ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

КОМИТЕТ ГОРОДА МОСКВЫ ПО ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ ПРОЕКТОВ

П Р И К А З

30.06.2021 № МКЭ-ОД/21-50

Об утверждении Сборника 4.3 «Городские улицы и дороги, транспортные узлы, транспортные тоннели. МРР-4.3.03-21»

На основании п. 4.2.8 Положения о Комитете города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 24 февраля 2011 г. № 48-ПП «Об утверждении Положения о Комитете города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов», **приказываю:**

1. Утвердить и ввести в действие Сборник 4.3 «Городские улицы и дороги, транспортные узлы, транспортные тоннели. МРР-4.3.03-21» (Приложение).

2. Признать утратившим силу приказ Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов от 29 июня 2018 г. № МКЭ-ОД/18-30 «Об утверждении Сборника 4.3 «Городские улицы и дороги, транспортные узлы, транспортные тоннели. МРР-4.3.02-18».

3. Внести в Сборник 1.1 «Общие указания по применению Московских региональных рекомендаций. МРР-1.1.02-19», утвержденный приказом Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов от 08 ноября 2019 г. № МКЭ-ОД/19-67 «Об утверждении Сборника 1.1 «Общие указания по применению Московских региональных рекомендаций. МРР-1.1.02-19», следующие изменения:

- пункт 4.3 таблицы 2.1 изложить в следующей редакции:

Сборник	4.3.	Городские улицы и дороги, транспортные узлы, транспортные тоннели	МРР-4.3.03-21	МРР-3.2.06.08-13, раздел 3.3

4. Начальнику Управления финансового контроля, конкурсных процедур, организационной и плановой работы – Ю.А.Корешкову обеспечить размещение приказа на официальной странице Москомэкспертизы на официальном портале Мэра и Правительства Москвы http://www.mos.ru/mke/ в установленном порядке.

5. Контроль за выполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Председатель Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов **В.В. Леонов**

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

Комитет города Москвы по ценовой политике в строительстве
и государственной экспертизе проектов

Территориальные строительные нормативы для города Москвы
ТСН-2001.18

Московские региональные рекомендации

Глава 4

АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ.
ОСНОВНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ

Сборник 4.3

ГОРОДСКИЕ УЛИЦЫ И ДОРОГИ, ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ, ТРАНСПОРТНЫЕ ТОННЕЛИ
МРР-4.3.03-21

2021

СОДЕРЖАНИЕ

		Стр.
	Введение.....	3
1.	Общие положения.....	5
2.	Методика определения стоимости основных проектных работ……..	11
3.	Базовые цены на основные проектные работы……..	16
	Приложения	
	Приложение 1. Рекомендуемое распределение относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации.....	28
	Приложение 2. Примеры расчета стоимости проектных работ…….....	32

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий Сборник 4.3 «Городские улицы и дороги, транспортные узлы, транспортные тоннели. МРР-4.3.03-21» (далее – Сборник) разработан в соответствии с государственным заданием.

Настоящий Сборник предназначен для применения государственными заказчиками, проектными и другими заинтересованными организациями при расчете начальных (максимальных) цен контрактов и определении стоимости проектных работ по городским улицам и дорогам, транспортным узлам и транспортным тоннелям, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы.

При разработке Сборника были использованы следующие нормативно-методические и другие источники:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- Градостроительный кодекс города Москвы;
- постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;
- «СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*»;
- «СП 34.13330.2012. Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*»;
- «СП 122.13330.2012. Свод правил. Тоннели железнодорожные и автодорожные. Актуализированная редакция СНиП 32-04-97»;
- «СП 35.13330.2011. Свод правил. Мосты и трубы. Актуализированная редакция СНиП 2.05.03-84*»;
- «СП 396.1325800.2018. Свод правил. Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования»;

- постановление Правительства Москвы от 21 мая 2015 г. № 306-ПП «О функциональном назначении объектов капитального строительства в городе Москве»;

- постановление Правительства Москвы от 26.03.2002 № 214-ПП «О Перечне улиц и магистралей города Москвы»;

- Сборник 1.1 «Общие указания по применению Московских региональных рекомендаций. МРР-1.1.02-19»;

- Сборник 4.8 «Методика определения стоимости проектных работ в зависимости от стоимости строительства. МРР-4.8.02-18»;

- Сборник 9.1 «Методика расчета стоимости научных, нормативно-методических, проектных и других видов работ (услуг) на основании нормируемых трудозатрат. МРР-9.1.02-18».

