

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 8 апреля 2002 г. N 131/12
ОБ УТВЕРЖДЕНИИ НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ ПО СОЗДАНИЮ И
ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ МОСКОВСКОЙ
ОБЛАСТИ

В соответствии с постановлением Губернатора Московской области от 14.12.99 N 476-ПГ "О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог в Московской области" Правительство Московской области постановляет:

Утвердить:

1. Технические условия **проектирования** платных автомобильных дорог (дорожных объектов) Московской области (прилагаются).
2. Примерный договор о создании и эксплуатации платной автомобильной дороги (дорожного объекта) (прилагается).
3. Требования к созданию и эксплуатации объектов дорожного сервиса на платных автомобильных дорогах Московской области (прилагаются).

Губернатор Московской области

Б.В. Громов

Утверждены
постановлением Правительства
Московской области
от 8 апреля 2002 г. N 131/12

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
(ДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ) МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

1. Общие положения

1.1. Настоящие Технические условия распространяются на проектируемые, находящиеся в незавершенном **строительстве**, реконструкции и действующие автомобильные дороги общего пользования, предназначенные для эксплуатации на платной основе (далее - платные автомобильные дороги).

1.2. Платные автомобильные дороги создаются с целью повышения качества услуг, предоставляемых пользователям, повышения уровня безопасности движения, получения дополнительных финансовых ресурсов на дальнейшее развитие и улучшение качества сети автомобильных дорог Московской области. Проезд по ним осуществляется за плату, для чего предусматривается контролируемый въезд и (или) выезд автомобилей и других транспортных средств.

1.3. *Проектирование, строительство* (реконструкция) мостов, путепроводов, тоннелей (далее - дорожные объекты), эксплуатируемых на платной основе, осуществляется в соответствии со СНиП 2.05.03-84 и СНиП 32.04-97. При проектировании этих объектов, а также подходов к ним следует соблюдать требование единообразия условий движения по платной автомобильной дороге.

1.4. Кроме общих требований, предъявляемых к автомобильным дорогам общего пользования, к платным автомобильным дорогам предъявляется ряд специальных:

- пересечения платных автомобильных дорог с другими наземными путями сообщения, как правило <*>, следует осуществлять в разных уровнях с целью обеспечения высокой пропускной способности и расчетной скорости движения;
- наличие, как правило, двух и более полос движения в одном направлении движения;
- наличие разделительной полосы или раздельное трассирование полос встречного движения;
- устройство переходно - скоростных полос;
- отделение автобусных остановок от проезжей части островками безопасности, совмещение их с зонами дорожного сервиса;
- недопустимость размещения пешеходных переходов в одном уровне с проезжей частью дороги;
- недопустимость примыкания велосипедных и пешеходных дорожек непосредственно к проезжей части дороги;
- уровень загрузки платной дороги должен соответствовать движению транспорта, как правило, в состоянии свободного потока.

<*> Пересечение в одном уровне допускается только при создании платных автомобильных дорог категория ниже II.

1.5. Дополнительно платные автомобильные дороги должны иметь:

- контролируемые въезды и (или) выезды (пункты взимания платы за проезд), оснащенные системами сбора платы за проезд;
- систему поддержания проезжей части дороги в требуемом эксплуатационном состоянии в неблагоприятных погодных условиях;
- дополнительные дорожные знаки;
- административные и бытовые здания для работы и размещения персонала, обслуживающего платную автомобильную дорогу;
- системы охраны, оповещения и аварийного вызова;
- зоны дорожного сервиса, предназначенные для размещения и эксплуатации объектов дорожного сервиса;
- другие объекты и средства, необходимые для обеспечения условий эксплуатации платных автомобильных дорог.

2. Назначение основных показателей платных автомобильных дорог

2.1. Проектными решениями платных автомобильных дорог обеспечиваются повышенные скорости, уровни безопасности и комфортности движения по сравнению с бесплатным проездом по альтернативной дороге для создания заинтересованности пользователя в выборе платного проезда.

2.2. Платные автомобильные дороги проектируются в соответствии с требованиями строительных норм и правил, изложенных в СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги", других строительных норм и правил, государственных стандартов Российской Федерации (ГОСТ) в области строительства, строительными нормами Московской области (ТСН) с учетом стандартов предприятий дорожно - строительного и строительного комплексов, положений настоящих Технических условий, отражающих особенности платных дорог Московской области.

2.3. Отвод земель под вновь строящуюся или реконструируемую платную автомобильную дорогу.

2.3.1. Земельные участки под платную автомобильную дорогу предоставляются в соответствии с законодательством, при этом в полосу отвода платной автомобильной дороги включаются участки земли, необходимые для размещения объектов и средств, обеспечивающих выполнение специальных требований к платным автомобильным дорогам, указанных в пунктах 1.4, 1.5 настоящих Технических условий.

2.3.2. Границы полосы отвода для каждой платной автомобильной дороги проектируются по результатам технико - экономического обоснования инвестиций в создание платной автомобильной дороги и согласовываются с органами местного самоуправления муниципальных образований, по территории которых проходит эта платная автомобильная дорога.

2.3.3. Земельные участки в пределах полосы отвода платных автомобильных дорог предоставляются организации, осуществляющей эксплуатацию этой дороги, в порядке,

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

установленном законодательством.

2.4. Технические нормы и транспортно - эксплуатационные показатели платных автомобильных дорог.

2.4.1. На направлениях с ожидаемой (наблюдаемой для существующих автодорог) начальной приведенной интенсивностью движения и ее прогнозируемым ростом в период платной эксплуатации, обеспечивающими экономическую эффективность эксплуатации (окупаемость инвестиций в создание и эксплуатацию платной автомобильной дороги в течение нормативного срока эксплуатации) платные автомобильные дороги проектируются по требованиям для автомобильных дорог общего пользования I и II категорий.

На направлениях с высокой транспортной загрузкой, создающей повышенную социальную напряженность, в целях снижения потребности в инвестициях и уменьшения срока платной эксплуатации допускается создание платных автомобильных дорог по нормам ниже II категории.

2.4.2. Расчетная скорость движения транспортных средств для проектирования элементов плана, продольного и поперечного профилей, а также других элементов дороги, зависящих от скорости движения, принимается в зависимости от принятой категории дороги не ниже значений, указанных в таблице 3 СНиП 2.05.02-85. Средняя скорость движения по платной дороге должна быть выше средней скорости движения по альтернативной бесплатной дороге с учетом ее предполагаемой реконструкции за планируемый период эксплуатации платной дороги.

2.4.3. Нормативная осевая нагрузка для расчета прочности дорожных одежд и проверки устойчивости земляного полотна автомобильной дороги принимается, как правило, 100 кН (10 тс). Для платных дорог, создаваемых по нормам ниже II категории, может назначаться нормативная осевая нагрузка 60 кН (6 тс), если за расчетный период эксплуатации на дорогу не будут допускаться транспортные средства с осевой нагрузкой свыше 60 кН (6 тс), а пункты взимания платы за проезд (ПВП) будут оснащены средствами весового контроля.

2.4.4. Параметры поперечного профиля проезжей части и земляного полотна (число полос движения, ширина полос движения, проезжей части, обочин, разделительных полос, земляного полотна и др.) назначаются по таблице 4, а поперечные уклоны проезжей части - таблицам 7, 8 СНиП 2.05.02-85 в зависимости от принятой категории дороги. Поперечные уклоны обочин принимаются по требованиям п. 4.16 СНиП 2.05.02-85.

Число полос движения на дорогах I и II категории назначается в зависимости от интенсивности движения по таблице 5 СНиП 2.05.02-85, а на платных автомобильных дорогах ниже II категории принимается не менее трех. Габарит приближения конструкций дорожных **сооружений** (на мостах - конструкций моста) по высоте (расстояние от поверхности проезда до верхней линии очертания габарита) над дорожным полотном и обочинами назначается не менее 5,0 м (на мостах - только над проезжей частью).

2.4.5. Параметры проектирования плана и продольного профиля дороги (продольные уклоны, продольная и боковая видимости, радиусы кривых в плане и в продольном профиле, длины кривых и углы перелома проектной линии в продольном профиле и др.) следует назначать в соответствии с п. 4.20, учитывая при этом предельно допустимые значения этих параметров по табл. 10 СНиП 2.05.02-85 и требования ландшафтного проектирования.

2.4.6. В целях радикального снижения аварийности и повышения транспортно - эксплуатационных преимуществ платной дороги рекомендуется на стадии технико - экономического обоснования рассматривать варианты создания дороги с отдельными трассами встречного движения.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотравших на сайте [каркасные дома](#).

2.4.7. Для реконструируемых дорог II и III категорий в платные скоростные автомобильные дороги более высокой категории следует рассматривать варианты строительства дополнительных полос, а также строительства параллельной дороги с целью раздельного трассирования, при котором старая дорога будет использоваться для движения в одном направлении, а новая - в противоположном.

2.4.8. Назначение технических и транспортно - эксплуатационных показателей для платных дорог, создаваемых на базе существующих, а также находящихся в состоянии незавершенного строительства, осуществляется на основе технико - экономических расчетов и сравнения различных вариантов с учетом реального состояния используемых дорог. Доведение отдельных показателей до нормативных, предусмотренных строительными нормами и правилами для данной категории платной дороги, может осуществляться поэтапно в ходе ее эксплуатации.

2.4.9. Велосипедные дорожки могут проектироваться на отдельных участках платных автомобильных дорог с интенсивностью движения велосипедов (мопедов) не менее 1000 единиц в сутки.

2.5. Пересечения и примыкания платных дорог к другим автомобильным дорогам, железным дорогам и коммуникациям.

2.5.1. Проектирование пересечений и примыканий осуществляется в соответствии с требованиями п. 5 СНиП 2.05.02-85 и с учетом обеспечения рациональной организации транспортных связей с прилегающими территориями, а также комплексного решения вопросов размещения на дороге инженерных *сооружений* обустройства дороги.

2.5.2. Пересечение дорог I и II категорий с автомобильными дорогами всех категорий обязательно в разных уровнях. При пересечениях и примыканиях платных дорог низших категорий (ниже II) к другим дорогам таких же категорий решение на устройство транспортных развязок должно быть обосновано технико - экономическим расчетом.

2.5.3. Проектирование пересечений и примыканий платных дорог низших категорий в одном уровне проводится с учетом сооружения транспортных развязок при возможной последующей поэтапной реконструкции платной дороги, если прогнозируется значительное возрастание интенсивности движения на ней.

2.5.4. Для обеспечения безопасности и удобства движения пересечения и примыкания должны проектироваться с учетом требований к своевременной их видимости, понятности и удобства проезда.

2.5.5. Кольцевые пересечения в одном уровне допускается проектировать только на платных дорогах ниже I и II категорий.

2.5.6. Пересечения должны проектироваться в разных уровнях потоков, при этом должно быть обеспечено безопасное и удобное движение автомобилей с расчетными скоростями по основным направлениям. Левоповоротные съезды могут выполняться в виде левоповоротной эстакады над проезжей частью дороги или по типу развязки "клеверный лист".

2.5.7. Расстояния между съездами (въездами) на платную дорогу определяются по результатам технико - экономических обоснований в зависимости от расположения сети дорог на территории и интенсивности притока движения на платную дорогу на планируемых развязках и примыканиях и ухода с нее. Кроме того, учитывается перспектива развития дорожной сети в районе, тяготеющем к платной дороге.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

2.5.8. Искусственные сооружения в местах пересечения с полевыми дорогами и прогона скота располагаются по согласованию с органами местного самоуправления, но не реже чем через каждые 2 км дороги при наличии потребности в них. Их габариты принимаются по табл. 17 СНиП 2.05.02-85.

2.5.9. На каждом пересечении и примыкании должна быть предусмотрена переходно - скоростная полоса для разгона и снижения скорости независимо от интенсивности движения. Ширину переходно - скоростных полос следует принимать равной ширине полосы основной проезжей части дороги. Переходно - скоростные полосы для левоповоротных съездов транспортных развязок типа "клеверный лист" следует проектировать в виде одинаковых по длине полос для смежных съездов, включая участок путепровода.

2.5.10. Для контроля въездов на платную дорогу и съездов с нее на транспортных развязках и примыканиях могут устанавливаться ПВП.

2.5.11. Пересечения платных автомобильных дорог с любыми железными дорогами осуществляется в разных уровнях.

2.5.12. Пересечения платных автомобильных дорог с подземными и надземными коммуникациями (водопровод, канализация, газопровод, продуктопровод, нефтепровод, трубы теплосетей, кабеля подземных и провода воздушных линий связи и электропередачи и др.) следует проектировать по Техническим условиям, согласованным с государственным учреждением Московской области "Управление автомобильных дорог Московской области "Мосавтодор" (далее - Управление "Мосавтодор") и головной организацией <*>, а также требованиями СНиП 2.05.02-85.

Прокладка подземных коммуникаций под насыпями вдоль дорог не допускается.

<*> Головная организация - организация, осуществляющая создание и эксплуатацию платной автомобильной дороги Московской области.

2.5.13. Для прокладки инженерных коммуникаций по землям платных автомобильных дорог (по дорожным объектам) заинтересованные юридические и физические лица обязаны заключить с головной организацией договор, учитывающий особенности эксплуатации платной автомобильной дороги. При прокладке любых коммуникаций на землях платных автодорог Управление "Мосавтодор" имеет право осуществления контроля за проведением работ.

2.5.14. Прокладка и переустройство коммуникаций через существующие платные дороги (дорожные объекты) осуществляется за счет средств владельцев этих коммуникаций на основании разрешений и технических условий, выдаваемых головной организацией, и проектно - сметной документации, согласованной с Управлением "Мосавтодор", Управлением ГИБДД Главного управления внутренних дел Московской области МВД России (далее - УГИБДД ГУВД Московской области) и головной организацией.

2.5.15. Существующие коммуникации, проложенные в полосах отвода платных автомобильных дорог, могут быть вынесены за пределы полос отвода за счет сил и средств головной организации.

2.5.16. При разработке проектов строительства (реконструкции) платных автомобильных дорог необходимо предусмотреть сооружения для сообщения разобщенных территорий и пропуска путей

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

миграции диких животных, а также предотвращения их попадания на проезжую часть дороги.

3. Проектная подготовка создания платных автомобильных дорог (дорожных объектов)

3.1. При проектной подготовке строительства (реконструкции) платных дорог, кроме нормативных и правовых документов, указанных в п. 2.2 настоящих Технических условий, следует руководствоваться общими положениями, изложенными в Порядке разработки, согласования, утверждения и составе обоснования инвестиций в строительство предприятий, *зданий* и сооружений (СП II-101-95), утвержденном постановлением Минстроя России от 30.06.95 N 18-63.

3.2. Последовательность и содержание проектной подготовки строительства (реконструкции) платной автомобильной дороги (дорожного объекта).

3.2.1. Проектную подготовку строительства (реконструкции) следует рассматривать как один из элементов единого инвестиционно - строительного процесса создания платной автомобильной дороги, включающего проектирование, финансирование, строительство и ее эксплуатацию. В инвестиционном процессе проектная подготовка строительства (реконструкции) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) осуществляется в ходе пяти последовательных этапов: предынвестиционного (предпроектного) (ПИ), обоснования инвестиций (ОИ), подготовки тендерной документации (ПТД), проекта строительства (ПС) и рабочей документации (РД). Для объектов массового и повторного применения может разрабатываться рабочий проект РП (утверждаемая часть и рабочая документация) <*> или рабочая документация РД.

3.2.1.1. Проектная подготовка строительства (реконструкции) платных автомобильных дорог осуществляется заказчиком (этапы ПИ, ОИ, ПТД) и подрядчиком (этапы ПС, РП и РД). Возможен вариант, когда вся проектная подготовка строительства (реконструкции) осуществляется заказчиком.

3.2.1.2. Для разработки проектной документации заказчик и подрядчик могут привлекать на договорной основе проектные, проектно - строительные организации и других юридических и физических лиц, имеющих оформленное в установленном порядке право на выполнение соответствующих проектных работ. Заказчик проектной документации составляет по установленной форме техническое задание на выполнение проектных работ. При организации торгов и заключении договоров на поэтапное выполнение проектной подготовки разрешается использовать рекомендации Руководства по проведению торгов на проектные работы, разработку экономических обоснований и организацию надзора за строительством (М., 1997 г., ФДС России).

3.2.2. На первом предынвестиционном (предпроектном) этапе на основе анализа сети автомобильных дорог области, ее загруженности движением, перспектив развития дорожной сети и экономики формируется замысел (идея) создания платной дороги, ее местоположение, ориентировочно принимаются основные технические и транспортно - эксплуатационные показатели, изучаются возможные способы финансирования и инвестирования.

3.2.2.1. По результатам первого этапа составляются предложения о включении намечаемой дороги в Перечень проектов платных автомобильных дорог (дорожных объектов) Московской области <***>.

3.2.2.2. В Перечень могут включаться намечаемые к строительству (реконструкции), находящиеся в незавершенном строительстве (реконструкции) и действующие автомобильные дороги и дорожные объекты независимо от состояния их готовности к эксплуатации.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

3.2.2.3. В предложениях о включении намечаемой дороги (дорожного объекта) в Перечень отражаются: наименование платного объекта, предлагаемые сроки его строительства и платной эксплуатации, основные технические и транспортно - эксплуатационные показатели с приложением карты - схемы предлагаемой автомобильной дороги (дорожного объекта) и района тяготения (М 1:100000), финансово - экономическую оценку, возможное влияние автомобильной дороги на социальную, экологическую и санитарную обстановку.

<*> Все, что далее по тексту относится к ПС, в равной мере справедливо и для РП.

<***> Перечень проектов платных автомобильных дорог (дорожных объектов) в установленном порядке представляется на утверждение Правительства Московской области.

3.2.2.4. Если для создания платной автомобильной дороги предполагается использование действующей автомобильной дороги (дорожного объекта), то в предложениях о включении намечаемой дороги (дорожного объекта) в Перечень отражается и ее технико - эксплуатационное описание.

3.2.2.5. Включение объекта в Перечень проектов платных автомобильных дорог (дорожных объектов) области является основанием для разработки обоснований инвестиций и оформления в установленном порядке акта о предварительном согласовании изъятия и отвода земель для размещения предлагаемой дороги (дорожного объекта).

3.2.2.6. Объем инвестиций на первом этапе оценивается ориентировочно в текущем уровне цен на основе аналогов о проведенных подрядных торгах на строительство подобных объектов, стоимости уже построенных дорог, экспертных оценок и по укрупненным показателям. При этом указывается курс рубля и индекс к нормативно - сметной базе.

3.2.3. На втором этапе проектной подготовки разрабатывается обоснование инвестиций (ОИ) в строительство (реконструкцию, ремонт) платной автомобильной дороги (дорожного объекта). На этом этапе готовятся материалы о технической осуществимости, экономической, коммерческой, социальной целесообразности инвестиций в строительство (реконструкцию) платной автомобильной дороги (дорожного объекта), определение местоположения дороги (объекта), ее технических параметров и составление акта выбора земельного участка для размещения объекта и выполнения проектно - изыскательских работ.

На основании материалов ОИ разрабатываются документы, предусмотренные п. 10 Основ создания и эксплуатации платных автомобильных дорог (дорожных объектов) Московской области (утверждены постановлением Губернатора Московской области от 14.12.99 N 476-ПГ).

В случаях создания платной автомобильной дороги (дорожного объекта) по инициативе инвестора первый и второй этапы проектной подготовки могут объединяться.

3.2.3.1. Исходными материалами для ОИ являются: а) паспорт дороги, карточки искусственных сооружений, результаты их обследований и испытаний; б) данные банка о транспортно - эксплуатационном состоянии дороги, мостов и других искусственных сооружений; в) данные о последних мероприятиях строительства, реконструкции и ремонта; г) материалы о ранее проведенных экономических, инженерных изысканиях, проектных проработках, согласованиях и

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

актах выбора трасс; д) выкопировки из генеральных планов населенных пунктов, их детальной планировки и застройки, если через них планируется прокладка дороги; е) сведения о подземных и наземных коммуникациях в полосе отвода, оказывающих существенное влияние на проложение трассы и строительные работы; ж) сведения о подлежащих сносу зданиях, строениях, сооружениях, о размере изымаемых земель; з) документы, подтверждающие наличие в районе проложения дороги полезных ископаемых и природных строительных материалов; и) сведения о памятниках истории, археологии, культуры, территориях с особым статусом (заповедники, заказники, национальные парки и др.), попадающих в зону влияния дороги, технические условия на меры по их защите; к) предварительные согласования трассы дороги (местоположения дорожного объекта); л) акт выбора трассы автомобильной дороги (местоположения дорожного объекта) и приложения к нему; м) данные о существующем состоянии природной среды; н) согласование трассы дороги с военным округом; о) лесорубочный билет (при необходимости); п) размеры льгот, коэффициентов к зарплате, надбавок и других расходов, которые должны быть учтены в расчете инвестиций.

3.2.3.2. По результатам ОИ разрабатываются следующие документы: пояснительная записка, карта - схема транспортной сети района тяготения, сводная ведомость грузонапряженности, грузооборота, интенсивности движения, таблица основных технико - экономических показателей, план трассы М 1:10000 (25000), сокращенный продольный и типовые поперечные профили, чертежи принятых вариантов конструкций дорожной одежды, ведомости мостов, путепроводов и ПВП, автобусных остановок, грунтовых резервов и месторождений дорожно - строительных материалов, переустройства крупных коммуникаций, сноса (переноса) зданий и сооружений, документы согласований, план размещения объектов дорожного сервиса, схемы сравнения вариантов трассы и при необходимости другие документы.

3.2.3.3. В пояснительной записке к ОИ отражаются следующие разделы: исходные данные, транспортно - экономическая характеристика района тяготения дороги (дорожного объекта), определение и прогнозирование интенсивности и состава движения; варианты трассы автомобильной дороги (местоположения дорожных объектов и ПВП) и их сравнение, основные технические решения по основному варианту, объекты дорожного сервиса, оценка воздействия на окружающую среду, объем инвестиций с указанием возможных источников, долей территориального дорожного фонда и негосударственных инвестиций, обоснование сроков платной эксплуатации и стоимости проезда, оценка социально - экономической эффективности и последствий от реализации предлагаемого варианта дороги (дорожного объекта), обоснование изъятия и предоставления земель.

3.2.3.4. В разделе "Исходные данные" пояснительной записки к ОИ отражаются особенности природных, климатических, экологических и других местных условий, влияющих на проложение трассы (местоположение дорожного объекта), объемы инвестиций, темпы выполнения строительных работ и эксплуатацию автомобильной дороги (дорожного объекта), характеристика действующей (реконструируемой, находящейся в состоянии незавершенного строительства) дороги (дорожного объекта) и альтернативной дороги, сведения о существующей интенсивности движения и динамике ее изменения за последние годы, планируемое дорожное строительство в районах, прилегающих к трассе будущей платной дороги, сведения об источниках исходной информации для обоснования инвестиций, в том числе сроки и объемы экономических и инженерных изысканий, экологических исследований и др.

3.2.3.5. Раздел "Транспортно - экономическая характеристика района тяготения дороги (дорожного объекта)" включает: показатели экономики района тяготения, оптимистический и пессимистический прогнозы ее развития, основные грузообразующие и грузопоглощающие пункты, транспортные связи по видам сообщений и видам транспорта, оценки оптимальных способов доставки грузов по данному направлению и перераспределения перевозок между автомобильным и другими видами транспорта.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотретьших на сайте [каркасные дома](#).

При составлении оптимистического и пессимистического прогнозов экономики анализируется население, промышленность, сельское хозяйство и обеспеченность транспортом района тяготения и взаимодействие его различных видов, уровень автомобилизации населения, место и роль предлагаемой дороги (дорожного объекта) в транспортной сети. Анализу подлежат местные, пригородные, внутриобластные, межобластные и дальние виды сообщений. В разделе приводятся также сведения об альтернативной дороге: ее маршрут и длина, транспортно - эксплуатационные и технические характеристики, техническое состояние, владелец дороги, сроки проведения ремонтов и возможной реконструкции и др.

3.2.3.6. В разделе "Определение и прогнозирование интенсивности и состава движения" для вновь строящихся платных автомобильных дорог по существующим методикам теоретически определяется и прогнозируется интенсивность и состав движения с использованием транспортно - экономической характеристики района тяготения дороги и других исходных данных. Выбор методики, требуемая точность результатов согласовываются с юридическим лицом, заказывающим ОИ.

При переводе в платную эксплуатацию действующих (реконструируемых) автомобильных дорог (дорожных объектов) экспериментальные исследования интенсивности движения на планируемой платной дороге и на альтернативной дороге обязательны. Полученные в ходе исследований данные по интенсивности и составу движения оформляются актом, подписанным должностным лицом, проводившим исследования, и утвержденным руководителем проектной организации. К ОИ прилагаются оформленные в установленном порядке журналы наблюдений, статистическая обработка и обобщенные результаты исследований.

3.2.3.7. В разделе "Варианты трассы автомобильной дороги (местоположения дорожного объекта) и их сравнение" отражаются варианты проложения трассы платной дороги (местоположения мостов, путепроводов, тоннелей, тип, количество и места размещения пунктов взимания платы за проезд), основные конструктивные решения, ссылки на согласования вариантов, выполненные при экономических изысканиях, достоинства и недостатки вариантов, их технико - экономическая оценка. Варианты оцениваются также по влиянию на транспортное обслуживание, социальное и экономическое развитие, экологическую обстановку территорий, обходам городов и населенных пунктов, необходимости пересечений и подъездов, пересечению залежей полезных ископаемых, сельскохозяйственных угодий, мест размножения, питания и путей миграции диких животных, птиц и обитателей водной среды и др. Раздел заканчивается сводной таблицей сравнения вариантов с включением показателей, характерных для платных дорог (например, количество пунктов взимания платы за проезд и др.), и рекомендацией по выбору наиболее рационального к производству варианта.

3.2.3.8. В разделе "Основные технические решения по принятому варианту" разрабатываются следующие вопросы: описание принятого варианта трассы (дорожного объекта) и обоснование принятых технических решений; выбор категории дороги, расчетной скорости, мер по обеспечению безопасности и комфортности движения; основные параметры продольного и поперечного профилей, конструкции дорожной одежды, транспортные развязки и примыкания; конструкции пунктов взимания платы за проезд; нагрузки и габаритные требования к проектированию мостов, путепроводов, тоннелей; расчетные вероятности превышения паводков, типы водопропускных труб и других малых искусственных сооружений, их количество; сроки строительства (реконструкции) и др.

3.2.3.9. В разделе "Объекты дорожного сервиса" обосновываются перечень и ассортимент услуг по сервисному обслуживанию пользователей платной дороги (дорожного объекта), перспективы и этапность развития, виды, состав и места размещения объектов дорожного сервиса, их

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

производительность (пропускная способность).

3.2.3.10. Оценка воздействия на окружающую среду выполняется в соответствии с установленным порядком с учетом требований и рекомендаций по охране окружающей среды при строительстве автомобильных дорог и дорожных объектов.

3.2.3.11. В обоснованиях строительства платного мостового перехода (путепровода, тоннеля) требуется привести сведения о протяжении существующего моста и подходов к нему, прогнозируемой приведенной интенсивности движения, судоходного класса реки, варианты местоположения, схем моста, мостового перехода и др.

3.2.3.12. В разделе "Инвесторский расчет на строительство (реконструкцию) и эксплуатацию платной автомобильной дороги (дорожного объекта)" приводится: а) расчет инвестиций на строительство (реконструкцию) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с учетом инфляционных процессов; б) перечень возможных инвесторов с указанием их доли в финансировании и краткой характеристикой их финансово - экономического и производственного состояния; в) участие и доля территориального дорожного фонда и других фондов; г) ежегодные затраты на эксплуатацию платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с учетом страхования рисков; д) расчет стоимости проезда по платной дороге (дорожному объекту); е) распределение доходов от взимания платы за проезд по видам затрат на эксплуатацию платного объекта, возврат инвестиций и прибыль эксплуатирующей организации; ж) определение договорного срока платной эксплуатации автомобильной дороги (дорожного объекта).

Все расчеты по разделу могут выполняться по действующим методикам, выбор которых производится в каждом конкретном случае в зависимости от условий строительства (реконструкции) и эксплуатации платного объекта, складывающихся договорных отношений и общей экономической ситуации.

3.2.3.13. Раздел "Оценка социально - экономической эффективности и последствий" от реализации принятого варианта включает данные по улучшению потребительских свойств дороги, результаты определения экономической эффективности мероприятий по созданию и эксплуатации дороги, сокращению ДТП и потерь в других отраслях народного хозяйства; результаты опроса общественного мнения населения в прилегающей к будущей платной дороге территории по вопросу о создании платной автомобильной дороги; оценка экологических и социальных последствий.

3.2.3.14. В разделе по обоснованию изъятия и предоставления земель приводятся: наименования административных районов, на землях которых планируется строительство платной автомобильной дороги (дорожного объекта); обоснование ширины полосы отвода с учетом размещения земляного полотна, коммуникаций, элементов обстановки дороги, искусственных сооружений, ПВП, водоотводных устройств, лесополос, полос для безопасного съезда автомобилей, зон избыточного транспортного загрязнения в зависимости от местных условий и требований по обеспечению безопасности движения на отдельных участках дороги.

Необходимо также указывать сведения о требуемом временном отводе или аренде земель для обеспечения работы строительных машин, хранения отвалов растительного грунта, устройства объездов, переустройства коммуникаций, стройплощадок, карьеров, резервов грунта, кавальеров и др. При необходимости в пояснительную записку включаются данные по рекультивации временно занимаемых земель.

3.2.3.15. Экспертиза ОИ проектов платных автомобильных дорог в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 27.12.2000 N 1008 и постановлением Правительства Московской области от 22.06.2001 N 188/21 проводится государственным

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

учреждением Московской области "Мособлгосэкспертиза" в порядке, установленном для экспертизы обоснования инвестиций проектов строительства автомобильных дорог общего пользования. ОИ в полном составе документов, перечисленных в п. 3.2.3.2, в установленном порядке представляется на экспертизу, после чего проводится внесение изменений по принятым замечаниям экспертизы. По спорным замечаниям экспертизы в пояснительной записке к проекту постановления Правительства Московской области о создании платного объекта приводятся обоснования отклонения замечаний.

3.2.4. На третьем этапе проектной подготовки "Разработка тендерной документации" готовятся документы торгов и техническое задание на проектирование, строительство (реконструкцию) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с необходимыми схемами, чертежами и пояснениями.

3.2.4.1. Схемы и чертежи составляются в объеме, достаточном для однозначного определения конструктивных параметров и характеристик, которые не подлежат изменению при дальнейшем проектировании и строительстве.

3.2.4.2. Документы торгов должны включать инструкцию для участников, условия контракта, формы конкурсных предложений и квалификационных сведений. Состав и содержание этих документов определяется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и Московской области.

3.2.4.3. Допускается проведение торгов после разработки ПС. В этом случае заказчик, проводя торги, имеет более точные данные о стоимости объекта, однако несет дополнительно значительные затраты на разработку ПС. Эти затраты могут быть полностью или частично возмещены на договорной основе при согласии подрядчика использовать разработанный ПС в полном объеме или частично.

3.2.5. Проект строительства (ПС) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) содержит обосновывающие материалы, предназначенные для заказчика, подрядчика и экспертизы проекта. Разработка ПС платной автомобильной дороги заключается в выборе трассы дороги, выборе оптимальных технических, технологических, организационных решений и финансовых обоснований по ее строительству (реконструкции), определении видов, объемов и сроков работ, их стоимости, оформлении документации по изъятию и отводу земель.

Содержание ПС платной автомобильной дороги принимается с учетом рекомендаций СНиП 11-01-95 в составе разделов: общая пояснительная записка, план и продольный профиль трассы дороги, строительные решения, технологические решения, организация и управление строительством, организация и условия труда работников, охрана окружающей среды, инженерно - технические мероприятия по обеспечению безопасности движения и предупреждению чрезвычайных ситуаций, инвесторский сметный расчет (сметная документация), документация по изъятию и отводу земель.

3.2.5.1. В общую пояснительную записку ПС включаются: основания для разработки проекта; исходные данные для проектирования и согласования по проекту в целом; данные ОИ о грузообороте, грузонапряженности, интенсивности движения по рекомендуемому варианту трассы дороги; проектные решения, утвержденные в составе ОИ; обоснование проектных решений (кроме выполненных в ОИ) с учетом местных инженерно - геологических, гидрологических и природоохранных требований; оценка безопасности движения; характеристика объекта (транспортная доступность, наличие баз стройиндустрии, промышленных карьеров, разгрузочных тупиков, необходимость переноса коммуникаций, сноса и переноса строений, описание возможной схемы поставок стройматериалов); данные о расчетной стоимости строительных работ и общей стоимости строительства; обоснование принятой продолжительности строительства и ее соответствие показателям, полученным при обосновании инвестиций; технико - экономические

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

показатели проекта, рассчитанные в ходе разработки ПС, их сопоставление с показателями ОИ; выводы и предложения по реализации проекта, сведения о проведенных согласованиях проектных решений, подтверждение соответствия разработанной проектной документации государственным стандартам, нормам и правилам, а также ТУ, выданным органами государственного надзора и заинтересованными организациями при согласовании места размещения объекта; оформленные в установленном порядке согласования об отступлениях от действующих нормативных документов; сведения об использованных в проекте изобретениях, сведения о социально - экономических и экологических условиях района строительства.

3.2.5.2. Исходными данными для составления ПС являются:

а) ОИ строительства (реконструкции) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) и все исходные материалы для ОИ (п. 3.2.3.1);

б) постановление Правительства Московской области о создании и эксплуатации платной автомобильной дороги и согласования с соответствующими органами местного самоуправления муниципальных образований Московской области. Кроме того, требуются следующие дополнительные материалы: технические условия на присоединение проектируемых объектов к источникам снабжения, инженерным сетям, коммуникациям; сведения о проведенных социологических исследованиях; исходные данные по оборудованию, в том числе индивидуального изготовления, необходимые данные по выполненным НИР и ОКР, связанных с созданием технологических процессов и оборудования; материалы инвентаризации, оценочные акты, решения органов местного самоуправления муниципальных образований о сносе и размере компенсаций за сносимые сооружения; материалы проведенных ранее инженерных, экономических и экологических изысканий и обследований; обмерочные чертежи существующих зданий и сооружений, подземных и наземных сетей и коммуникаций; сведения о существующих сооружениях, обслуживающих участников дорожного движения, дорожной и автотранспортной служб; данные о возможных подрядчиках, располагающихся в районе строительства (реконструкции) платной дороги (дорожного объекта), источниках получения строительных материалов, изделий и конструкций, способах и возможностях их подвоза.

3.2.5.3. В раздел ПС "План и продольный профиль трассы дороги" включаются краткая характеристика района строительства, карта - схема транспортной сети района тяготения; сводная ведомость грузонапряженности; таблица основных технико - экономических показателей; план трассы (М 1:2000 - 1:10000) и ее варианты, сравнение и оценка вариантов трассы, обоснование выбранного варианта трассы, продольный профиль трассы, ситуационные планы размещения зданий дорожной и автотранспортной служб, объектов дорожного сервиса, места размещения, типы и состав пунктов взимания платы за проезд; ведомости автобусных остановок, площадок отдыха, рубки и корчевки пней, переустройства коммуникаций, грунтовых резервов, сноса и переноса зданий и сооружений; схема сравнения вариантов трассы; схема занимаемых земель.

3.2.5.4. В раздел ПС "Строительные решения" включаются конструктивные решения земляного полотна, дорожных одежд, водоотводных устройств, пересечений и примыканий, мостов, труб, тоннелей и других искусственных сооружений и дорожных объектов, типовые поперечные профили, варианты конструкций дорожной одежды, ведомость проектируемой дорожной одежды; по километровой ведомости оплачиваемых земляных работ; ведомость искусственных сооружений; варианты схем мостов и путепроводов, варианты схем опор мостов (при необходимости); ведомость пересечений и примыканий, варианты транспортных развязок; чертежи конструкций и сооружений, технические спецификации, конструктивные решения элементов обустройства дорог и защитных дорожных сооружений, объектов дорожного сервиса.

3.2.5.5. В раздел ПС "Технологические решения" включаются краткая характеристика и

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

обоснование решений по технологии строительства дороги, дорожных объектов, зданий и сооружений дорожной и автотранспортных служб, объектов дорожного сервиса, добыче и переработке дорожно - строительных материалов, технологические схемы и карты, потребность в средствах механизации, транспорте и оборудовании, в т.ч. и импортных, мероприятия по контролю качества строительства, топливно - энергетический и материальный балансы технологических процессов, ТУ на рекультивацию земель, чертежи и технологию рекультивации; данные о вредном влиянии на окружающую среду и технические решения по предотвращению этого влияния, вид, состав и объемы отходов, подлежащих утилизации и захоронению.

3.2.5.6. Содержание раздела по организации строительства принимается в соответствии со СНиП 3.01.01-85 с учетом условий и требований на выполнение проектных работ и имеющихся данных о рынке строительных услуг; раздела по организации и условиям труда и работников - в соответствии со СНиП 11-01-95; раздела по охране окружающей среды - в соответствии с нормативными актами, регулирующими природоохранную деятельность; раздела по инженерно - техническим мероприятиям обеспечения безопасности движения и предупреждения чрезвычайных ситуаций - в соответствии с нормами и правилами в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от ЧС природного и техногенного характера.

3.2.5.7. В содержание раздела "Документация по изъятию и отводу земель" включаются материалы ОИ, перечисленные в п. 3.2.3.14, документы, регламентирующие снос сооружений и зданий в полосе отвода дороги, необходимые согласования и правовые акты федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов государственной власти Московской области, органов местного самоуправления муниципальных образований Московской области по изъятию земель и землеотводу.

3.2.5.8. Расчет стоимости строительства (реконструкции) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) или сметная документация составляется в соответствии с требованиями СП 81-01-94 "Свод правил по определению стоимости строительства в составе предпроектной и проектной документации" в виде инвесторского сметного расчета.

3.2.5.9. Инвесторский сметный расчет составляется в текущем (прогнозируемом) уровне цен и основывается на реалистическом состоянии рынка. При необходимости расчет стоимости производится в ценах нормативно - сметной базы с учетом инфляционных процессов существующими методиками.

3.2.5.10. В состав инвесторского сметного расчета включаются: сводка затрат; сводный сметный расчет стоимости; ведомость стоимости работ; сметные объектные и локальные расчеты; расчеты на отдельные виды работ и затрат, в т.ч. на проектные, изыскательские и другие работы.

К сметной документации составляется пояснительная записка, в которой раскрывается методика инвесторского сметного расчета, обоснование примененных цен и нормативно - сметной базы.

При определении стоимости объектов, их частей или видов работ и затрат по укрупненным нормативам и аналогам стоимость в объектных и сводных расчетах разрешается указывать без разбивки затрат по компонентам.

3.2.5.11. Средства в ведомости стоимости работ распределяются по следующим главам: подготовительные работы, выполняемые подрядчиком; земляные работы; искусственные сооружения; пересечения и примыкания; пункты взимания платы за проезд; дорожные устройства и обстановка дороги; дорожная и автотранспортная служба; объекты дорожного сервиса, подъезды к дороге.

3.2.5.12. В сводном сметном расчете предусматриваются следующие главы: стоимость работ по

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотретьших на сайте [каркасные дома](#).

ведомости объемов работ; выполнение функций заказчика и надзор за строительными работами; затраты заказчика на подготовку территории строительства; прочие затраты заказчика (проведение торгов, премия за ввод и др.); проектные и изыскательские работы; резерв средств на непредвиденные работы и затраты, исчисляемый от общей сметной стоимости.

3.2.5.13. ПС в полном объеме составляющих документов (п. 3.2.5) представляется в установленном порядке на экспертизу и по ее замечаниям вносятся необходимые изменения.

3.2.6. На пятом этапе подготовки проектной документации в соответствии с действующими государственными стандартами подрядчиком разрабатываются рабочие чертежи на строительство (реконструкцию) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) в необходимом объеме и степени детализации. РД может разрабатываться в ходе строительных работ с некоторым их опережением.

3.2.7. При создании платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с использованием действующей автомобильной дороги проведением комплекса строительных и ремонтных работ по улучшению ее технических, транспортно - эксплуатационных показателей, обеспечению повышенных уровней безопасности и комфортности движения изложенный выше общий порядок подготовки проектной документации сохраняется.

На этапе проектной подготовки ОИ предусматривается техническое обследование существующей автомобильной дороги (дорожного объекта) и сравнение полученных результатов с данными проекта, по которому построена дорога, составление дефектных ведомостей, расцененной описи ремонтных работ, перечня работ и объектов нового строительства со сметным расчетом.

На основе полученных в ходе технического обследования данных производится технико - экономическая оценка возможности и целесообразности использования существующих конструктивных элементов, дорожных объектов и сооружений, ремонта, переустройства и строительства новых объектов.

3.2.8. Согласования направлений трассы дороги, местоположения мостового перехода (путепровода, тоннеля), снос строений, пересечений дорог и коммуникаций, зданий и сооружений различного назначения, карьеров строительных материалов, заводов и баз по их переработке и др. проводятся в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и Московской области.

3.2.9. Проектно - сметная документация на строительство (реконструкцию) платных автомобильных дорог (дорожных объектов), разработанная в соответствии с действующими государственными стандартами, нормами, правилами и инструкциями, подписывается главным инженером проекта и не подлежит согласованию с органами государственного надзора (за исключением органов надзора за безопасностью движения МВД России).

4. Обустройство платных автомобильных дорог

4.1. Обустройство платных автомобильных дорог предназначено для предупреждения дорожно - транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий, обеспечения мер по организации дорожного движения, зрительного ориентирования водителей, обеспечения удобств, комфортабельности движения и бесперебойной работы автомобильной дороги (дорожного объекта) круглый год.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

4.2. К обустройству платных дорог относятся сооружения для контролируемого въезда на дорогу и съезда с нее (пункты взимания платы за проезд, далее - ПВП), технические средства организации дорожного движения и защитные сооружения (снегозадерживающие барьеры и насаждения, шумопоглощающие экраны, защитные полосы озеленения).

Обустройство платных дорог осуществляется в соответствии со СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги" и указаниями настоящей главы, отражающей специфику платных дорог и дорожных объектов.

Размещение, состав и особенности проектирования ПВП изложены в приложении к настоящим Техническим условиям.

4.3. К техническим средствам организации дорожного движения по ГОСТ 23457-86 относятся: дорожные знаки (ГОСТ 10807-78), опоры дорожных знаков (ГОСТ 2545882 и ГОСТ 25459-82), дорожная разметка (ГОСТ 13508-74, ГОСТ 25459-82), дорожные ограждения, в том числе металлические (ГОСТ 28604-86), направляющие устройства, сети освещения, светофоры, системы автоматизированного управления движением.

4.3.1. Дорожные знаки должны быть заметными на большом расстоянии как в дневное, так и в ночное время.

Дорожная разметка должна сочетаться с дорожными знаками, а материалы, используемые для дорожной разметки, должны иметь яркую окраску и быть противоскользящими и износостойчивыми.

Установка дорожных знаков и нанесение разметки должны способствовать ориентированию и быстрой оценке водителем обстановки на дороге.

Места установки дорожных знаков и нанесения дорожной разметки определяются организацией, эксплуатирующей платную дорогу, с учетом требований ГОСТ 23457-86 и по согласованию с УГИБДД ГУВД Московской области.

4.3.2. В порядке, установленном законодательством Российской Федерации, на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) могут устанавливаться специальные дорожные знаки и наноситься специальная разметка.

4.3.3. При необходимости знаки и указатели дублируются и для встречного движения.

4.3.4. Дорожные ограждения устанавливаются на платной дороге независимо от ее категории по нормам, изложенным в пп. 9.1-9.9 СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги" для дорог I-II категорий.

4.3.5. Для предотвращения случайных съездов транспортных средств с дороги, наездов на массивные предметы и сооружения, расположенные в полосе отвода дороги, создания условий безопасности движения пешеходов по тротуарам на обочинах платных дорог и разделительных полосах устанавливаются энергопоглощающие ограждения барьерного и парапетного типов высотой не менее 0,75 м (0,6 м - для парапетов).

На обочинах дорог барьерные и парапетные ограждения располагаются не ближе 0,5 м и не далее 0,85 м от бровки земляного полотна.

При ширине разделительной полосы до 3 м барьерные и парапетные ограждения устанавливаются по ее оси, а при наличии опасных препятствий - вдоль оси разделительной полосы

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

на расстоянии не менее 1 м от кромки проезжей части. При ширине разделительной полосы более 3 м устанавливаются двухсторонние металлические ограждения.

4.3.6. При необходимости по обеим сторонам платной автомобильной дороги устанавливаются сетки, конструкции перильного типа или заборы высотой 0,8-1,6 м, предназначенные для упорядочения движения пешеходов, предотвращения выхода на проезжую часть животных, а также ограждения полосы отвода.

Ограждение должно находиться на расстоянии не менее 0,75 м от границы полосы отвода дороги и не менее 1,0 м от границы насыпи откоса.

4.4. Для обеспечения видимости внешнего края обочин и опасных препятствий в темное время суток и при неблагоприятных условиях на платных автомобильных дорогах устанавливаются направляющие устройства в виде отдельно стоящих сигнальных столбиков или тумб высотой 0,75-0,85 м (за исключением мест, где установлены барьерные или парапетные ограждения и требуется искусственное освещение).

4.4.1. Сигнальные столбики устанавливаются на обочинах по обеим сторонам платной автомобильной дороги на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна. Расстояние между столбиками принимается по таблицам 49, 50 СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги".

4.4.2. Направляющие тумбы (в том числе с искусственным освещением) устанавливаются в начале разделительной полосы, перед торцовыми частями подпорных стенок транспортных тоннелей, а также перед любыми препятствиями на дороге, вызывающими изменения полосности движения.

4.5. При прохождении платных дорог вблизи населенных пунктов и превышении санитарных норм допустимого транспортного уровня шума для его снижения устанавливаются специальные шумозащитные барьеры, используются лесозащитные полосы и насаждения. На таких участках автомобильных дорог могут применяться дорожные покрытия, проезд по которым сопровождается низким уровнем шума.

Шумоотражающие барьеры рекомендуется устанавливать из дерева, железобетона, алюминиевых сплавов и пластмасс. При расположении объектов шумозащиты с обеих сторон дороги шумозащитные барьеры должны быть шумопоглощающими.

4.6. При проектировании платной дороги необходимо предусматривать мероприятия по предупреждению заноса проезжей части дороги снегом и образования гололеда. Заносимые снегом участки дороги, участки наиболее частого образования гололеда (гололедицы) определяются на основе обследований дорог в зимний период и анализа данных многолетних наблюдений метеостанций за снежными осадками.

4.6.1. Защита от снежных заносов на платных дорогах (дорожных объектах) осуществляется установкой переносных щитов, сеток, постоянных заборов и лесонасаждениями. Ширина снегозащитных лесонасаждений и минимальные расстояния их приближений к земляному полотну принимаются по таблице 51 СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги".

4.6.2. На участках наиболее частого образования гололеда (гололедицы) для борьбы со скользкостью могут предусматриваться устройства для обогрева покрытия теплоносителем, заложенным в дорожную одежду.

4.7. В случае если на участке дороги возможны сильные боковые ветры, необходимо устраивать специальные заграждения, в частности, при въездах на мосты, после прохождения долин либо

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

ущелий. Тип и расположение таких барьеров выбирается после уточнения направления и частоты ветров в данном месте.

4.8. При большой интенсивности движения в темное время суток по платным дорогам для предотвращения снижения скорости движения и ДТП следует предусматривать наружное электрическое освещение.

Проезжая часть дороги должна быть освещена: при подходе к искусственным сооружениям; на развязках; при прохождении в населенных пунктах; на участках, проходящих по пониженной местности, где часто возникают туманы.

4.8.1. При проектировании освещения необходимо руководствоваться следующими требованиями:

- обеспечивать количественные и качественные показатели осветительных установок, среднюю яркость проезжей части, равномерность распределения яркости, коэффициент ослепленности в соответствии с нормами освещения;

- выявлять и подчеркивать расположение опасных зон (пересечений, сужений дорог, пешеходных переходов, автобусных остановок, мест размещения и конструкций опор и светильников) и повышение уровня яркости проезжей части в опасной зоне;

- обеспечивать зрительное ориентирование водителей в пути рациональным размещением опор и светильников, изменением цветности источников света на примыкающих дорогах, ограничением дезориентирующего действия огней;

- не прерывать освещения перед сложными и опасными участками дороги, не допускать чередования освещенных и неосвещенных зон, предусматривать непрерывное освещение при расположении освещенных участков на расстоянии менее 250 м друг от друга;

- обеспечивать плавное снижение яркости проезжей части на выезде с освещенного участка на неосвещенный, предусматривая на таких участках переходную зону, длина которой в зависимости от перепада яркостей может составлять от 50 до 250 м;

- использовать осветительные установки, отвечающие требованиям эстетики, не нарушая вид архитектурного ансамбля различных сооружений;

- избегать размещения осветительных опор на тех элементах дорог и пересечений, где их установка может явиться причиной ДТП;

- использовать опоры, не оказывающие большого сопротивления на срез при наезде автомобиля;

- при выборе источников света для установок преимущество должно отдаваться натриевым лампам.

4.8.2. Отношение максимальной яркости покрытия проезжей части к минимальной не должно превышать 3:1, при этом показатель ослепленности не должен превышать 150. Отношение максимальной освещенности к средней должно быть не более 3:1. Средняя яркость покрытия проезжей части и равномерность распределения яркости устанавливаются в зависимости от интенсивности движения.

4.8.3. Для предотвращения ослепления участников движения со стороны встречного движения следует применять бликоподавляющие экраны. Такие экраны должны защищать глаза водителей до

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

высоты 2,5 м. В качестве бликоподавляющих экранов могут использоваться деревья, кусты, ограды и др.

4.8.4. Для предоставления возможности туристам и другим пользователям платной автомобильной дороги (дорожного объекта) возможностей осмотра природных ландшафтов, имеющих культурную ценность, исторических мест и памятников могут оборудоваться смотровые площадки и площадки отдыха с устройством удобных подъездов к ним.

5. Обеспечение безопасности движения

5.1. Безопасность движения на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) на этапе их проектирования обеспечивается выполнением положений СНиП, настоящих Технических условий и других нормативных документов при назначении параметров автомобильных дорог (дорожных объектов), влияющих на безопасность движения.

5.2. Для оценки проектируемой автомобильной дороги по степени безопасности движения рекомендуется применять частные коэффициенты аварийности, учитывающие влияние отдельных элементов дороги на безопасность движения транспортных средств, с использованием методов их расчета согласно Методике оценки проектных решений по безопасности движения на автомобильных дорогах в равнинной, пересеченной и горной местности.

5.3. Воздействие неблагоприятных метеорологических условий на принятый уровень обеспеченности расчетной скорости и безопасности движения следует учитывать проектированием дороги по отдельным характерным участкам.

Для каждого характерного участка назначаются параметры продольного и поперечного профилей, укрепленных полос и обочин, размеры и формы разделительной полосы; рабочие отметки и очертания земляного полотна, конструкция дорожной одежды, параметры шероховатости и сцепных качеств покрытия проезжей части, укрепленных полос и обочин, снего- и ветрозащитных насаждений и сооружений; места размещения баз для хранения противогололедных материалов; структура и мощность службы содержания дорог и оснащения ее дорожной техникой; схемы организации и режимов движения в различные периоды года; схемы разметки дороги и расстановки знаков по сезонам года, в том числе знаков со сменной информацией.

5.4. Безопасность движения при эксплуатации платных автомобильных дорог (дорожных объектов) оценивается в соответствии с Указаниями по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах (ВСН 25-86), величиной частных и итогового коэффициентов аварийности.

5.5. Для учета влияния погодно - климатических факторов на безопасность движения и оценки изменения условий движения в различные сезоны года следует разрабатывать сезонные графики коэффициентов аварийности применительно к летнему, зимнему и переходным периодам года.

5.6. Для проектируемых дорог частные коэффициенты аварийности принимают исходя из величин геометрических элементов плана и профиля дороги, умножая их на поправочный коэффициент для различных сезонов; для эксплуатируемых автомобильных дорог частные коэффициенты аварийности определяют по материалам сезонных обследований дорог.

5.7. Для реконструируемых дорог графики коэффициентов аварийности для разных сезонов следует совмещать на одном бланке. Это дает возможность выявить опасные участки и оценить

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

изменение степени их опасности по сезонам года. На графиках рекомендуется отмечать места ДТП в разные сезоны года с указанием их вида.

5.8. Для обеспечения безопасности движения на платной автомобильной дороге должны выполняться следующие требования:

5.8.1. Дорожное покрытие должно отвечать условиям безопасности в части требований ровности и чистоты, не иметь ямочности и выбоин, иметь достаточные сцепные свойства между покрытием дороги и колесами транспортных средств при любой погоде во все сезоны года.

5.8.2. Для обеспечения быстрого водоотвода должны строго выдерживаться продольные уклоны трассы дороги и поперечные уклоны проезжей части на всем протяжении автомобильной дороги (дорожного объекта).

5.8.3. Платные автомобильные дороги должны иметь краевые полосы и укрепленные обочины.

5.8.4. Условия видимости на каждой полосе движения должны позволять водителю безопасно остановиться перед препятствием при движении со скоростью на 10 км/час больше расчетной для данной полосы движения. Эти требования предполагают высоту препятствия 0,45 м для скорости 120 км/час; 0,3 м - для расчетной скорости 80 км/час; 0,15 м - для расчетной скорости 70 км/час. Данные препятствия должны быть видимы с точки, расположенной на высоте 1 м над осью автомобиля. Минимальные дальности видимости в зависимости от уклона и скорости движения следует принимать по СНиП 2.05.02-84 "Автомобильные дороги".

5.9. Все устройства для обслуживания участников движения должны быть доступны для инвалидов.

Все знаки, стойки и прочее, представляющие опасность для движения, должны располагаться на сочлененной основе. Сооружения, не предназначенные непосредственно для участников движения, должны быть огорожены.

5.10. Дорога должна быть оснащена средствами технического обслуживания, которые позволяли бы осуществлять текущий ремонт дороги и ее содержание в соответствии с нормативными требованиями в части обеспечения безопасности движения.

5.11. На платных автомобильных дорогах в целях снижения утомления водителя не следует допускать перегрузки дороги движением, необходимо стремиться обеспечивать психологическую ясность трассы дороги.

5.12. Вдоль трассы дороги предусматривается своевременное информирование водителей о дорожных условиях и рекомендуемых режимах движения; при необходимости устраиваются площадки для кратковременного отдыха водителей и пассажиров, создаются комплексы дорожного сервиса с пунктами питания и отдыха.

6. Средства информации на платной автомобильной дороге

6.1. При приближении к платной автомобильной дороге (дорожному объекту) на удалении 1,0 км и 0,5 км от въезда на нее должны устанавливаться дорожный знак "Платная автомобильная дорога", а также информационные табло с показом маршрутов платной автомобильной дороги и альтернативной дороги, их протяженности, стоимости проезда, информации о выгодах пользования

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

платной дорогой и другой информацией, необходимой пользователям автомобильной дороги.

В конце платной автомобильной дороги устанавливается дорожный знак "Конец платной автомобильной дороги".

6.2. Кроме дорожных знаков и указателей, применяемых на дорогах общего пользования, на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) при необходимости могут устанавливаться специальные дорожные знаки и указатели, отражающие специфику платной дороги. Специальные дорожные знаки и указатели платных дорог разрабатываются по стандартам обычных и согласовываются с УГИБДД ГУВД Московской области. Следует стремиться к уменьшению количества ограничений, запрещающих и предупреждающих знаков.

6.3. На платных дорогах следует стремиться к созданию автоматизированных систем информации пользователей, позволяющих оперативно доводить до водителей и пассажиров необходимый объем информации об условиях проезда по платной дороге и по альтернативной дороге, услугах дорожного сервиса, изменениях дорожной обстановки, погодно - климатических условиях и др. При этом часть дорожных знаков и табло может иметь переменную информацию.

При оснащении платной автомобильной дороги автоматизированной системой управления движением в ней создается подсистема автоматизированной информации пользователей дороги.

6.4. Если водители информируются с помощью знаков и табло, имеющих световую индикацию, то целесообразно, чтобы информация на них включалась лишь в тот момент, когда на соответствующем участке возникают условия, требующие изменения режима движения.

Знаки и табло со сменной информацией в зависимости от условий движения и содержащейся на них информации могут быть установлены с правой стороны дороги, на разделительной полосе, над проезжей частью дороги или над обочиной.

6.5. Кроме знаков и табло рекомендуется использовать радио и телевидение, световые сигналы, что позволяет более гибко информировать водителей об изменении условий организации движения, объяснять причину ограничений, способствовать выбору маршрутов и режима движения, предупреждать водителей о возможных ошибках, предлагать услуги дорожного сервиса.

