բնապահպանական փորձաքննություն>> ՊՈԱԿ-ի (տրանշ 2), Հայաստանի Հանրապետության Արարատի մարզպետարանի, Հայաստանի Հանրապետության Արագածոտնի մարզպետարանի, Հայաստանի Հանրապետության քաղաքաշինության նախարարության, Հայաստանի Հանրապետության էներգետիկայի և բնական պաշարների նախարարության, Հայաստանի Հանրապետության մշակույթի նախարարության, Հայաստանի Հանրապետության առողջապահության նախարարության պետական հիգիենիկ և հակահամաճարակային տեսչության, Հայաստանի Հանրապետության արտակարգ իրավիճակների նախարարության Հայաստանի փրկարար ծառայության, ինչպես նաև Ասիական զարգացման բանկի պատվերով իրականացված միջազգային փորձաքննություն իրականացրած փորձագետներ Վոլթեր Ֆրանգենբերգերի (Գերմանիա) ու Սեպպո Կոկկոյի (Ֆինլանդիա) կողմից տրված դրական եզրակացությունները և համաձայնությունները, երաշխավորում է, որ Հյուսիս-Հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի տրանշ 1-ի Երևան-Աշտարակ, Երևան-Արարատ և տրանշ 2-ի Աշտարակ-Թալին ճանապարհահատվածների վերակառուցման նախագծային փաստաթղթերը տեխնիկական առաջադրանքի շրջանակներում համապատասխանում են Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրության և նորմատիվատեխնիկական փաստաթղթերի, ինչպես նաև միջազգային AASHTO-ի (Պետական մայրուղիների և տրանսպորտային պաշտոնյաների ամերիկյան ասոցիացիա), գերմանական RAS և RAA ստանդարտների պահանջներին: