

АКТ

государственной историко-культурной экспертизы раздела документации, обосновывающего меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включённого в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия: «Раздел документации об обеспечении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы».

Настоящий Акт государственной историко-культурной экспертизы составлен в соответствии с Федеральным законом от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Положением о государственной историко-культурной экспертизе, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 г. № 569.

1. Дата начала проведения экспертизы – 01.03.2023 г.
2. Дата окончания проведения экспертизы – 15.03.2023 г.
3. Место проведения экспертизы – г. Курск.
4. Заказчик экспертизы – Индивидуальный предприниматель Гавриленко Д.В. (г. Курск).

5. Сведения об эксперте:

Подколзин Артём Михайлович, образование – высшее, ГОУ ВПО «Курский государственный технический университет», специальность промышленное и гражданское строительство (диплом ПС-656), ФГБОУ ВО Воронежский государственный технический университет, магистр по направлению реконструкция и реставрация культурного наследия (диплом № 6944); повышение квалификации в 2022 году «Разработка научно-проектной документации по реставрации, консервации и ремонту объектов культурного наследия», свидетельство от 20.10.2022 года ПК021/1316, стаж работы – 12 лет, место работы и должность – ООО «Эксперт-Оценка», директор, государственный эксперт РФ по проведению государственной историко-культурной экспертизы (Приказ Министерства культуры Российской Федерации от 26.01.2023 года № 176; объекты экспертизы - проектная документация на проведение работ по сохранению объектов культурного наследия; документация или разделы документации, обосновывающие меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включённого в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия).

6. Информация о том, что в соответствии с законодательством Российской Федерации эксперт несёт ответственность за достоверность сведений, изложенных в заключении.

Эксперт Подколзин А.М. признает свою ответственность за соблюдение принципов проведения историко-культурной экспертизы, установленных ст. 29 Федерального Закона «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и за достоверность сведений, изложенных в акте государственной историко-культурной экспертизы.

7. Цель экспертизы – определение возможности (положительное заключение) или невозможности (*отрицательное заключение*) обеспечения сохранности **выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки)** (далее – Проект), на основании разработанной документации.

8. Объект экспертизы – раздел проектной документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включённого в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия: **«Раздел документации об обеспечении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы»**, разработанный индивидуальным предпринимателем Гавриленко Д.В. (г. Курск) в 2023 году (далее – Раздел).

9. Перечень документов, представленных заявителем.

Раздел (представленный в электронном виде) **«Раздел документации об обеспечении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы»**, в следующем составе:

1. Введение.
2. Общие данные о выявленном объекте культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки);
3. Анализ территории и разделов проектной документации;
4. Оценка воздействия проводимых работ на сохранность работ на сохранность выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы
5. Мероприятия по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы

Приложения:

Приложение 1. Копия письма комитета по охране объектов культурного наследия Курской области от 15.03.2022 г. № 05.4-01.1-23/411.

Приложение 2. Фотофиксация

Приложение 3. Проектные материалы.

10. Сведения об обстоятельствах, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы.

Обстоятельств, повлиявших на процесс проведения и результаты экспертизы, не имеется.

Эксперт не имеет родственных связей с должностными лицами, работниками Заказчика, не состоит с Заказчиком в трудовых отношениях, не имеет долговых или иных имущественных обязательств перед Заказчиком. Эксперт не заинтересован в результатах исследований либо решении, вытекающем из заключения экспертизы, с целью получения выгоды в виде денег, ценностей, иного имущества, услуг имущественного характера или имущественных прав для себя или третьих лиц. Заказчик, его должностные лица и работники не имеют долговых или имущественных обязательств перед экспертом.

11. Сведения о проведённых исследованиях с указанием применённых методов, объёма и характера выполненных работ и их результатов.

При проведении экспертизы государственным экспертом было выполнено:

- натурное визуальное обследование объектов культурного наследия;
- изучение предоставленной документации;
- изучение архивных и библиографических источников, правовой и нормативной базы;
- изучение текстовых и графических материалов представленного раздела проектной документации.

В процессе проведения экспертизы был выполнен анализ представленной заказчиком документации в части её соответствия требованиям законодательства Российской Федерации в области государственной охраны объектов культурного наследия.

Результаты исследования, проведённого в соответствии с требованиями статей 28, 29, 30, 32, 36 Федерального Закона от 25.06.2002 №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» и Постановления Правительства Российской Федерации от 15.07.2009 № 569, позволили эксперту сделать обоснованный вывод.

Результаты исследований, проведённых в рамках настоящей государственной историко-культурной экспертизы, оформлены в виде Акта государственной историко-культурной экспертизы. Указанные исследования проведены в объёме, необходимом для принятия вывода государственной историко-культурной экспертизы.

При проведении экспертизы использованы следующие нормативно-правовые документы:

1. Федеральный закон от 25.06.2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».
2. Постановление Правительства РФ от 15.07.2009 г. № 569 «Об утверждении Положения о государственной историко-культурной экспертизе».
3. Национальный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 55528–2013 «Состав и содержание научно-проектной документации по сохранению объектов культурного наследия. Памятники истории и культуры. Общие требования».
4. Постановление Правительства РФ от 16.02.2008 г. № 87 (ред. от 15.07.2021) «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию».

12. Факты и сведения, выявленные и установленные в результате проведённых исследований.

Представленная документация, содержащая и обосновывающая меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия **«Раздел документации об обеспечении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы**», разработана

индивидуальным предпринимателем Гавриленко Д.В. (г. Курск) в 2023 году.

Разработка Раздела проведена в соответствии с п. 3 ст. 36 Федерального закона от 25.06.2002 г. №73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», а именно: «строительные и иные работы на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия, проводятся при наличии в проектной документации разделов об обеспечении сохранности указанного объекта культурного наследия или о проведении спасательных археологических полевых работ или проекта обеспечения сохранности указанного объекта культурного наследия либо плана проведения спасательных археологических полевых работ, включающих оценку воздействия проводимых работ на указанный объект культурного наследия, согласованных с региональным органом охраны объектов культурного наследия», а также на основании письма комитета по охране объектов культурного наследия Курской области от 15.03.2022 № 05.4-01.1–23/411.

В ходе разработки Раздела были проведены историко-архивные, историко-градостроительные и натурные исследования; оценена современная градостроительная ситуация на участке проектирования и прилегающей местности; выполнен анализ действующей градостроительной документации и ограничений в области охраны объектов культурного наследия; произведена оценка воздействия проводимых работ на **выявленный объект культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки)**, разработан необходимый перечень мероприятий, предотвращающих воздействие на Объект **при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы**, (разработанного ООО «ПроектСтройЦентр» в 2022 году), как на физическую сохранность объекта культурного наследия, так и на сохранение условий его визуального восприятия в историко-градостроительном и природном окружении.

Выявленный объект культурного наследия **«Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки)** зарегистрирован в перечне выявленных объектов культурного наследия, расположенных на территории Курской области (по состоянию на 16.02.2023 года) под номером 266.

266.	Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.	ул. Маркса, Дальние Парки
267.	Здание штаб – казармы, 1882 г.	ул. Маркса, Дальние Парки
268.	Здание бани, 1893 г.	ул. Маркса, Дальние Парки
269.	Здание склада, XIX в.	ул. Маркса, Дальние Парки
270.	Здание склада, 1883 г.	ул. Маркса, Дальние Парки

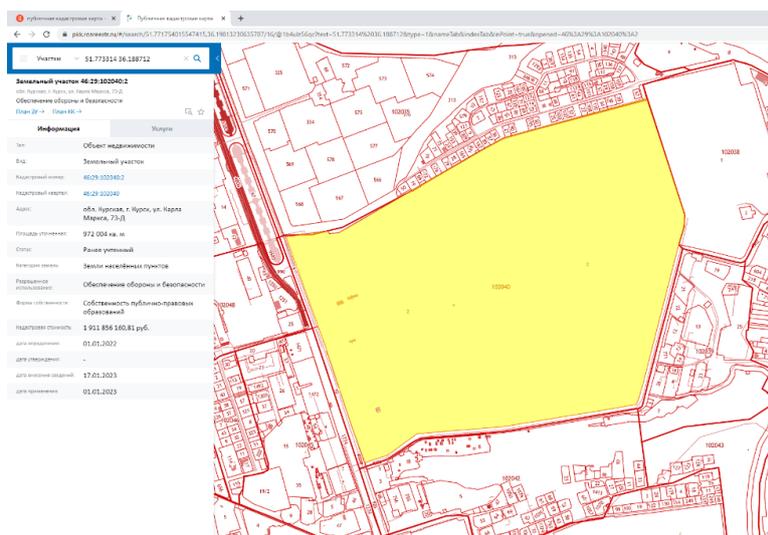
Состав выявленного объекта культурного наследия **«Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки)**.

Границы территории Объекта не утверждены.

Предмет охраны Объекта не определен.

Зоны охраны на территории расположения Объекта не утверждены.

Рельеф земельного участка, на котором расположены Объекты, сложившийся, прямолинейный, уклоны отсутствуют.



Сведения о кадастровом участке, на котором расположен Объект (по данным Публичной кадастровой карты <https://pkk5.rosreestr.ru>)

Согласно данным Росреестра, земельный участок по адресу: Курская область, г. Курск, ул. Карла Маркса, 73-Д, на котором расположен Объект, стоит на государственном учете с кадастровым номером: 46:29:102040:2 в кадастровом квартале 46:29:102040. Категория земель: земли населённых пунктов. Разрешенное использование: обеспечение обороны и безопасности. Уточненная площадь: 972 004 кв. м.



Фото 1. Расположение выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки).

Доступ на территорию ансамбля ограничен, так как выявленный объект культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки), является режимным объектом (располагается воинская часть).

Государственный эксперт, изучив раздел обеспечения сохранности объекта культурного наследия, выполненный ИП Гавриленко Д.В. (г. Курск) в 2023 году, установил следующее.

Анализ территории и разделов проекта реконструкции автомобильной дороги по ул. Карла Маркса в г. Курске, участок от Светлого проезда до пр. Победы.

Реконструируемый объект «Автомобильная дорога по ул. Карла Маркса в г. Курске, участок от Светлого проезда до пр. Победы» расположен в городе Курске. На всем протяжении участка реконструкции ул. Карла Маркса от Светлого проезда до проспекта Победы, располагается многоэтажная жилая и нежилая застройка различной степени капитальности и различные инженерные подземные и надземные коммуникации (подземные сети канализации, подземные сети водопровода, подземные теплосети, надземные и подземные кабели связи, надземные и подземные линии электропередач, смотровые колодцы и т.д.).

Общая протяженность трассы составляет 0,66557 км. Общее направление – северо-западное.