6.6. В целях повышения эффективности работы и создания наиболее благоприятных условий, удобства и безопасности движения платные дороги могут оборудоваться автоматизированными системами управления движением.

6.6.1. Объектами управления в этих системах являются: транспортный поток на автомагистрали, транспортные потоки на въездах, а также контроль состояния поверхности проезжей части автомагистрали и поддержание его на уровне предъявляемых требований.

К средствам управления относятся управляемые многопозиционные знаки и светофоры на основной магистрали, знаки и светофоры на въездах и съездах, на пунктах взимания платы за проезд, а также технические средства и ресурсы дорожно - эксплуатационной службы (аварийно - патрульной и службы зимнего содержания).

6.6.2. Полная система автоматизированного управления движением должна включать:

- подсистемы сбора и первичной обработки информации о транспортном потоке, метеорологических и дорожных условиях;

- вычислительное устройство (вычислительный центр) для анализа поступающей информации и выбора программ управления, соответствующих сложившимся условиям движения, и передачи

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

команд на управляющие устройства;

- устройства (управляющие знаки, светофоры, табло), с помощью которых водителю передается информация о вводимых ограничениях и рекомендуемых режимах движения;

- линии связи, по которым передается информация от периферийных устройств в центр управления и в обратном направлении;

- линии энергоснабжения.

6.6.3. При стадийном развитии и внедрении систем управления их отдельных элементов и подсистем необходимо выполнять следующие требования:

- каждая подсистема должна решать самостоятельную задачу в общей задаче управления движением;

- подсистемы должны разрабатываться и сооружаться с учетом возможности их включения с наименьшими переделками в полную систему, при стадийном развитии необходимо уже на первой стадии иметь основные проектные решения перспективной системы управления движением на проектируемой дороге.

6.6.4. Связь на платной дороге может быть:

- дорожно - эксплуатационная;

- дорожно - строительная;

- безопасности движения.

Связь может быть обеспечена собственными кабельными линиями с соответствующей аппаратурой связи (например, установкой автоматических телефонных станций), использованием существующих линий связи, арендой каналов связи, радиосвязью.

7. Дорожная инфраструктура

Объекты дорожной инфраструктуры, необходимые для обеспечения условий эксплуатации платных автомобильных дорог, в том числе пункты взимания платы и объекты дорожного сервиса, размещаются в границах полосы отвода платной автомобильной дороги.

При размещении и проектировании зон дорожного сервиса необходимо руководствоваться утвержденными Правительством Московской области Требованиями к созданию и эксплуатации объектов дорожного сервиса на платных автомобильных дорогах Московской области.

Проектирование пунктов взимания платы на платных автомобильных дорогах осуществляется в соответствии с приложением к настоящему Техническим условиям.

Приложение
к Техническим условиям проектирования
платных автомобильных дорог
(дорожных объектов) Московской области

ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПУНКТОВ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

1. Общие положения

1.1. Настоящим приложением регламентируется выбор мест размещения пунктов взимания платы за проезд, особенности их проектирования и строительства на платных автомобильных дорогах и дорожных объектах (мостах, путепроводах, тоннелях).

1.2. Пункты взимания платы за проезд (далее - ПВП) являются составной частью инфраструктуры платной автомобильной дороги (дорожного объекта) и представляют собой комплекс зданий и сооружений со специальным оборудованием для выполнения операций по взиманию платы за проезд и обеспечению контролируемого въезда автотранспортных средств на платную автомобильную дорогу (дорожный объект) и выезда с платной автомобильной дороги (дорожного объекта).

ПВП размещается на платной автомобильной дороге или на подъезде (выезде) к дорожному объекту.

1.3. На платной автомобильной дороге может размещаться один или несколько ПВП. При необходимости размещения нескольких ПВП создается единая система управления ими.

1.4. Выбор количества и типов ПВП, определение мест размещения по трассе дороги, входящих в их состав зданий, сооружений и технологического оборудования осуществляется индивидуально для каждой платной автомобильной дороги (дорожного объекта) на основе технико - экономических обоснований и требований настоящего документа.

Допускается возможность стадийного наращивания мощности ПВП.

1.5. Проектирование и создание ПВП должно выполняться применительно к особенностям различных типов платных автомобильных дорог (дорожных объектов):

- а) вновь создаваемые;
- б) находящиеся в стадии незавершенного строительства (реконструкции);
- в) действующие автомобильные дороги, переводимые в эксплуатацию на платной основе.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотравших на сайте [каркасные дома](#).

1.6. Настоящее приложение разработано с учетом требований СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги", а также других действующих нормативных документов по проектированию, строительству и эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры.

1.7. Настоящий документ предназначен для дорожных органов и организаций, осуществляющих проектирование, строительство и эксплуатацию ПВП на платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) Московской области.

2. Общие требования к пунктам взимания платы за проезд

2.1. ПВП должны:

- обеспечивать максимально быстрый сбор и учет платы за проезд от всех пользователей, обязанных оплатить проезд;
- иметь пропускную способность, соответствующую расчетной интенсивности движения на платной дороге;
- быть удобными для пользователей, ограничивая до минимума число остановок транспорта и время ожидания при оплате за проезд;
- контролировать и исключать несанкционированный въезд на платную автомобильную дорогу (дорожный объект) и выезд с платной автомобильной дороги (дорожного объекта) с учетом различия габаритов и веса автотранспортных средств;
- обладать гибкостью к изменению технологии взимания платы и способностью использовать несколько систем расчетов с учетом предпочтений пользователей;
- обладать максимальной эксплуатационной эффективностью, т.е. обеспечивать пропуск максимального числа автотранспортных средств при минимальной численности персонала и состава используемого оборудования;
- не создавать опасности дорожному движению и не ухудшать условия безопасной эксплуатации платной автомобильной дороги (дорожного объекта);
- занимать минимальную площадь;
- быть удобными и безопасными для работы эксплуатирующего персонала;
- быть оптимально дешевыми при строительстве и эксплуатации;
- отвечать условиям интеграции в общую систему автоматизированного управления платной автомобильной дорогой (дорожным объектом);
- отвечать требованиям охраны окружающей среды, сочетания архитектурных форм ПВП и окружающей среды.

2.2. Пропускная способность ПВП должна рассчитываться исходя из расчетной часовой интенсивности движения, времени обслуживания одного пользователя при принятой технологии взимания платы и максимально допустимого времени ожидания.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотривших на сайте [каркасные дома](#).

2.3. Расчетная часовая интенсивность движения обосновывается технико - экономическими исследованиями.

Определение расчетного часового максимума интенсивности движения необходимо производить в соответствии с Руководством по оценке пропускной способности автомобильных дорог (Минавтодор РСФСР, 1982 г.); Инструкцией по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог (ВСН 42-87), а также другими действующими нормативно - методическими документами.

2.4. Перспективный период при проектировании ПВП принимается равным 20 годам, а за начальный год расчетного периода принимается год начала разработки проекта.

Допускается выполнять проектные решения по размещению площадки ПВП и расчету пропускной способности ПВП исходя из расчетной интенсивности движения, определяемой на период 10 лет, 5 лет или иное число лет, но не более перспективного периода. Это позволяет, осуществляя стадийное развитие мощности ПВП, уменьшить погрешность прогнозирования, учесть фактические показатели пропускной способности ПВП, достигаемые на первой стадии, и сокращать потребность в первоначальных инвестициях.

3. Указания к разработке проектов пунктов взимания платы за проезд

3.1. Общие положения:

3.1.1. Проекты пунктов взимания платы за проезд разрабатываются как составная часть проекта строительства (реконструкции) платной автомобильной дороги (дорожного объекта) или в составе проектной документации по переводу действующих автомобильных дорог (дорожных объектов) в платные.

3.1.2. Проекты ПВП разрабатываются на основании утвержденного в установленном порядке задания на проектирование. В нем указываются: число и типы ПВП, места их размещения, пропускная способность, системы взимания платы за проезд, состав сооружений и зданий, очередность и сроки их возведения и другие необходимые данные и требования.

3.1.3. ПВП платной автомобильной дороги (дорожного объекта) проектируются и размещаются в увязке с проектными решениями всей платной автомобильной дороги (дорожного объекта).

3.2. Системы взимания платы за проезд:

3.2.1. Системы взимания платы за проезд могут быть следующих типов: открытая, закрытая и смешанная.

В открытых системах ПВП располагаются на проезжей части через определенные промежутки по трассе дороги. Взимание платы за проезд производится при въезде на каждый очередной участок платной автомобильной дороги или дорожного объекта, контролируемый ПВП, при этом въезды на участках между ПВП - свободные. Открытые системы эффективны на платных дорогах с большим количеством транзитных автомобилей и в случаях, когда необходимо освободить от платы отдельные местные транспортные связи, которые осуществляются без проезда ПВП.

3.2.2. В закрытых системах контролируются все въезды и выезды с платной автомобильной дороги (дорожного объекта), причем взимание платы производится при выезде по талонам

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

(карточкам), полученным при въезде на платную автомобильную дорогу (дорожный объект), исходя из фактического пробега по соответствующему тарифу. Закрытая система позволяет осуществлять практически полный контроль за движением.

В смешанных системах отдельные (как правило, начальные) участки обслуживаются открытой, а остальные - закрытой системой.

3.2.3. Выбор типа системы взимания платы за проезд осуществляется на основании технико - экономических расчетов исходя из числа транспортных развязок, их размещения, интенсивности и состава движения, доли транзитного потока и характера местных транспортных связей.

3.3. Типы и размещение ПВП:

3.3.1. Тип ПВП принимается в зависимости от принятого способа взимания платы за проезд:

- ПВП с ручным взиманием платы;
- ПВП с автоматическим взиманием платы (с применением электронных или магнитных карточек);
- ПВП с телеметрической безостановочной оплатой;
- ПВП, использующие комбинированные системы взимания платы.

3.3.2. Число ПВП и их размещение по трассе платных автомобильных дорог определяется исходя из ее протяженности, размещения транспортных развязок, интенсивности и состава движения, выбранного типа системы сбора платы за проезд на основании технико - экономических расчетов с учетом действующих нормативно - технических документов и указаний по безопасности движения.

3.3.3. Размещение ПВП на платных мостовых переходах, путепроводах, тоннелях осуществляется при подъезде и (или) выезде с указанных дорожных объектов.

3.3.4. ПВП, обслуживающие транспортный поток в различных направлениях, допускается размещать на общей или соседних площадках.

3.4. Состав зданий, сооружений пунктов взимания платы за проезд и используемого оборудования:

3.4.1. ПВП должен включать здания, сооружения и оборудование, необходимые для взимания платы и обеспечения контролируемого въезда и выезда с платной автомобильной дороги (дорожного объекта), в том числе:

- въездные и выездные площадки с полосами движения и разметкой;
- полосы для движения негабаритных автотранспортных средств;
- датчики и измерительные приборы для сбора данных о пропускаемом автотранспорте и его идентификации по весовым показателям и габаритам;
- островки для размещения кабин сбора платы и соответствующего оборудования, необходимого для контролируемого проезда транспортных средств;
- кабины сбора платы (далее - КСП) с рабочими местами операторов - контролеров;
- оборудование для автоматической оплаты проезда по электронным (магнитным) карточкам;

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

- систему управления ПВП, включающую локальную вычислительную сеть, программно - технический комплекс продажи средств безналичного расчета и видеоконтроль;
- оборудование для внешней и внутренней связи и оповещения;
- автоматические подъемные шлагбаумы, соединенные с контрольно - кассовой аппаратурой;
- светофоры и информационно - указательные знаки;
- оборудование для выдачи билетов и талонов;
- защитную крышу (навес);
- пешеходный мостик (галерею), соединяющий комплекс островков и кабин с административно - бытовым зданием ПВП для прохода персонала ПВП и прокладки инженерных коммуникаций (при необходимости);
- источники аварийного электропитания;
- вспомогательные здания и сооружения ПВП, в состав которых включаются: здание для административного и технического персонала, а также размещения охраны, медицинского пункта, средств связи; площадка для стоянки транспортных средств (в том числе задержанных и неисправных); площадка для кратковременного отдыха водителей; защитный навес для автомобилей персонала; объекты обслуживания (водоснабжения, теплосети, электроснабжения, туалет), другие здания и сооружения.

3.4.2. Конкретный состав зданий, сооружений и оборудования определяется в ходе проектирования с учетом состава, указанного в п. 3.4.1 настоящего документа.

3.5. Генеральный план ПВП:

3.5.1. Разработку генерального плана ПВП необходимо вести с учетом требований, изложенных в СНиП 2.07.01-89 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", СНиП 2.09.04-87 "Административные и бытовые здания", СНиП 2.05.02-85 "Автомобильные дороги" и настоящих Технических условий.

3.5.2. На генеральном плане следует предусматривать рабочую и административно - хозяйственную зоны. По условиям размещения элементов ПВП длина рабочей зоны принимается не менее 312 м, ширина определяется в зависимости от числа полос движения (ширина одной полосы - 3,75 м), требуемой пропускной способности ПВП и ширины проездов для негабаритного транспорта (не менее 6 м).

3.5.3. В рабочей зоне ПВП следует выделять:

- въездные и выездные площадки с полосами движения, число которых должно быть не менее двух для каждого направления движения;
- полосы для движения негабаритного и специального транспорта по одной на каждое направление движения;
- островки безопасности с кабинами сбора платы, шлагбаумами для контролируемого проезда транспортных средств, располагаемыми под единым навесом, выполняющим защитную и информационную функции;

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотреших на сайте [каркасные дома](#).

- площадки для остановки транзитного транспорта;
- резервные территории для увеличения числа полос движения и размещения дополнительных кабин сбора платы.

3.5.4. В административно - хозяйственной зоне располагаются вспомогательные здания и сооружения, указанные в п. 3.4.1 настоящих Технических условий.

3.5.5. Размещение кабин сбора платы за проезд при совмещении площадок ПВП, обслуживающих разные направления движения, должно допускать возможность обслуживания в час "пик" средними кабинами встречных потоков попеременно.

3.5.6. При объединении сооружений различного функционального назначения в комплексы на общей территории должны быть организованы проходы и проезды. Для ПВП с числом полос 4 и более на основании технико - экономических расчетов допускается предусматривать подземные проходы к островкам безопасности и кабинам.

3.5.7. Часть объектов и оборудования (датчики, измерительные устройства, системы приема и передачи данных, специальные информационные щиты, дорожные знаки) допускается размещать вне пределов площадки ПВП.