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящий Сборник является методической основной для определения стоимости проектирования городских улиц и дорог, транспортных узлов и транспортных тоннелей в городе Москве.

1.2. При определении стоимости работ на основании настоящего Сборника также следует руководствоваться положениями Сборника 1.1 «Общие указания по применению Московских региональных рекомендаций. МРР-1.1.02-19».

1.3. Приведение базовой стоимости работ, определенной в соответствии с настоящим Сборником, к текущему уровню цен осуществляется путем применения коэффициента пересчета (инфляционного изменения), утверждаемого в установленном порядке.

1.4. В Сборнике представлены порядок и условия расчета стоимости проектных работ, учитывающие состав и виды разрабатываемой документации, а также усложняющие и упрощающие факторы проектирования.

1.5. В настоящем Сборнике представлены базовые цены на проектные работы для строительства следующих объектов:

- магистральные улицы общегородского значения;
- магистральные улицы районного значения;
- улицы и дороги местного значения;
- боковые и местные проезды вдоль магистрали;
- парковые и велосипедные дорожки, тротуары;
- транспортные развязки в одном и разных уровнях;
- городские транспортные тоннели;
- подземные пешеходные переходы;
- подпорные и ограждающие стены.

1.6. Базовыми ценами Сборника учтена стоимость разработки проектной и рабочей документации. Распределение стоимости основных проектных работ по видам разрабатываемой документации приведено в таблице 1.

Таблица 1

№	Виды документации	Доля стоимости основных проектных работ (%)
1.	Проектная документация (П)	40
2.	Рабочая документация (Р)	60
3.	Проектная и рабочая документация (П+Р)*	100

1.7. Распределение стоимости основных проектных работ, определяемой в соответствии с настоящим Сборником, по разделам проектной и рабочей документации представлено в приложении 1 к настоящему Сборнику.

1.8. В базовых ценах на проектные работы учтены и не требуют дополнительной оплаты затраты на выполнение работ, перечисленных в пунктах 3.3-3.5 МРР-1.1.02-19, а также:

а) участие в составлении заданий на проектирование (исключая технологическое задание);

б) участие совместно с заказчиком в проведении обязательных согласований проектной документации, в том числе: согласование архитектурных и градостроительных решений с Москомархитектурой; согласование подземных коммуникаций с ОПС; согласование проекта организации строительства; согласование всех отступлений от требований технических условий на инженерное обеспечение, а также отступлений от ранее согласованных решений, в т.ч. требований задания на проектирование.

1.9. В базовых ценах на проектные работы не учтены и требуют дополнительной оплаты следующие работы и услуги (при условии включения этих работ в задание на проектирование):

1.9.1. Разработка проектных решений в нескольких вариантах в соответствии с заданием на проектирование.

1.9.2. Разработка раздела «Мероприятия по охране окружающей среды».

1.9.3. Разработка раздела «Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности».

* Данная строка включена справочно для определения общей стоимости разработки проектной и рабочей документации (при необходимости).

1.9.4. Разработка раздела «Мероприятия по обеспечению доступа инвалидов».

1.9.5. Разработка подраздела «Перечень мероприятий по гражданской обороне, мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».

1.9.6. Разработка раздела «Требования к обеспечению безопасной эксплуатации объектов капитального строительства».

1.9.7. Разработка раздела «Промышленная безопасность».

1.9.8. Разработка раздела «Транспортная безопасность».

1.9.9. Прогнозирование и моделирование условий изменения окружающей среды под воздействием проектируемого объекта

1.9.10. Разработка (корректировка) красных линий и красных отметок.

1.9.11. Техническое обследование и мониторинг зданий, сооружений и инженерных коммуникаций, попадающих в зону производства работ, а также проектирование мероприятий по обеспечению их сохранности.

1.9.12. Проектирование благоустройства территории участка строительства, в т.ч. разработка проекта восстановления благоустройства территории после проведения строительных работ.

1.9.13. Проектирование переустройства и перекладки и прокладки железнодорожных и трамвайных путей.

1.9.14. Проектирование переустройства и выноса из зоны строительства всех видов инженерных сетей и коммуникаций.

1.9.15. Проектирование сооружений ГИБДД (ДПС), а также объектов придорожного сервиса, дорожной и автотранспортной службы.

1.9.16. Разработка проекта освещения городских улиц и дорог, транспортных узлов и транспортных тоннелей.

1.9.17. Проектирование конструкций на стадии КМД, включая технологические трубопроводы заводского изготовления, а также нетипового

и нестандартизированного и механического оборудования (в случае поручения заказчиком проектной организации таких работ).

1.9.18. Разработка документации на индивидуальные индустриальные строительные изделия, включая технические условия на их изготовление.

1.9.19. Проектные работы по автоматизированным системам учёта энергопотребления (АСУЭ, АСКУЭ), автоматизированным системам безопасности и диспетчеризации (АСУБиД) и другим автоматизированным системам управления (АСУ).

1.9.20. Проектирование слаботочных сетей, систем и устройств.

1.9.21. Проектирование систем противопожарной защиты и охранной сигнализации.

1.9.22. Проектирование систем видеонаблюдения.

1.9.23. Проектирование вспомогательных сооружений, приспособлений и устройств при производстве строительных работ в связи с особой сложностью объектов.

1.9.24. Разработка технической документации по автоматизированным системам управления.

1.9.25. Проектирование специальных методов строительства (водопонижение, замораживание, химическое закрепление грунтов, гидромеханизация и др.).

1.9.26. Разработка проекта архитектурного освещения для формирования световой среды и создания световых ансамблей.

1.9.27. Разработка проекта организации санитарно-защитной зоны (СЗЗ).

1.9.28. Разработка проекта телемеханизации и промышленного телевидения.

1.9.29. Разработка дендроплана и перечетной ведомости на участок строительства.

1.9.30. Разработка структурированных систем мониторинга и управления инженерными системами зданий и сооружений (СМИС).

1.9.31. Проектирование благоустройства и озеленения бульваров, скверов, придорожных территорий и искусственных оснований.

1.9.32. Проектирование сноса и демонтажа зданий (сооружений), попадающих в зону строительства.

1.9.33. Разработка шумозащитных мероприятий в прилегающих зданиях.

1.9.34. Разработка проекта организации дорожного движения на период строительства и эксплуатации объекта.

1.9.35. Проектирование организации движения на светофорных объектах, проектирование автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУД) и электронных технических средств организации дорожного движения (ЭТСОД).

1.9.36. Проектирование наружных инженерных сетей.

1.10. В базовых ценах Сборника не учтены и требуют дополнительной оплаты работы и услуги, выполняемые по отдельным договорам с заказчиком в соответствии с таблицей 5.2 МРР-1.1.02-19, а также сопутствующие расходы, приведенные в пункте 3.6 МРР-1.1.02-19.

1.11. Стоимость дополнительных проектных работ определяется по соответствующим сборникам МРР и другим нормативно-методическим документам по ценообразованию в проектировании с учетом коэффициента на состав работ.

1.12. При отсутствии возможности определения стоимости дополнительных проектных работ по соответствующим сборникам МРР и другим нормативно-методическим документам по ценообразованию в проектировании–следует пользоваться Сборником 9.1 «Методика расчета стоимости проектных, научных, нормативно-методических и других видов работ (услуг) на основании нормируемых трудозатрат. МРР-9.1.02-18».

1.13. Стоимость проектных работ по объектам, не вошедшим в номенклатуру настоящего Сборника, может быть определена на основании Сборника 4.8 «Методика определения стоимости проектных работ в зависимости от стоимости строительства. МРР-4.8.02-18».

2. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ОСНОВНЫХ ПРОЕКТНЫХ РАБОТ

2.1. Базовые цены на основные проектные работы определяются в зависимости от натуральных показателей по формуле:

$$\mathbf{Ц_{(б)} = а + в \cdot X,} \qquad (2.1)$$

где

$Ц_{(б)}$ – базовая цена основных проектных работ (тыс. руб.);

а – постоянная величина, выраженная в тыс. руб.;

в – постоянная величина, имеющая размерность тыс. руб. на единицу натурального показателя;

X – величина (мощность) натурального показателя рассматриваемого объекта.

Параметры «а» и «в» являются постоянными для определенного интервала изменения натурального показателя.

При определении базовых цен в качестве основных натуральных показателей используются километры (км), погонные метры (п.м) и гектары (га).

Значения параметров «а», «в» и натурального показателя «X» для различных объектов проектирования представлены в соответствующих таблицах раздела 3.

2.2. В случае если натуральный показатель объекта превышает максимальное значение натурального показателя, приведенное в соответствующей таблице, базовая цена определяется по формуле:

$$\mathbf{Ц_{(б)} = а + в \times X_{max} + в \times (X_{об.} - X_{max}) \times 0{,}5,} \qquad (2.2)$$

где

а, в – постоянные величины, соответствующие приведенному в таблице максимальному значению натурального показателя;

X_{max} – максимальное значение натурального показателя, приведенное в таблице;

$X_{об}$ – натуральный показатель объекта.

В отношении объектов, для которых приведено только наименование натурального показателя без указания интервалов его изменения, формула (2.2) не применяется.

2.3. Базовая стоимость основных проектных работ определяется по следующей формуле:

$$\mathbf{С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_{в} \times К_{ср} \times \prod_{i=1}^{n} К_{i}} \qquad (2.3)$$

где

$\mathbf{С_{(б)}}$ – базовая стоимость основных проектных работ;

$\mathbf{Ц_{(б)}}$ – базовая цена основных проектных работ;

$\mathbf{К_{в}}$ – коэффициент, учитывающий вид разрабатываемой документации (определяется по таблице 1);

$\mathbf{К_{ср}}$ – коэффициент, учитывающий состав разделов разрабатываемой проектной и рабочей документации (определяется по таблицам приложения 1);

$\prod_{i=1}^{n} К_{i}$ – произведение корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы и условия проектирования (приведены в разделах 2-3); произведение всех коэффициентов Кi, кроме коэффициента, учитывающего сокращение сроков проектирования, и коэффициента, учитывающего вид реконструкции существующего объекта (таблица 2.1), не должно превышать
значения 2,0.

2.4. При разработке проектной документации на этапы строительства (пусковые, градостроительные комплексы) стоимость проектирования увеличивается на 5% от стоимости проектных работ этапа строительства (пускового комплекса).

Необходимость разработки проектной документации применительно к отдельным этапам строительства устанавливается заказчиком с включением этого условия в задание на проектирование. Понятие «этап строительства» при этом должно соответствовать формулировкам «Положения о составе разделов проектной документации и требованиях

к их содержанию», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 87.

2.5. Приведенные в данном разделе базовые цены на основные проектные работы не учитывают проектирование озеленения и благоустройства бульваров, скверов, придорожных территорий, а также разделительных полос шириной свыше минимальной, установленной СП 42.13330.2016 (таблица 11.7, значения для условий нового строительства). При этом стоимость указанных проектных работ определяется на основании МРР-7.1.03-21.»

2.6. Базовыми ценами Сборника предусмотрено проектирование по геодезическим планам в масштабе 1:500. При проектировании по геодезическим планам в масштабе 1:200 следует применять коэффициент 1,15.

2.7. Стоимость проектирования сооружений, являющихся уникальными в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, определяется с применением коэффициента 1,2.

2.8. Стоимость основных проектных работ по разработке проектов экспериментального строительства (при включении этих работ в перечень объектов по экспериментальному строительству решением Правительства Москвы) принимается с коэффициентом 1,5 к тем разделам проектной и рабочей документации, в которых применяются экспериментальные проектные решения.

2.9. Стоимость основных проектных работ по реконструкции городских улиц и дорог, транспортных узлов и тоннелей рассчитывается с учетом корректирующих коэффициентов, приведенных в таблице 2.1 к стоимости тех разделов проектной и рабочей документации, которые относятся к реконструируемым частям объекта.

Под реконструкцией городских улиц, дорог и транспортных узлов следует понимать те случаи их переустройства, когда изменяется их пропускная способность.