Начало проектируемой трассы ПК0+00,00 соответствует кромке покрытия Светлого проезда, окончание трассы ПК6+65,57 – началу осей разветвления трасс существующего проспекта Победы.

На всем протяжении проектируемая трасса проходит в створе оси трассы существующей улицы Карла Маркса.



Ситуационная схема объекта

Археологическое обследование территории, в границах разработки проектной документации.

В июне 2022 г. было выполнено заключение по итогам археологического обследования земельных участков в границах разработки проектной документации по объекту: «Автомобильная дорога по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы. Реконструкция» в г. Курске Курской области.

В июне 2022 году была проведена государственная историко-культурная экспертиза документации, за исключением научных отчетов о выполненных археологических полевых работах, содержащей результаты исследований, в соответствии с которыми определяется наличие или отсутствие объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия, на земельных участках, подлежащих воздействию земляных, строительных, мелиоративных,

хозяйственных работ, работ по использованию лесов и иных работ – «Заключения по итогам археологического обследования земельных участков в границах разработки проектной документации по объекту: «Автомобильная дорога по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы. Реконструкция» в г. Курске Курской области»

Сведения о линейном объекте.

Наименование объекта строительства: «Реконструкция автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы».

Объект расположен в городе Курске. Начало участка – перекресток с проездом Светлый, конец участка – проспект Победы.

Целью реконструкции участка автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы является:

- расширение проезжей части до 6 полос движения;
- обеспечение безопасной и качественной транспортной связи по улице Карла Маркса на участке от Светлого проезда до проспекта Победы;
- восстановление благоустройства объектов транспортной инфраструктуры (автомобильных парков, автобусных остановок, тротуаров).

Проектом предусматривается строительство автомобильной дороги по улице Карла Маркса – участок от Светлого проезда до проспекта Победы. Проектирование и строительство проектируемой автомобильной дороги предусмотрено вести в один этап.

Комплекс работ, выполняемых в рамках реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса на участке от Светлого проезда до проспекта Победы включают в себя:

1. Реконструкция проезжей части с увеличением количества полос движения до 3 в каждом направлении;
3. Строительство заездных карманов у автобусных остановок;
3. Строительство автомобильных парковок;
4. Устройство переходно-скоростной полосы на примыкании съезда к улице Хуторская.

Проектные решения, обеспечивающие надежность линейного объекта.

Общая протяженность трассы составляет 0,66557 км. Общее направление – северо-западное.

Начало проектируемой трассы ПК0+00,00 соответствует кромке покрытия Светлого проезда, окончание трассы ПК6+65,57 – началу осей разветвления трасс существующего проспекта Победы.

На всем протяжении проектируемая трасса проходит в створе оси трассы существующей улицы Карла Маркса. Проезжая часть существующей дороги – четырехполосная, средняя ширина проезжей части составляет около 15,50 м. Покрытие существующей автомобильной дороги – асфальтобетон, состояние – удовлетворительное. Поверхностный водоотвод с проезжей части осуществляется за счет продольных и поперечных уклонов покрытия. Система подземной ливневой канализации отсутствует. По данной улице осуществляется движение маршрутного пассажирского транспорта – автобусов и троллейбусов.

Согласно СП 20.13330.2016 «Нагрузки и воздействие» (приложение Е, карта 1), по давлению ветра изучаемая территория относится ко II-ому ветровому району. Нормативное значение ветрового давления равно $W_0=0,23$ кПа или 23 кг/см² и $W_0=0,30$ кПа или 30 кг/см².

Атмосферные явления. По гололедно-изморозевым образованиям, СП 20.13330.2016 «Нагрузки и воздействие», обследуемая территория относится к III-му району, с нормативной толщиной стенки гололеда 1 раз в 5 лет не менее 5 и 10 мм, соответственно.

По гололедно-изморозевым образованиям, согласно СП 20.13330.2016 «Нагрузки и воздействие», обследуемая территория относится к III-му району, с нормативной толщиной

стенки гололеда 1 раз в 5 лет не менее 5 и 10 мм, соответственно.

По результатам предпроектного обследования была произведена оценка интенсивности движения и рассчитана средняя суточная интенсивность движения транспортных средств.

В проекте был произведен прогноз расчетной интенсивности движения на последний год службы дорожной одежды и последний год службы автомобильной дороги.

Технико-экономические показатели проектируемой автомобильной дороги

Основные технические показатели по проектируемой автомобильной дороге представлены в таблице.

№ п/п	Наименование параметра	Ед. изм.	значение	обоснование
1	2	3	4	5
<i>ул. Карла Маркса (на участке от Светлого проезда до проспекта Победы)</i>				
1	Вид строительства	–	реконструкция	–
2	Техническая категория	–	магистральная улица общегородского значения 2-го класса – регулируемого движения	п.10 (1)
3	Строительная длина	км	0,66557	–
4	Расчетная интенсивность	авт./сут.	72 364	–
5	Расчетная скорость движения	км/ч	60	т.11.2 (3)
6	Количество полос движения	шт.	6	т.11.2 (3)
7	Ширина полосы движения (ширина полосы движения для общественного транспорта)	м	3,5 (3,75)	т.11.2 (3)
8	Ширина проезжей части	м	21,5	т.11.2 (3)
9	Ширина разделительной полосы - между проезжей частью и тротуаром - между проезжей частью и парковкой - между проезжей частью и велодорожкой	м	3,0 – 8,25 0,0 8,00	проект
10	Минимальная ширина тротуара	м	3,0	т.11.2 (3)
11	Поперечный уклон - полосы движения - тротуара - велодорожки - газона	%	20 -15 -15 -15	проект
12	Наименьший радиус кривых в плане	м	220	т.11.2 (3)
13	Наибольший продольный уклон:	%	70	т.11.2 (3)
14	Наименьший радиус кривых в продольном профиле:			
14.1	- выпуклых	м	1 700	т.11.2 (3)
14.2	- вогнутых	м	600	т.11.2 (3)
15	Класс нагрузки для дорожных одежд АК	–	11,5	п.7.1.1 (7)
16	Класс нагрузки для искусственных сооружений НК	–	14	п.4.4 (6)

№ п/п	Наименование параметра	Ед. изм.	значение	обоснование
1	2	3	4	5
17	Тип дорожной одежды	–	капитальный	т.8.1 (2)
18	Уровень надежности при расчете дорожных одежд	–	0,95	т.5 (7)

Организационно-технологическая схема и особенности проведения работ.

Проектируемая трасса участка реконструкции полностью проходит в створе существующей улицы Карла Маркса, имеющей свою полосу отвода, инженерные

коммуникации проходящие вдоль существующей дороги с обеих сторон, а также жилую и нежилую застройку вдоль трассы, положение существующей трассы позволяет вписать нормативные кривые в плане и в продольном профиле, соответствующие требуемым параметрам категории автомобильной дороги после реконструкции, в связи с чем, вариантное проектирование трассы не рассматривалось и проектом не предусмотрено.

«Автомобильная дорога по ул.К.Маркса в г.Курске, участок от Светлого проезда до пр.Победы» – магистральная улицы общегородского значения второго класса по СП42.13339.2016. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и соответствуют.

Начало проектируемой трассы ПК0+00,00 соответствует кромке покрытия Светлого проезда, окончание трассы ПК6+65,57 – началу осей разветвления трасс существующего проспекта Победы.

Общая протяженность трассы составляет 0,66557 км. Общее направление – северо-западное.

В связи с наличием на проектируемом объекте участков с фиксированными отметками (начало и окончание проектируемой трассы, отметки осей трасс примыканий существующих улиц и съездов) вариантное проектирование продольного профиля не предусматривалось.

Продольный профиль построен по оси проезжей части в абсолютных отметках, по огибающей с вписыванием в переломы проектной линии круговых кривых и увязан с элементами плана, проектируемыми искусственными сооружениями и окружающим ландшафтом.

Максимальный продольный уклон проектной линии составляет 15 %.

Значения минимальных радиусов выпуклых и вогнутых вертикальных кривых составляют 2703 м и 4793 м соответственно.

Поперечный профиль

Поперечные профили земляного полотна запроектированы в соответствии с нормативными документами:

1. СП 34.13330.2021 «Автомобильные дороги»;
2. СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;
3. СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения»;
4. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

На основании принятых проектных решений разработаны 19 типов поперечных профилей автомобильной дороги, в соответствии с вышеуказанными нормативными документами (ширина элементов поперечного профиля указана без учета уширения и поперечного уклона на виражах на кривых в плане малого радиуса):

ул. Карла Маркса на участке от Светлого проезда до проспекта Победы.

Тип 1 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – слева трехполосная;
- ширина проезжей части слева – 10,75 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – до 4,20 м;
- ширина газона – до 8,00 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 %;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 %;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 %;
- поперечные уклоны газона – 15 %.

Тип 2 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными газонами, тротуаром и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – до 4,60 м;
- ширина тротуара – 3,00 м;
- ширина газона – до 8,20 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 3 (Магистральная улица регулируемого движения с существующими тротуаром и парковкой слева, и проектными газонами, парковкой слева, тротуаром и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 5,50 м;
- ширина существующей парковки – до 6,80 м;
- ширина парковки – до 11,80 м;
- ширина тротуара – 3,00 м;
- ширина газона – до 6,80 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны парковки – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 4 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными газонами, тротуаром и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 4,20 м;
- ширина тротуара – 3,00 м;
- ширина газона – до 8,20 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 5 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными тротуаром, газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;

- ширина существующего тротуара – 3,60-4,20 м;
- ширина тротуара – 3,00 м;
- ширина газона – до 9,00 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 6 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными тротуаром, газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 3,60 м;
- ширина тротуара – 2,00-3,00 м;
- ширина газона – до 8,30 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 7 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными заездным карманом слева, тротуаром, газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина заездного кармана – 2,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 3,30-3,50 м;
- ширина тротуара – 3,00-5,00 м;
- ширина газона – до 5,40 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 8 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными посадочной площадкой автобуса слева, заездным карманом слева, тротуаром, газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина посадочной площадки автобуса – 5,00 м;
- ширина заездного кармана – 2,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 3,30-3,50 м;
- ширина тротуара – 3,00 м;
- ширина газона – до 5,40 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;

- • наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- • поперечные уклоны посадочной площадки автобуса – 15 ‰;
- • поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- • поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- • поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- • поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 9 (Магистральная улица регулируемого движения с разделительной полосой, существующими и проектными тротуарами, газонами и велодорожкой, с проектируемым заездным карманом слева)

- • земляное полотно – в нулевых отметках;
- • проезжая часть – шестиполосная;
- • ширина проезжей части – 21,50-23,50 м;
- • ширина разделительной полосы – 0,00-2,00 м;
- • ширина заездного кармана – 0,00-2,50 м;
- • ширина велодорожки – 2,00 м;
- • ширина существующего тротуара – 3,40-3,60 м;
- • ширина тротуара – 3,00-5,00 м;
- • ширина газона – до 6,20 м;
- • поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- • наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- • поперечные уклоны разделительной полосы – 20 ‰;
- • поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- • поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- • поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- • поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 10 (Магистральная улица регулируемого движения с разделительной полосой, существующими и проектными тротуарами, газонами и велодорожкой, с проектируемым заездным карманом справа)

- • земляное полотно – в нулевых отметках;
- • проезжая часть – шестиполосная;
- • ширина проезжей части – 22,20-23,50 м;
- • ширина разделительной полосы – 0,70-2,00 м;
- • ширина заездного кармана – 0,00-2,50 м;
- • ширина велодорожки – 2,00 м;
- • ширина существующего тротуара – 4,30 м;
- • ширина тротуара – 2,00 м;
- • ширина газона – до 10,25 м;
- • поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- • наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- • поперечные уклоны разделительной полосы – 20 ‰;
- • поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- • поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- • поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- • поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 11 (Магистральная улица регулируемого движения с разделительной полосой, существующими и проектными тротуарами, газонами и велодорожкой, с проектируемым заездным карманом справа)

- • земляное полотно – в нулевых отметках;
- • проезжая часть – шестиполосная;
- • ширина проезжей части – 21,50-23,50 м;
- • ширина разделительной полосы – 0,00-2,00 м;

- ширина заездного кармана – 2,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 4,30 м;
- ширина тротуара – 4,45 м;
- ширина газона – до 10,25 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны разделительной полосы – 20 ‰;
- поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 12 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными посадочной площадкой автобуса справа, заездным карманом справа, газоном и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина посадочной площадки автобуса – 4,45 м;
- ширина заездного кармана – 2,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 4,10 м;
- ширина газона – до 10,25 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны посадочной площадки автобуса – 15 ‰;
- поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 13 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными заездным карманом справа, газонами, тротуаром и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина заездного кармана – 2,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 4,10 м;
- ширина тротуара – 1,50 м;
- ширина газона – до 10,25 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны заездного кармана – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 14 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными тротуаром, газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;

- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 4,10 м;
- ширина тротуара – 1,50 м;
- ширина газона – до 10,25 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 15 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 2,90 м;
- ширина газона – до 10,25 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 16 (Магистральная улица регулируемого движения с существующим тротуаром и проектными тротуаром, газонами и велодорожкой)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина велодорожки – 2,00 м;
- ширина существующего тротуара – 4,00 м;
- ширина тротуара – 1,00 м;
- ширина газона – до 9,70 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны велодорожки – 15 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 17 (Магистральная улица регулируемого движения с существующими тротуаром и парковкой слева, и проектными газонами, парковкой слева и тротуаром)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина существующего тротуара – 3,00 м;
- ширина существующей парковки – до 17,40 м;
- ширина парковки – до 10,70 м;
- ширина тротуара – 1,00 м;
- ширина газона – до 10,00 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны парковки – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 18 (Магистральная улица регулируемого движения на участке сопряжения с существующим покрытием на примыкании, с проектным газоном и тротуаром)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части – 21,50 м;
- ширина сопряжения на примыкании – от 3,80 до 11,60 м;
- ширина тротуара – 1,00 м;
- ширина газона – до 10,00 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Тип 19 (Магистральная улица регулируемого движения на участке сопряжения с существующим покрытием на примыкании справа и одной полосой слева, с проектным газоном и тротуаром)

- земляное полотно – в нулевых отметках;
- проезжая часть – шестиполосная;
- ширина проезжей части слева – 3,50 м, справа – 10,75 м;
- ширина сопряжения на примыкании – от 3,80 до 11,60 м;
- ширина тротуара – 1,00-1,35 м;
- ширина газона – до 10,00 м;
- поперечные уклоны проезжей части на прямых участках основных полос 20 ‰;
- наибольшие поперечные уклоны на виражах – 20 ‰;
- поперечные уклоны тротуара – 15 ‰;
- поперечные уклоны газона – 15 ‰.

Производство работ.

До начала производства работ на рассматриваемом объекте должны быть выполнены мероприятия и работы по подготовке строительного производства в объеме, обеспечивающем осуществление строительства установленными темпами, включая проведение общей организационно-технической подготовки строительной организации к производству дорожных работ в соответствии с требованиями СНиП 12-01-2004 "Организация строительства".

Работы подготовительного периода подразделяются на три этапа:

- организационный;
- мобилизационный;
- подготовительно-технологический.

В организационный период инженерной подготовки строительства осуществляется комплекс таких мероприятий, как:

- рассмотрение и приемка утвержденной ПСД от Генподрядчика;
- определение Субподрядчиков и заключение договоров подряда;
- определение источников поставки материалов;
- согласование с местной администрацией вопросов обеспечения энергетическими ресурсами жилого городка от действующих источников;
- решение вопросов использования для нужд строительства имеющихся а/дорог;
- назначение ответственных за организацию работ;
- решение вопросов использования для нужд строительства имеющихся а/д;
- согласование перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов по дорогам общего пользования от ж.д. станции до площадки строительства с соответствующими инстанциями, ГИБДД, службами энергетики и связи;
- решение вопросов о порядке использования местных строительных материалов (соглашение с поставщиками оформляет заказчик);
- организация диспетчерской службы и связи;

- аттестация рабочих и ИТР, участвующих в строительстве.