3.6. Площадки для размещения ПВП:

3.6.1. Размещение ПВП и выбор площадок необходимо выполнять с учетом требований действующих нормативно - технических документов.

Запрещается располагать ПВП на мостах, путепроводах, в тоннелях, в глубоких (более 6 м) выемках, а также ближе 300 м от съездов, перекрестков, развязок, мостов и путепроводов.

Расстояние видимости при подходе к ПВП принимается не менее 300 м.

Перед ПВП и за ним предусматривается возможность разворота транспортных средств для движения в обратном направлении.

На подходах к ПВП предусматривается электроосвещение (минимально 150 м), устанавливаются информационно - указательные знаки и знаки ступенчатого ограничения скорости движения.

Не следует размещать ПВП на подходах к мостам с подтопляемыми откосами и высоких (более 6 м) насыпях.

3.6.2. Продольный уклон проезжей части в зоне ПВП должен быть в пределах до 1%. Поперечный уклон в зоне въездной и выездной площадки необходимо назначать согласно СНиП 2.05.02-85.

3.6.3. Размеры площадки для размещения ПВП определяются в зависимости от числа транзитных полос движения, КСП, определенных на основании расчетной интенсивности движения, а также планировки и размеров других зданий и сооружений, включаемых в состав ПВП. При этом въездные и выездные площадки должны иметь длину не менее 150 м.

3.7. Технические характеристики ПВП:

3.7.1. Острова безопасности должны иметь ширину минимально 2,1 м и длину минимально 12 м.

3.7.2. Полоса для транзитного движения транспорта должна иметь ширину в месте проезда

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотреших на сайте [каркасные дома](#).

транспорта между островками безопасности минимально 3,0 м, а для пропуска негабаритного транспорта устраивается проезд шириной не менее 6,0 м для каждого направления движения.

3.7.3. Кабины для сбора платы за проезд должны иметь внешние размеры: по ширине не менее 1,5 м; по длине не менее 2,5 м; по высоте не менее 2,5 м.

Кабины должны иметь окна для приема платы за проезд ручным способом на высоте, соответствующей высоте окна обслуживаемого автотранспортного средства.

Кабины сбора платы за проезд должны иметь ограждения безопасности.

3.7.4. Габарит навеса следует принимать в соответствии с действующими нормами с учетом размеров кабин сбора платы за проезд.

Навес не должен располагаться над полосой, выделенной для движения негабаритных автотранспортных средств.

3.7.5. Кабины сбора платы за проезд должны быть отапливаемыми, вентилируемыми, обеспеченными энергоснабжением, средствами пожаротушения, сигнализации.

3.7.6. Коммуникации, связывающие кабины и островки безопасности с административно - хозяйственной зоной, необходимо прокладывать в специальной галерее.

3.7.7. Территория ПВП в темное время суток должна иметь освещенность не менее 15 лк в соответствии с нормами СНиП 2.05.02-85.

3.7.8. ПВП должны иметь системы:

- электроснабжения;
- водоснабжения;
- отопления, вентиляции и при необходимости кондиционирования;
- связи;
- канализации ливневых вод;
- сбора и удаления жидких и твердых отходов;
- пожарной сигнализации и противопожарной защиты;
- учета и распознавания транспортных средств (при необходимости допускается установка системы "вес в движении" для подтверждения категории проходящего автотранспорта, принятой в системе взимания платы за проезд).

3.7.9. Автоматический шлагбаум должен располагаться на каждой полосе движения на расстоянии от кабины, позволяющем водителям произвести оплату за проезд, не выходя из транспортного средства.

Нормальное положение шлагбаума - закрытое.

3.7.10. Светофоры и указательные знаки должны отвечать требованиям ГОСТ 25825-83, ГОСТ 23457-86, ГОСТ 10807-78.

3.7.11. Кассовые аппараты должны отвечать требованиям, предъявляемым налоговой

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотривших на сайте [каркасные дома](#).

инспекцией в соответствии с Законом Российской Федерации от 18 июля 1993 г. N 5215-1 "О применении контрольно - кассовых машин при осуществлении денежных расчетов с населением".

3.7.12. На площадке ПВП в целях повышения безопасности движения допускается применение специальных технических средств и систем:

- система управления дорожным движением, оборудованная видеокамерами для контроля за дорожным движением;
- консультационный радиоканал для водителей, включающий информацию о плате за проезд;
- погодный контроль за состоянием дорожного покрытия для обеспечения водителей информацией о сложных погодных условиях.

3.8. Технология взимания платы за проезд:

3.8.1. Выбор технологии взимания платы за проезд должен производиться с учетом безопасности движения и быстроты выполнения операций по взиманию платы за проезд.

3.8.2. На ПВП следует применять технологии ручного и автоматизированного взимания платы за проезд. Ручное взимание платы за проезд производится с остановкой транспортного средства у КСП. При автоматическом взимании платы за проезд (например, с использованием телеметрических систем) остановка транспортного средства не требуется.

Выбор технологии взимания платы определяется на основании технико - экономических расчетов.

3.8.3. На ПВП допускается использовать несколько технологий взимания платы за проезд, каждую на отдельной полосе (полосах) движения. Соответствующая полоса движения должна иметь указатель применяемой технологии взимания платы.

3.8.4. При ручных операциях и системе взимания платы за проезд открытого типа:

- пользователи подъезжают к пункту взимания платы за проезд, уплачивают кассиру - контролеру сумму, указанную в прейскуранте, и после получения чека продолжают движение;
- пользователи, обладающие кредитными карточками, а также лица, имеющие льготы, предъявляют указанные карточки и соответствующие документы кассиру - контролеру для их проверки.

При ручных операциях и системе взимания платы за проезд закрытого типа водители при въезде получают талон (карточку), а указанные выше операции оплаты производят на выезде с платной автомобильной дороги (дорожного объекта).

3.8.5. При взимании платы за проезд без остановки транспортного средства допускается использование различных систем автоматизированной идентификации типа транспортного средства.

3.9. Архитектурные и планировочные решения:

3.9.1. Архитектурные, планировочные и композиционные решения ПВП должны обеспечить простоту визуальной ориентации водителей транспортных средств, хорошую видимость дорожных знаков и своевременную информацию для выбора полосы подъезда к ПВП, его КСП и другим сооружениям.

3.9.2. Архитектурно - планировочные и строительные элементы объектов и используемое

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотреших на сайте [каркасные дома](#).

техническое оборудование должны соответствовать СНиП 2.08.02-89 "Общественные здания и сооружения", СНиП 2.07.01-89 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений".

3.9.3. Архитектурное оформление зданий административно - хозяйственной зоны должно сочетаться с архитектурными и планировочными решениями самого ПВП.

3.10. Обеспечение безопасности движения на ПВП:

3.10.1. Обеспечение безопасности движения на территории ПВП достигается за счет его организации при помощи ограждений, знаков, светофоров, противотуманных и сигнальных фонарей и разметки поверхности дороги согласно требованиям ГОСТ 23457-86. Кроме того, на въездной и выездной площадках с транзитными полосами движения с целью повышения информативности допускается предусматривать дополнительные ограждения, светофоры, знаки и разметки поверхности покрытия.

3.10.2. ПВП должны иметь безопасные и удобные подъезды и съезды с необходимыми дорожными знаками, благоустроенную и освещенную территорию, въездную и выездную площадки с твердым покрытием для проезда, остановки и маневрирования автотранспорта, информационное табло.

3.10.3. Продольная разметка по типу 1 согласно ГОСТ 23457-86 применяется для деления полос движения на первых 120 м, представляющих собой отгон полосы торможения. Далее по полосе торможения разметка продолжается по типу 1.11 со стрелками, по типу 1.19, обозначающие возможность перемещения автомобиля на соседние полосы. В хвосте стрелок указывается номер полосы. Эта разметка позволяет осуществлять перемещение автомобилей к соседним свободным кабинам или занять полосу в соответствии с типом автомобиля и способом взимания платы на соответствующей полосе.

3.10.4. В створе каждой полосы движения размещается дополнительная информация с указанием номера полосы, времени ее работы, типа транспортного средства, разрешенного или запрещенного к движению по полосе, стоимости проезда. Там же размещаются светофоры.

На конструкциях навеса монтируется осветительная аппаратура и средства громкоговорящей связи, а также телекамеры для слежения за режимом движения и принятия решений дежурным диспетчером об открытии и закрытии полос движения, принятия мер при нарушении безопасности движения и ДТП.

3.10.5. При назначении полос движения по типам автотранспортных средств первая (правая) должна быть предназначена для обслуживания транспортных средств с тяжеловесными и негабаритными грузами, автопоездов, автомобилей с топливом и прочими опасными грузами.

3.10.6. КСП устанавливаются (монтируются) на островках безопасности и должны иметь ограждения безопасности. Островки размещаются на левой части полосы движения. Островки безопасности должны иметь обтекаемые торцы. В передней части устанавливается предписывающий знак 4.2.3 "Объезд препятствия справа и слева" согласно ГОСТ 23457-86.

На островке устанавливается опора для расположения навеса (защитной крыши). На все опоры наносится вертикальная разметка 2.1, а на бордюры островка - разметка 2.7 согласно ГОСТ 23457-86.

3.10.8. Для обеспечения безопасности прохода к кабинам допускается монтировать пешеходные мостики для сообщения между КСП или пешеходные подземные переходы.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

3.11. Обеспечение безопасности работы персонала ПВП:

3.11.1. В связи с повышенной загазованностью атмосферного воздуха на территории ПВП все КСП должны быть оснащены системами подачи очищенного воздуха или очистки воздуха, поступающего в кабину.

Рабочее место контролера - оператора должно обладать нормативными эргономическими характеристиками, обеспечивать эффективное выполнение рабочих операций, а также возможность немедленной эвакуации из кабины при необходимости. КСП должны быть оснащены средствами сигнализации, связи со службами ПВП и средствами защиты.

3.11.2. Все здания и сооружения, где размещаются рабочие места и места отдыха персонала, должны иметь соответствующие гигиенические условия. Здания, сооружения и технические средства ПВП должны постоянно поддерживаться в состоянии эксплуатационной готовности.

3.12. Охрана окружающей среды:

3.12.1. Оценку уровня воздействия ПВП на окружающую природную среду и проектирование защитных мероприятий необходимо проводить с соблюдением требований Рекомендаций по учету требований к охране окружающей среды при проектировании автомобильных дорог и мостовых переходов (Москва, 1995 г.).

3.12.2. Для предотвращения чрезмерной концентрации выхлопных газов в атмосфере ПВП необходимо располагать в хорошо проветриваемых местах с учетом требований раздела 3.6 настоящего документа.

3.12.3. При необходимости улучшения стока воды с площадки ПВП допускается применение железобетонных лотков шириной до 0,5 м, закрытых сверху металлическими решетками.

3.12.4. ПВП должны иметь систему канализации ливневых вод, а также сбора и удаления жидких и твердых отходов.

3.12.5. Запрещается размещать в пределах территории ПВП площадки для отстоя и сохранения изъятых из транспортного потока автомобилей с топливом, горючими, химическими и другими потенциально опасными материалами.

3.13. Согласование и утверждение проектной документации:

3.13.1. Все согласования при выборе площадок ПВП и проектировании сооружений должны выполняться в соответствии со СНиП и другими действующими нормативными документами, а также указаниями по безопасности движения.

3.13.2. Экспертиза и утверждение проектной документации осуществляются в порядке, установленном РДС-11-201-95, СНиП 11-01-95, ВСН 13-89, постановлением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2000 года N 1008 "О порядке проведения государственной экспертизы и утверждения градостроительной предпроектной и проектной документации", другими действующими нормативными документами.

4. Строительство ПВП

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДреВГрад смотретьших на сайте [каркасные дома](#).

4.1. Строительство зданий и сооружений ПВП должно выполняться в соответствии с действующими нормативно - техническими документами с учетом особенностей планировочных решений и конструктивных характеристик зданий и сооружений ПВП.

4.2. ПВП следует выделять в обособленный объект строительства и соответственно организовывать производство работ при условии увязки графика строительства с общим графиком строительства (реконструкции) и ввода автомобильной дороги (дорожного объекта) в эксплуатацию на платной основе.

4.3. Строительно - монтажные работы на эксплуатируемых платных автомобильных дорогах (дорожных объектах) должны выполняться в соответствии с действующими требованиями безопасности движения и не вызывать дополнительные неудобства для пользователей.

5. Эксплуатация ПВП

5.1. Эксплуатация ПВП должна осуществляться в соответствии с общими правилами эксплуатации платных автомобильных дорог (дорожных объектов) и сооружений на них с учетом особенностей производственных процессов, выполняемых на ПВП.

5.2. Режим работы транзитных полос движения и обслуживающих их кабин сбора платы должен учитывать суточные изменения интенсивности движения, обеспечивая полную пропускную способность в часы "пик" и сокращение числа работающих полос в ночное время. Режим работы полос движения должен также учитывать изменения интенсивности движения по дням недели и месяцам года.

5.3. Режимы труда и отдыха работников ПВП должны соответствовать КЗоТ России и с учетом медико - биологических требований предусматривать нормативные перерывы для отдыха и приема пищи работниками.

5.4. Численность и квалификационный состав административного, инженерно - технического персонала и рабочих определяются по действующим нормативам или аналогам.

5.5. Работники, привлекаемые для работы на ПВП, должны пройти обучение и аттестацию в соответствии с порядком, установленным эксплуатирующей организацией с учетом требований действующих нормативных документов.

5.6. Организация, эксплуатирующая ПВП, и привлекаемые ею другие специализированные организации должны обладать техникой и специалистами для обеспечения работы ПВП как в нормальных, так и в сложных погодных условиях.

5.7. Допускается производить уборку снега путем его перемещения на специально для этой цели освобожденную от движения полосу с последующей его транспортировкой автосамосвалами за пределы площадки ПВП. Места производства указанных работ, а также работ по предупреждению и ликвидации гололеда должны быть обозначены переносными ограждениями и предупреждающими знаками, не ухудшающими условия видимости.

5.8. Работы по ремонту покрытия площадки ПВП с целью его содержания в нормальном эксплуатационном состоянии необходимо производить в сезоны года и время суток, когда интенсивность движения минимальная.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

5.9. Охрана ПВП осуществляется подразделениями органов внутренних дел или специализированными охранными предприятиями на договорной основе.

5.10. Назначение платы за проезд необходимо производить в установленном порядке в соответствии с методикой определения платы за проезд по платным автомобильным дорогам (дорожным объектам).

5.11. Учет и контроль сбора платы за проезд должен осуществляться:

- при ручных операциях взимания платы за проезд - кассиром контролером с последующей проверкой электронной системой сбора платы за проезд;

- при автоматизированных и телеметрических операциях - операторами с последующей обработкой электронной системой сбора платы за проезд.

Утвержден
постановлением Правительства
Московской области
от 8 апреля 2002 г. N 131/12

ПРИМЕРНЫЙ ДОГОВОР О СОЗДАНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАТНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ (ДОРОЖНОГО ОБЪЕКТА)

ДОГОВОР

О СОЗДАНИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАТНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
(ДОРОЖНОГО ОБЪЕКТА)

(наименование автомобильной дороги (дорожного объекта))

г. _____

"__" _____ 200__ г.

(наименование города)

Государственное учреждение Московской области "Управление автомобильных дорог Московской области "Мосавтодор" (далее – Мосавтодор) в лице _____,

(должность, фамилия, имя, отчество)

действующего на основании устава и постановления Правительства Московской области от _____ N _____

(название постановления

_____, и

о создании платной автомобильной дороги (дорожного объект)

(наименование организации, принимающей обязательства по созданию

платой автомобильной дороги (дорожного объекта)

(далее – Организация) в лице _____,

(должность, фамилия, имя, отчество)

действующего на основании _____

(наименование учредительного документа,

_____,

доверенность)

далее именуемые "Стороны", заключили настоящий Договор о следующем:

1. Предмет Договора

1.1. Предметом настоящего Договора является создание и эксплуатация нижеуказанной платной автомобильной дороги (дорожного объекта) (далее – Объект):

а) наименование Объекта _____

(полное наименование Объекта)

б) <*> код Объекта в Перечне автомобильных дорог общего пользования Московской области _____

(наименование кода)

в) расположение Объекта (карта - схема <***> в формате А4 - оформляется отдельным приложением к Договору) .

г) перечень проектной, технической и эксплуатационной документации Объекта:

N п/п	Наименование документации	Организация, осуществляющая хранение документации	Реквизиты организации, должностные лица, контактные телефоны
1.			
2.			
...			

д) <*> организации, осуществляющие управление Объектом и выполнение работ по его содержанию и ремонту

(наименование организаций, реквизиты, должностные лица,

контактные телефоны)

е) <***> состав Объекта и его конструктивные, технические и транспортно - эксплуатационные характеристики:

№ п/п	Наименование характеристик	Единица измерения	Величина
1	2	3	4

I. Участки автомобильной дороги

II. Мостовые переходы, путепроводы, тоннели

III. Водопрпускные трубы

IV. Другие сооружения

ж) <*> аварийные и оползневые участки _____
(описание аварийных

участков и участков с повышенных риском эксплуатации)

з) дополнительные данные _____
(перечень документов, дополнительное

описание Объекта)

<*> Для действующих и реконструируемых объектов.

<***> На карте - схеме обозначаются начальный и конечный пункты, маршрут платной автомобильной дороги и альтернативный маршрут с разбивкой на километры, искусственные сооружения на дороге, здания и сооружения, входящие в состав объекта, административные границы, природоохранные зоны, аварийные и оползневые участки и др.

<****> Для действующих и реконструируемых объектов дополнительно указываются существующие характеристики.

1.2. Под созданием Объекта в целях настоящего Договора понимается комплекс мероприятий и работ, связанных с обеспечением финансирования строительства (реконструкции) и эксплуатации Объекта, разработка и согласование необходимой проектной, технической и эксплуатационной документации, строительство (реконструкция) Объекта и сдача его в эксплуатацию.

1.3. Под эксплуатацией Объекта в целях настоящего Договора понимается система организационно - технических, планово - предупредительных и ремонтно - восстановительных мероприятий, обеспечивающих безопасное, комфортное и скоростное движение транспортных средств по Объекту за плату в течение срока действия настоящего Договора.

2. Обязательства Мосавтодора

Мосавтодор обязуется:

2.1. Обеспечить в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и законодательством Московской области, предоставление Организации следующих прав, необходимых для создания и эксплуатации Объекта:

- а) выполнение функций Заказчика проектной документации Объекта;
- б) выполнение функций Заказчика по дорожным работам и мероприятиям по обеспечению безопасности движения на Объекте;
- в) право владения и пользования землями, занятыми Объектом;
- г) право пользования зданиями и сооружениями дорожной службы;
- д) право на взимание платы за проезд по Объекту;
- е) исключительные права на организацию дорожного сервиса на землях, отведенных под Объект;
- ж) другие права.

2.2. Обеспечить в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и законодательством Московской области, и в

согласованные Сторонами сроки передачу Организации дорожных сооружений и иного имущества, размещенных на землях, отведенных под Объект, и принадлежащих Московской области на праве собственности, с оформлением соответствующего акта сдачи – приемки. Перечень передаваемых сооружений и имущества оформляется отдельным приложением к Договору.

2.3. Обеспечить передачу проектной, технической, иной документации и прочей информации, относящейся к Объекту и необходимой Организации для осуществления прав и обязанностей, предусмотренных настоящим Договором, а также согласовать на период действия Договора порядок представления новой документации и информации. Перечень передаваемой документации и информации оформляется отдельным приложением к Договору.

2.4. Обеспечить в соответствии с Инвестиционным соглашением Сторон финансирование части расходов на создание Объекта, а также части расходов на содержание Объекта.

Примечание. Если не предусматривается долевое участие Московской области в соответствующем разделе финансирования Объекта, этот пункт или его часть исключаются.

2.5. Согласовать в установленном порядке отвод земельных участков для размещения Объекта и необходимой дорожной инфраструктуры.

2.6. В соответствии с законодательством по завершении строительства (реконструкции) Объекта обеспечить приемку его в эксплуатацию, регистрацию в качестве объекта государственной собственности Московской области и включение в Перечень автомобильных дорог общего пользования Московской области.

2.7. По завершении срока действия настоящего Договора принять Объект от Организации по акту сдачи – приемки с учетом требований,

установленных нормативными правовыми актами Московской области в отношении платных автомобильных дорог (дорожных объектов).

3. Обязательства Организации

Организация обязуется:

3.1. Обеспечить финансирование инвестиционных расходов, связанных с созданием и эксплуатацией Объекта в объеме и в сроки, установленные настоящим Договором.

3.2. Обеспечить целевое использование и сохранность земельных участков, дорожных сооружений и имущества, предоставляемых для создания и эксплуатации Объекта.

3.3. Обеспечить проектирование, строительство (реконструкцию) и эксплуатацию Объекта в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и законодательства Московской области, правил, стандартов и технических норм по вопросам строительства и содержания автомобильных дорог, мостов, путепроводов, тоннелей и других сооружений, обеспечения безопасности дорожного движения, а также законодательства в части обеспечения экологической безопасности, охраны памятников истории и культуры, недр, водных ресурсов, лесов и земель в местах размещения Объекта; выполнять требования и предписания органов и должностных лиц, уполномоченных в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством Московской области осуществлять контроль за деятельностью хозяйствующих субъектов.

3.4. В согласованные Сторонами сроки выполнить комплекс работ, связанных с проектированием, строительством (реконструкцией), обустройством, сдачей в эксплуатацию Объекта, а также объектов дорожной инфраструктуры, размещаемых на землях, отведенных под Объект. Перечень работ с указанием сроков оформляется отдельным приложением к настоящему Договору.

3.5. Самостоятельно оплачивать все расходы, связанные с созданием и эксплуатацией Объекта, за исключением случаев, предусмотренных Договором.

3.6. Устанавливать и изменять плату за проезд по Объекту в соответствии с правилами, установленными нормативными правовыми актами Московской области, регулирующими создание и эксплуатацию платных автомобильных дорог (дорожных объектов).

3.7. В случаях и на условиях, предусмотренных настоящим Договором, производить перечисления в территориальный дорожный фонд.

3.8. Выполнять обязательства, связанные с соблюдением прав пользователей автомобильных дорог, установленных законодательством Российской Федерации и законодательством Московской области.

3.9. Нести риски, связанные с обязательствами по созданию и эксплуатации Объекта, включая риски случайной гибели или случайного повреждения переданного имущества, а также риски, связанные с обеспечением безопасности движения автотранспортных средств по Объекту.

3.10. Обеспечить страхование Объекта в соответствии с требованиями законодательства и условиями настоящего Договора.

3.11. Обеспечивать беспрепятственный доступ, включая бесплатный проезд автотранспортных средств, представителям органов внутренних дел, надзорных, контрольных и иных государственных органов для осуществления возложенных на них обязанностей, а также имеющим право осуществлять контроль строительства и эксплуатации дорожных объектов или находиться на Объекте.

3.12. Согласовывать с Мосавтодором конструктивные, технические и транспортно - эксплуатационные изменения Объекта, вносимые Организацией.

3.13. По окончании срока действия Договора передать Мосавтодору Объект в транспортно - эксплуатационном состоянии, отвечающем

требованиям государственных норм и стандартов для данной категории дороги, действовавшим на момент заключения настоящего Договора.

4. Оплата расходов, работ и услуг по настоящему Договору
и расчеты Сторон

4.1. В целях проведения работ по строительству (реконструкции) и подготовке Объекта к платной эксплуатации Стороны договорились:

а) установить следующую смету инвестиционных расходов:

N п/п	Наименование расходов	Всего	В т.ч. по плановым периодам
----------	-----------------------	-------	-----------------------------

Итого

б) определить распределение финансирования инвестиционных расходов между Сторонами следующим образом:

N п/п	Наименование показателей финансирования	Всего	В т.ч. по плановым периодам
1.	Объем финансирования, осуществляемый за счет Организации		
2.	Объем финансирования из средств территориального дорожного фонда		
3.	Объем финансирования за счет реинвестирования		
4.	Объем финансирования из других источников		
5.	Общий объем финансирования		

4.2. В целях обеспечения покрытия расходов на эксплуатацию объекта Стороны установили:

а) порядок составления и согласования сметы затрат на эксплуатацию Объекта _____

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотреших на сайте [каркасные дома](#).

(указать порядок со ссылкой

на нормативные документы)

б) расчет затрат на эксплуатацию Объекта:

N п/п	Наименование статей затрат	Затраты, всего	В т.ч. по плановым периодам
----------	-------------------------------	----------------	-----------------------------

в) распределение средств, взимаемых за проезд:

N п/п	Наименование направлений использования средств	Всего	В т.ч. по плановым периодам
	Всего:		
	В том числе:		
1.	Налоги:		
	В том числе:		
1.1.	Сбор в территориальный дорожный фонд		
2.	Содержание и ремонт Объекта		
3.	Совершенствование организации и повышение безопасности дорожного движения		
4.	Управление Объектом		
5.	Погашение финансовых и других обязательств по инвестициям и кредитам, включая выплату займов, полученных из бюджетов и дорожных фондов		
6.	Возмещение затрат, связанных со строительством (реконструкцией) и обустройством Объекта		
7.	Формирование Резервного фонда		
8.	Формирование прибыли		

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

г) в случаях, установленных нормативными правовыми актами Московской области, согласовать следующий порядок финансирования расходов на содержание и ремонт Объекта из средств территориального дорожного фонда при недостатке средств, получаемых от сбора за проезд по Объекту: _____.

4.3. Организация производит перечисления предусмотренных настоящим Договором части средств, взимаемых за проезд по Объекту, в территориальный дорожный фонд на счет _____ в следующие сроки _____.

5. Уступка прав по Договору

Организация не может уступать свои права и обязанности по Договору в пользу третьих лиц без письменного согласия Мосавтодора и Министерства имущественных отношений Московской области (в части имущества и имущественных прав Московской области).

6. Ответственность Сторон

Стороны несут ответственность за неисполнение либо ненадлежащее исполнение принятых на себя по настоящему Договору обязательств в соответствии с действующим законодательством и условиями настоящего Договора _____

(указать ответственность в соответствии с

условиями настоящего Договора)

7. Обстоятельства непреодолимой силы

7.1. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или

полное неисполнение обязательств по настоящему Договору, если это неисполнение явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, возникших после заключения Договора в результате событий чрезвычайного характера, которые участник не мог ни предвидеть, ни предотвратить (форс - мажор).

К таким событиям чрезвычайного характера относятся события, предусмотренные действующим законодательством.

7.2. Срок исполнения обязательств по Договору отодвигается соразмерно времени, в течение которого действовали такие обстоятельства. Если в результате действия непреодолимой силы выполнение предмета Договора окажется невозможным, Договор расторгается в установленном порядке.

7.3. О наступлении обстоятельств непреодолимой силы Сторона, подвергшаяся их воздействию, обязана сообщить другой Стороне Договора в 3-дневный срок.

8. Разрешение споров

8.1. Стороны будут стремиться разрешать споры и разногласия, которые могут возникнуть из настоящего Договора, путем переговоров и консультаций.

8.2. В случае если Стороны не придут к согласию, то спор подлежит разрешению в арбитражном суде в соответствии с действующим законодательством.

9. Срок действия Договора

Настоящий Договор действует с момента его подписания до момента передачи Организацией Объекта Мосавтодору по истечении срока платной эксплуатации Объекта.

10. Изменение и расторжение Договора

10.1. Договор может быть изменен или расторгнут по взаимному соглашению Сторон, при систематическом неисполнении одной из Сторон своих обязательств или при наступлении обстоятельств, затрудняющих или делающих невозможным выполнение условий Договора.

Если основанием для изменения или расторжения Договора послужило существенное нарушение условий Договора одной из Сторон, другая Сторона вправе требовать возмещения убытков, причиненных изменением или расторжением Договора.

10.2. По требованию одной из Сторон Договор может быть изменен или расторгнут по решению суда при существенном нарушении условий Договора другой Стороной. Существенным признается нарушение условий Договора одной из Сторон, которое влечет для другой Стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишается того, на что вправе рассчитывать при заключении Договора.

10.3. В случае расторжения Договора составляется письменное соглашение, подписанное уполномоченными представителями Сторон, в котором устанавливается порядок компенсации расходов и другие условия.

10.4. В случае изменения или расторжения Договора обязательства Сторон считаются измененными или прекращенными с момента заключения соглашения Сторон об изменении или расторжении Договора.

10.5. Односторонний отказ от исполнения Договора и одностороннее изменение его условий не допускается, за исключением случаев, предусмотренных законом.