В мобилизационный период инженерной подготовки строительства осуществляется комплекс таких мероприятий, как:

- обследование существующей дорожной сети в районе строительства;
- выбор площадки для жилого городка и приобъектных складов;
- приемка автомобильной дороги от Генподрядчика в натуре (прием постоянных и временных реперов на переходах через болота, закрепление знаков на всех углах поворота трассы);
- изыскания и обустройство карьеров местных инертных материалов;
- оформление отвода земель для строительства, разработки карьеров и лесосек, жилых городков (наличие документации о согласовании с землепользователями временного отвода земли);
- получение разрешения на строительство;
- разработка ППР.

В подготовительно-технологическом периоде выполняют вдольтрассовые подготовительные работы, обеспечивающие проведение основных работ по строительству с заданными темпами, и осуществляется комплекс таких мероприятий, как:

- Инженерная подготовка строительной полосы - восстановление и закрепление оси автомобильной дороги.
- Строительство временных сооружений:
 - завоз и размещение мобильных (инвентарных) зданий и сооружений административно-бытового, производственного и складского назначения;
 - устройство временных приобъектных складов в нескольких точках на трассе;
- Инженерно-техническая подготовка строительства:
 - строительство временных технологических дорог и проездов;
 - поддержание существующих дорог в работоспособном состоянии;
 - ремонт и восстановление ведомственных автодорог, используемых для перевозки строительных грузов, машин и механизмов.

Все работы подготовительного периода должны быть полностью закончены к началу работы основного комплексного технологического потока.

Для оперативного управления производственными процессами организован строительный участок, штаб которого располагается непосредственно на объекте. На производственной базе организуется обслуживание работников участка: питание и создание бытовых условий.

Земляные работы в зоне действующих подземных коммуникаций выполняются в присутствии инженерно-технических работников (ИТР) и под наблюдением эксплуатационного персонала.

Земляные работы, выполняемые в условиях реконструкции, относят к работам повышенной опасности, поэтому они должны производиться по нарядам-допускам под контролем мастера.

Работы следует выполнять с учетом СНиП 12-03-2001 и СНиП 12-04-2002 "Безопасность труда в строительстве". Части 1, 2.

Ответственность за соблюдение техники безопасности несут руководители строительномонтажных организаций и действующего предприятия. При несоблюдении заказчиком утвержденных мероприятий по технике безопасности, в результате чего создаются условия, угрожающие жизни и здоровью работающих, работы должны быть приостановлены до устранения опасности. Прекращение работы оформляется актом.

До начала работ по строительству асфальтобетонного покрытия должно быть полностью закончено строительство дорожного основания и принято представителями технического надзора органа управления.

Готовая горячая асфальтобетонная смесь доставляется на объект автомобилями-самосвалами с чистыми кузовами (желательно с системой подогрева, например, выхлопными

газами), накрытая водонепроницаемым тентом. Во избежание налипания асфальтобетонной смеси к днищу кузова его необходимо смазывать веществами, не влияющими на качество смеси.

Темп укладки горячей асфальтобетонной смеси должен быть непрерывным и согласован с производительностью асфальтобетонного завода, количеством автотранспортных средств для доставки смеси, производительностью асфальтоукладчика и звена дорожных катков для уплотнения покрытия. Темп работы устанавливается в проекте производства работ (ППР).

Для укладки смеси рекомендуют применять асфальтоукладчик с автоматической системой обеспечения ровности и поперечного уклона.

Для уплотнения покрытий из асфальтобетонной смеси применяют дорожные катки массой 8-18 т.

Перед началом работ по устройству асфальтобетонного покрытия необходимо выставить ограждения и дорожные знаки в соответствии с проектом организации дорожного движения.

Перед устройством слоев покрытия из горячей асфальтобетонной смеси следует убедиться в ровности и качестве нижележащего слоя, который должен соответствовать требованиям проекта и СП 78.13330.2012 к высотным отметкам продольного и поперечного профиля, ровности и поперечным уклонам.

Основание, на которое укладывается асфальтобетонная смесь, должно быть принято в установленном порядке, очищено от посторонних предметов, грязи и пыли.

Перед укладкой смеси (за 1-6 ч.) необходимо провести обработку поверхности нижнего слоя битумной эмульсии. Битумную эмульсию наносят автогудронатором на обрабатываемую поверхность равномерным слоем без пропусков с расходом вяжущего в пределах 0,3-0,7 л/м².

В период подготовительных работ рекомендуют провести пробную укладку горячей асфальтобетонной смеси для уточнения толщины припуска на уплотнение слоя катками, необходимого количества проходов всех катков уплотняющего звена по одному следу для достижения проектной плотности.

По результатам пробной укладки уточняют окончательный рецепт асфальтобетонной смеси, определяют режим ее укладки и уплотнения.

Укладку асфальтобетонной смеси следует проводить асфальтоукладчиком, оборудованным автоматической системой обеспечения заданных высотных отметок и уклона. Укладку следует проводить, как правило, на всю ширину.

В местах недоступных для асфальтоукладчика, допускается ручная укладка.

Базой для работы автоматической системой обеспечения заданных высотных отметок может служить копирная струна, лазерный луч и т.п., поверхность уложенной полосы, копируемая с помощью лыжи, ультразвуковых и т.п. датчиков.