11. Юридические адреса и банковские реквизиты Сторон

МОСАВТОДОР:

ОРГАНИЗАЦИЯ:

12. Заключительные положения

12.1. Недействительность какого-либо условия настоящего Договора не влечет недействительности прочих его условий.

12.2. Предусмотренные настоящим Договором уведомления и извещения направляются Сторонами друг другу заказными письмами и телеграммами с уведомлением о вручении по адресам, указанным в настоящем Договоре в качестве юридических и почтовых адресов Сторон.

Иная корреспонденция может направляться по почте, по телексу и/или телефаксу.

12.3. В случае изменения юридического или почтового адреса Сторона обязана немедленно направить в предусмотренном выше порядке извещение другой Стороне с указанием своего нового адреса. При невыполнении этой обязанности вся корреспонденция, направленная по адресу, указанному в настоящем Договоре, считается полученной Стороной, изменившей свой адрес, которая и несет все неблагоприятные последствия.

12.4. В случае изменения банковских реквизитов Сторона обязана сообщить об этом письменно.

12.5. Все изменения и дополнения к настоящему Договору действительны только в том случае, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями Сторон. Все приложения к настоящему Договору являются неотъемлемой его частью.

12.6. Настоящий Договор совершен в г. _____ "___" _____ 200_ г. в двух экземплярах: по одному для каждой из Сторон.

За МОСАВТОДОР:

За ОРГАНИЗАЦИЮ:

(должность, подпись, Ф.И.О.)

(должность, подпись, Ф.И.О.)

Утверждены
постановлением Правительства
Московской области
от 8 апреля 2002 г. N 131/12

ТРЕБОВАНИЯ К СОЗДАНИЮ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОГО СЕРВИСА НА ПЛАТНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Настоящие Требования к созданию и эксплуатации объектов дорожного сервиса на платных автомобильных дорогах Московской области (далее - Требования) разработаны в соответствии с постановлением Губернатора Московской области от 14 декабря 1999 г. N 476-ПГ "О дополнительных мерах по развитию сети автомобильных дорог Московской области". Они определяют особенности проектирования, строительства и эксплуатации объектов дорожного сервиса на платных автомобильных дорогах Московской области.

I. Общие положения

1. Объекты дорожного сервиса (далее - ОДС) на платных автомобильных дорогах являются составной частью инфраструктуры платных автомобильных дорог и предназначены для комплексного и качественного обслуживания пользователей платных автомобильных дорог.

2. ОДС создаются и эксплуатируются в составе комплекса платной автомобильной дороги. Места размещения и основные характеристики (состав и объем услуг, гарантированный уровень обслуживания, пропускная способность) ОДС зависят от особенностей конкретной платной автомобильной дороги.

3. Каждый ОДС, включаемый в комплекс платной автомобильной дороги, участвует в расходах

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотревших на сайте [каркасные дома](#).

по обустройству, ремонту, содержанию съездов, примыканий, площадок и других дорожных сооружений, связанных с эксплуатацией ОДС, а также по погашению инвестиций в создание платной автомобильной дороги.

II. Общие требования, предъявляемые к объектам дорожного сервиса

4. Услуги, предоставляемые ОДС, способствуют поддержанию высокой работоспособности водителей, снижению утомляемости их и пассажиров посредством удовлетворения на всем протяжении платной автомобильной дороги возникающих у них потребностей (организационно - технических, социально - бытовых, информационных и иных).

5. Состав ОДС, их размещение и функционирование обеспечивают максимально полное удовлетворение нужд пользователей платной автомобильной дороги, не создавая при этом препятствий движению транспортных средств и не снижая требуемого для платных дорог уровня безопасности движения. Не допускаются нарушения правил содержания автомобильных дорог и условий их безопасной эксплуатации.

Состав и места размещения ОДС определяются планами (схемами) размещения и развития дорожного сервиса, которые разрабатываются Головной организацией по созданию и эксплуатации платных автомобильных дорог Московской области (далее - Головная организация) <*> на основе маркетинговых исследований и технико - экономических обоснований инвестиций в создание платной автомобильной дороги, с учетом действующих концепций, схем, долгосрочных и текущих планов и программ социально - экономического развития г. Москвы и Московской области, связанных с развитием федеральных и территориальных автомобильных дорог и соответствующей дорожной инфраструктуры на территории Московской области, в составе проектной документации платной автомобильной дороги.

ОДС размещаются в зонах дорожного сервиса в границах земель, специально отведенных для этих целей.

Зоны дорожного сервиса планируются и застраиваются, как правило, многофункциональными комплексами дорожного сервиса (МКДС).

<*> Головная организация - организация, осуществляющая создание и эксплуатацию платной автомобильной дороги Московской области.

6. На платной автомобильной дороге обеспечивается следующий обязательный состав ОДС и специальных услуг:

- площадки для кратковременной остановки автомобилей, оборудованные санитарно - гигиеническими устройствами и сооружениями для технического самообслуживания автомобилей;

- площадки отдыха, оборудованные санитарно - гигиеническими устройствами, пунктами технической помощи и обслуживания автомобилей, автозаправочными станциями (далее - АЗС),

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотривших на сайте [каркасные дома](#).

пунктами питания и торговли;

- услуги аварийно - вызывной связи с пунктами вызова;

- услуги аварийной службы и медицинской помощи пострадавшим в дорожно - транспортных происшествиях;

- информация об условиях движения, местах расположения ОДС, природных и исторических достопримечательностей, а также информация о метеорологических условиях на маршруте движения (предоставляется с помощью технических средств и указателей).

7. Состав, объем и качество услуг, предоставляемых ОДС, определяются договорами, которые заключаются владельцами ОДС с Головной организацией, при этом конкретные требования к качеству, характеристикам и составу услуг ОДС должны быть не ниже требований, установленных действующими нормативными документами для соответствующих видов услуг.

8. Контроль за соблюдением требований, предъявляемых к ОДС, осуществляется уполномоченными органами государственной власти в пределах их компетенции в соответствии с законодательством Российской Федерации и законодательством Московской области.

III. Требования к расположению зон дорожного сервиса и размещению объектов дорожного сервиса

9. Зоны дорожного сервиса и размещаемые в их пределах ОДС должны располагаться с учетом требований безопасности дорожного движения, правил содержания автомобильных дорог и условий их безопасной эксплуатации согласно Строительным нормам и правилам 2.05.02-85 "Автомобильные дороги" Госстроя СССР (далее - СНиП 2.05.02-85) и быть оборудованы подъездами, съездами и примыканиями, обеспечивающими доступ к ним со стороны платных автомобильных дорог.

10. Для удобства пользователей зоны дорожного сервиса размещаются вдоль платной автомобильной дороги с интервалом около 15 км.

Интервал размещения конкретных ОДС определяется технико - экономическими расчетами с учетом требований СНиП 2.05.02-85, в том числе для:

- АЗС - не более 40-50 км при интенсивности движения от 7 до 20 тыс. транспортных единиц в сутки и не более 20-25 км при интенсивности движения свыше 20 тыс. транспортных единиц в сутки;

- станций технического обслуживания (далее - СТО) на 5-8 постов - не более 80-150 км;

- мотелей - не более 300 км.

11. Все сооружения и комплексы, располагаемые непосредственно у дороги, при интенсивности движения свыше 7 тыс. автомобилей в сутки размещаются по обе стороны дороги отдельно для каждого направления. При этом сооружения и комплексы, устраиваемые справа по ходу движения, предшествуют сооружениям и комплексам, располагаемым с левой стороны движения.

Для доступа к зонам дорожного сервиса противоположной стороны дороги сооружаются надземные или подземные переходы.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

12. Места поста (мотели, кемпинги), как правило, размещаются на удалении от дороги, на подъездах к крупным городам или в зеленой зоне, в живописных и достопримечательных местах.

13. Выбор площадок под здания и сооружения ОДС производится и оформляется в соответствии с Методическими указаниями по определению состава объектов автосервиса и их размещения на автомобильных дорогах общегосударственного и республиканского значения в РСФСР (РСН 62-86), утвержденными Госстроем РСФСР 15.12.86, с учетом требований Территориальных строительных норм Московской области, иных нормативных правовых актов Московской области по вопросам проектирования и размещения объектов дорожного сервиса на территории Московской области.

14. Местоположение площадки размещения ОДС должно соответствовать функциональному назначению возводимого на ней сооружения, а размер и конфигурация - обеспечивать размещение всех основных и подсобных помещений, оборудования, технологических линий, внутривъездных проездов и проездов с дороги, включая полосы торможения и разгона.

15. На основе сопоставления и оптимизации вариантов выбора территории размещения зон дорожного сервиса Главная организация разрабатывает планы (схемы) размещения и развития зон дорожного сервиса в составе общей проектной разработки платной автомобильной дороги и согласовывает их с органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований, по территории которых проходит платная дорога, и Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления внутренних дел Московской области Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее - УГИБДД ГУВД Московской области).

На основании указанных планов (схем) в установленном порядке осуществляется резервирование и отвод земельных участков.

IV. Требования к проекту планировки и застройки, архитектурно - художественным, объемно - планировочным, конструктивным, инженерно - техническим решениям объектов дорожного сервиса

16. Планировка зон дорожного сервиса и выбор композиционных решений размещаемых в них ОДС должны соответствовать требованиям территориальных строительных норм Московской области ТСН 11-303-2001 "Порядок предпроектной и проектной подготовки строительства Московской области", а размещение АЗС - Градостроительным требованиям и рекомендациям к размещению и проектированию автозаправочных комплексов и станций всех типов на территории Московской области, утвержденным постановлением Правительства Московской области от 17.05.2001 N 145/16, обеспечивая при этом простоту визуальной ориентации пользователей платной автомобильной дороги, хорошую видимость дорожных знаков и своевременность информирования водителей о перестроении транспортных средств как при подъезде к зонам дорожного сервиса, так и при перемещении по их территории.

17. На территории зон дорожного сервиса следует выделять две подзоны: для обслуживания автомобилей (АЗС, СТО, эстакады (автотрампы), стояночные площадки и пр.) и для обслуживания водителей и пассажиров (пункты питания, поста, отдыха, торговли и т.п.). При этом, как правило, подзона обслуживания автомобилей должна располагаться как можно ближе к дороге.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотривших на сайте [каркасные дома](#).

Организация территории зоны дорожного сервиса должна предусматривать функциональную связь между отдельными сооружениями с учетом возможно большей ясности в выборе направления движения автомобилей и пешеходов.

18. Многофункциональные комплексы дорожного сервиса должны иметь безопасные и удобные подъезды и съезды с необходимыми дорожными знаками, благоустроенную и освещенную примыкающую территорию, площадку с твердым покрытием для остановки, стоянки и маневрирования автотранспорта, вывеску с названием зоны дорожного сервиса и отдельных ОДС (АЗС, магазин, ресторан и т.д.), информационные указатели о предоставляемых услугах, а также схему размещения объектов дорожного сервиса и движения автотранспорта на территории зоны дорожного сервиса.

19. Архитектурно - планировочные и строительные элементы объектов и используемое техническое оборудование должны соответствовать СНиП 2.08.02.89 "Общественные здания и сооружения", СНиП 2.07.01.89 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений".

20. Архитектурные решения ОДС должны учитывать ландшафт местности, вписываться в него и способствовать наилучшему его раскрытию, отражая как их прямое функциональное назначение (постой, питание и др.), так и специфику особого придорожного положения.

21. В состав проекта планировки зоны дорожного сервиса должны входить:

- ситуационный план размещения зоны дорожного сервиса;
- генеральный план (привязка объектов к местности);
- технологическая схема;
- общий вид застройки;
- пояснительная записка к проекту планировки и застройки.

Принимаемое проектное решение планировки должно обеспечивать:

- высокое качество обслуживания потребителей;
- единое архитектурно - конструктивное и цветовое решение объекта (комплекса) с учетом органичного сочетания с прилегающей застройкой, планировкой и ландшафтом;
- рациональное технологическое решение в соответствии с техническими требованиями.

22. При разработке планировочных решений необходимо выполнение основных условий:

- удобство съездов и въездов на основную магистраль;
- рациональная схема автомобильного движения в пределах площади комплекса;
- удобство стоянок;
- достаточная вместимость стоянок.

23. Зона дорожного сервиса должна иметь удобные подъездные пути и пешеходные доступы, необходимые справочно - информационные указатели. Территория должна иметь искусственное освещение в вечернее время.

Не официальная версия документа (однако достоверная) бесплатно предоставляется клиентам компании ДревГрад смотрвших на сайте [каркасные дома](#).

ОДС должны быть оснащены инженерными системами и оборудованием, обеспечивающим необходимый уровень комфорта, в том числе: водоснабжение, канализацию, отопление, вентиляцию, радио- и телефонную связь.

Любая зона дорожного сервиса должна иметь в своем составе санитарно - гигиенические устройства (туалеты, мусоросборники и пр.).

V. Организация проектирования, строительства и эксплуатации ОДС

24. Права на организацию дорожного сервиса на платной автомобильной дороге принадлежат Головной организации. Объем таких прав, соответствующие обязательства и ответственность Головной организации определяются в Договоре о создании и эксплуатации платной автомобильной дороги (дорожного объекта), заключаемом ею в установленном порядке с государственным учреждением Московской области "Управление автомобильных дорог Московской области "Мосавтодор" и Министерством имущественных отношений Московской области.

25. Головная организация устанавливает уровень соответствия настоящим Требованиям ранее построенных на землях, отведенных под платную автомобильную дорогу, ОДС и совместно с их собственниками принимает решение либо об их модернизации, либо демонтаже с определением условий и объема компенсаций.

В случае если действующий ОДС отвечает предъявляемым требованиям и может эксплуатироваться в составе системного комплекса платной автомобильной дороги, Головная организация заключает с владельцем такого ОДС договор, учитывающий особенности эксплуатации ОДС в составе системного комплекса платной автомобильной дороги, установленные настоящими Требованиями.

26. Проектирование и строительство ОДС организуется на основе программы развития зон дорожного сервиса платной автомобильной дороги и ведется в рамках единого или отдельных инвестиционных проектов.

27. Для обеспечения согласованного функционирования платной автомобильной дороги и ОДС, располагаемых в зонах дорожного сервиса, Головная организация самостоятельно выбирает и использует любые не запрещенные законодательством организационно - правовые формы реализации проектов создания и эксплуатации ОДС и заключает соответствующие договоры с владельцами ОДС.