Копирную струну следует закреплять в кронштейнах на стойках, устанавливаемых на расстоянии не более 8,0 м друг от друга.

На каждую точку закрепления струны следует выносить отметку продольного профиля с точностью ± 2 мм.

Настройки систем автоматики и рабочих органов асфальтоукладчика должны соответствовать инструкции по эксплуатации укладчика конкретной марки и уточняться при пробной укладке.

При укладке горячих асфальтобетонных смесей асфальтоукладчиками толщина укладываемого слоя должна быть на 10-15% больше проектной, а при ручной укладке - на 25-30%.

Производитель работ на объекте перед разгрузкой смеси должен убедиться в соответствии доставленной смеси необходимым требованиям проекта и нормативно-технической документации, а именно вида, типа и марки горячей асфальтобетонной смеси, и ее температуре непосредственно в кузове автомобиля-самосвала. Если смесь не соответствует предъявленным требованиям, то машину с забракованной смесью отправляют на АБЗ.

Перед началом работы асфальтоукладчик должен быть установлен в исходное положение и подготовлен к работе в соответствии с инструкцией по его эксплуатации.

Для получения ровной поверхности устраиваемого покрытия следует обеспечивать постоянную скорость и непрерывность укладки асфальтобетонной смеси.

При выгрузке смеси в бункер асфальтоукладчика автомобиль-самосвал должен останавливаться в непосредственной близости перед асфальтоукладчиком, не отталкивая его назад.

В контакт с автомобилем-самосвалом должен входить асфальтоукладчик. Автомобиль-самосвал не должен оказывать давление на приемный бункер асфальтоукладчика.

Перед выгрузкой кузов автомобиля-самосвала следует слегка приподнять, чтобы смесь сползла к заднему закрытому борту. Такой прием позволяет выгрузить смесь в бункер асфальтоукладчика в виде единой массы после открытия заднего борта автомобиля-самосвала.

Во время укладки смесь должна равномерно поступать из кузова автосамосвала или перегружателя в бункер укладчика по мере ее расхода.

Укладку нижнего и верхнего слоев покрытия из асфальтобетонной смеси нужно производить асфальтоукладчиком, оснащённым виброплитой и вибробрусом. Температура смеси в начале уплотнения должна быть в диапазоне 120-160°C. Предварительное уплотнение асфальтобетонной смеси рабочим органом асфальтоукладчика позволяет на первоначальной стадии уплотнения отказаться от лёгких катков и сократить время уплотнения.

На стадии предварительного уплотнения катки работают в статическом режиме. Включать вибрацию на вальцах рекомендуют на основном этапе уплотнения асфальтобетонного слоя.

Уплотнение производят от краев к оси дороги, а затем от оси к краям. Первый проход каток должен совершить, не доходя до края ранее уложенной полосы на расстояние 10-20 см. В процессе уплотнения катки должны осуществлять челночное движение по укатываемой полосе в продольном направлении, перекрывая каждый след на ширину 20-30 см в поперечном направлении. Схема укатки должна обеспечивать равномерное уплотнение по ширине укатываемого полотна, что достигают одинаковым числом проходов катков по каждому следу.

Совершив один двойной проход, катки смещаются поперек полосы укладки на ширину вальцов с учетом перекрытия следа. После уплотнения покрытия по всей ширине укладки катки возвращаются на исходную позицию (на первую полосу уплотнения), после чего цикл проходят повторно. Минимальное расстояние между катками должно составлять 2-3 м.

Первые 2-3 прохода катка рекомендуют выполнять на скорости 3-4 км/ч, а последующие на скорости 5-6 км/ч.

Поперечные сопряжения полос, устраиваемых из асфальтобетонных смесей, должны быть перпендикулярны оси дороги.

В конце рабочей смены край уплотненной полосы следует обрубить вертикально по шнуру и при возобновлении работ разогревать в соответствии с требованиями СП 78.13330.2012 (п.10.28). При укладке в конце укатываемой полосы упорного бруса край обрубить не следует.

Мероприятия по обеспечению безопасности движения.

В рамках реконструкции участка ул. Карла Маркса предусмотрен комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасного и комфортного передвижения транспортных средств.

Проектной документацией предусмотрены следующие мероприятия:

- применение радиусов кривых в плане и в продольном профиле со значениями в пределах допустимых (для обычных условий), обеспечивающих видимость и безопасное движение транспортных средств с расчетной скоростью для магистральной улицы общегородского значения – 80 км/ч;
- применение продольных уклонов, не превышающих максимально допустимых значений, обеспечивающих видимость и безопасное движение транспортных средств;

- устройство верхнего слоя покрытия из асфальтобетонной смеси с целью обеспечения требуемых коэффициентов сцепления;
- установка технических средств организации дорожного движения (дорожные знаки, пешеходное ограждение и дорожная разметка).

На всем протяжении реконструируемого участка ул. Карла Маркса для обеспечения комфорта и безопасности движения проектом предусмотрено в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»:

- нанесение дорожной горизонтальной разметки – 636 м²;
- установка стандартных дорожных знаков – 58 шт.;
- установка металлических стоек дорожных знаков – 33 шт.;
- устройство монолитных фундаментов типа ФМ7 – 3 шт.;
- установка металлических Г-образных рам – 3 шт.;
- устройство плит с тактильной поверхностью общей площадью – 47,93 м².

Для установки на объекте проектом рекомендованы знаки II типоразмера по ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Согласно ГОСТ Р 52290-2004, для изготовления дорожных знаков, устанавливаемых на высоте более 3,0 м, следует использовать светоотражающую пленку типа В, для остальных – пленку типа Б.

Установка дорожных знаков предусмотрена на металлических стойках. Стойки знаков изготавливаются из стальной трубы, диаметром 76 мм с покрытием, нанесенным методом горячего цинкования.

Оценка воздействия проводимых работ на сохранность выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки)

Выявленный объект культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки), является режимным объектом (располагается воинская часть), который располагается за высоким бетонным забором, и ограждает его от участка реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска (участок от Светлого проезда до проспекта Победы), и внешней современной застройки, в связи с этим специальных технических решений по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) проектом не предусмотрено.

Все основные строительные работы, предусмотренные проектными решениями, не имеют неосвоенной технологии и выполняются согласно действующим нормам и правилам по существующим технологическим картам.

Проводимые работы по проекту не оказывают влияние на сложившийся ландшафт и не нарушают целостность его территории, так же не меняется визуальное восприятие ОКН в сохранившейся исторической среде;

Предусмотренные проектом мероприятия не противоречат требованиям действующего законодательства Российской Федерации.

Таким образом, реализация проектного решения не создает прямые угрозы в отношении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки).

Мероприятия по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки).

Реализация проектного решения возможна при выполнении мероприятий, обязательное соблюдение которых является условием сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки), а именно:

- Земельный участок, занимаемый ОКН, должен быть обозначен на местности сигнальной лентой;
- Ограждение мест производства работ;
- Осуществление контроля проведения работ в точном соответствии с проектом на реконструкцию автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы и проектом производства работ;
- Соблюдение правил технической эксплуатации и использования автомобильного транспорта, дорожно-строительной техники и технологического оборудования;
- Соответствие дорожно-строительных материалов требованиям проекта на реконструкцию автомобильной дороги;
- Не допускается производить поджоги мусора, розлив нефтепродуктов. Во время всего срока реконструкции автомобильной дороги предполагается регулярно и в полном объеме производить сбор и транспортировку отходов производства.

Контроль за исполнением указанных мероприятий обеспечения сохранности целесообразно возложить на организацию-подрядчика строительных работ с назначением ответственного лица приказом по организации.

13. Перечень документов и материалов, собранных и полученных при проведении экспертизы, а также использованной для неё специальной, технической и справочной литературы.

Представленная на экспертизу документация даёт достаточное представление о намечаемых работах и их обосновании. В связи с этим, необходимости в сборе дополнительных документов и материалов по рассматриваемому объекту не было.

14. Обоснования вывода экспертизы.

Представленный на государственную историко-культурную экспертизу Раздел «Раздел документации об обеспечении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы», разработанный индивидуальным предпринимателем Гавриленко Д.В. (г. Курск) в 2023 году, содержит необходимые материалы и документы, достаточные для обоснования принятых проектных решений, направленных на решение задач по обеспечению сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки).

Полученные в результате проведённых историко-архитектурных, историко-градостроительных и архивных исследований данные позволили определить характер, исторические этапы и параметры планировочной структуры на исследуемом участке.

Работы, предусмотренные проектными предложениями, соответствуют требованиям к осуществлению деятельности в границах территории выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки).

Исходя из сложившейся историко-градостроительной ситуации, нормативно-правовой документации в сфере сохранения объектов культурного наследия Российской Федерации

можно сделать следующий вывод:

- реализация реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы, не окажет негативного влияния на расположенные рядом выявленные объекты культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) и на элементы исторической планировочной структуры.

Мероприятия по обеспечению сохранности объектов культурного наследия, указанные в Разделе, достаточны для обеспечения сохранности указанного объекта культурного наследия.

Соблюдение предусмотренных экспертируемым Разделом мероприятий, позволит избежать возникновения факторов, оказывающих негативное влияние на состояние выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) и его территорию.

15. Вывод экспертизы.

Раздел проектной документации, обосновывающий меры по обеспечению сохранности объекта культурного наследия, включённого в реестр, выявленного объекта культурного наследия либо объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, при проведении земляных, мелиоративных, хозяйственных работ, указанных в настоящей статье работ по использованию лесов и иных работ в границах территории объекта культурного наследия либо на земельном участке, непосредственно связанном с земельным участком в границах территории объекта культурного наследия: «Раздел документации об обеспечении сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки) при проведении работ по реконструкции автомобильной дороги по улице Карла Маркса города Курска на участке от Светлого проезда до проспекта Победы», разработанный индивидуальным предпринимателем Гавриленко Д.В. (г. Курск) в 2023 году, обеспечивает возможность (положительное заключение) сохранности выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Дальних артиллерийских парков, кон. XIX в.» (Курская область, г. Курск, ул. Маркса, Дальние Парки), при проведении земляных, строительных, мелиоративных и (или) хозяйственных работ, предусмотренных статьей 25 Лесного кодекса Российской Федерации работ по использованию лесов и иных работ.

Указанный Раздел рекомендуется к согласованию государственным органом охраны объектов культурного наследия в установленном порядке.

16. Дата оформления заключения экспертизы – 15.03.2023 г.

Акт государственной историко-культурной экспертизы подписан усиленной квалифицированной электронной подписью эксперта

Эксперт

А.М. Подколзин