Таблица 2.1

Значения корректирующих коэффициентов, учитывающих вид реконструкции существующих объектов

№	Вид работ по реконструкции	Значение коэффициента
1.	Реконструкция городских улиц и дорог с уширением проезжей части и увеличением пропускной способности	1,25
2.	Реконструкция транспортных тоннелей, подземных пешеходных переходов на возросшую транспортную нагрузку с усилением и заменой несущих конструкций, уширением проезжей части и увеличением пропускной способности	1,3
3.	То же в условиях непрекращающегося движения транспорта, в непосредственной близости от линии и станций метрополитена (в плане менее 10 м, по высоте менее 20 м), при повышенных требованиях по технике безопасности	1,45

2.10. Стоимость проектных работ определяется с учетом категории сложности, устанавливаемой в соответствии с «Классификатором» (таблица 2.2). За нормативный уровень принята II категория сложности, для которой коэффициент сложности ($К_{сл}$) равен 1,0. Для остальных категорий сложности приняты следующие коэффициенты:

- I категория – 0,8;
- III категория – 1,2;
- IV категория – 1,45.

Таблица 2.2

Перечень объектов по категориям сложности проектирования («Классификатор»)

№	Наименование объектов проектирования	Характеристика условий проектирования	Категория сложности
1.	Объекты таблицы 3.1	Проектирование на свободной от застройки территории города	I
		Проектирование на свободной от застройки территории на рельефе местности с уклонами от 5 до 40 промилей по заданным красным линиям	II
		Проектирование в районах сложившейся застройки или на рельефе местности с уклонами от 0 до 5 и более 40 промилей по заданным красным линиям	III

Продолжение таблицы 2.2

№	Наименование объектов проектирования	Характеристика условий проектирования	Категория сложности
2.	Городские транспортные тоннели, подпорные стенки, набережные на искусственном основании	Проектирование на свободной от застройки территории города с применением типовых конструкций	II
		То же, с применением индивидуальных конструкций	III
		Проектирование в районах сложившейся застройки из индивидуальных конструкций	IV
3.	Подземные пешеходные переходы, лестничные сходы, лифтовые павильоны с шахтами	Проектирование на свободной от застройки территории города с применением типовых конструкций	I
		Проектирование на свободной от застройки территории города с применением индивидуальных конструкций	II
		Проектирование в стесненных условиях сложившейся застройки с применением индивидуальных конструкций	III

3. БАЗОВЫЕ ЦЕНЫ НА ОСНОВНЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ

Таблица 3.1

Городские улицы и дороги, транспортные развязки

№	Наименование объекта	Натуральный показатель «Х» объекта	Параметры базовой цены	
			а, тыс. руб.	в, тыс. руб./ед. натур. пок.
1.	Магистральные улицы общегородского значения, км:	до 0,1	310,0	-
		от 0,1 до 0,5	160,0	1500,0
		от 0,5 до 2	492,0	836,0
		от 2 до 5	1056,0	554,0
		от 5 до 10	1720,0	421,2
		от 10 до 15	2532,0	340,0
		от 15 до 20	5052,0	172,0
		от 20 до 30	6890,0	80,1
		от 30 до 50	8360,0	31,1
2.	Магистральные улицы районного значения, км:	до 0,05	154,0	-
		от 0,05 до 0,1	82,0	1440,0
		от 0,1 до 0,5	116,0	1100,0
		от 0,5 до 2	354,0	624,0
		от 2 до 5	770,0	416,0
		от 5 до 10	1267,0	316,6
		от 10 до 15	1877,0	255,6
		от 15 до 20	3764,0	129,8
		от 20 до 30	5142,0	60,9
		от 30 до 50	6246,0	24,1
3.	Улицы и дороги местного значения, боковые и местные проезды вдоль магистрали, км:	до 0,05	117,0	-
		от 0,05 до 0,1	62,0	1100,0
		от 0,1 до 0,5	89,0	830,0
		от 0,5 до 2	266,0	476,0
		от 2 до 5	578,0	320,0
		от 5 до 10	963,0	243,0
		от 10 до 15	1431,0	196,2
		от 15 до 20	2877,0	99,8
		от 20 до 30	3933,0	47,0
		от 30 до 50	4779,0	18,8
4.	Парковые дороги, велосипедные дорожки, тротуары, км:	до 0,05	35,0	-
		от 0,05 до 0,1	19,0	320,0
		от 0,1 до 1	27,0	240,0
		от 1 до 4	223,0	44,0
		от 4 до 10	265,0	33,5
		от 10 до 15	342,0	25,8
		от 15 до 20	546,0	12,2
		от 20 до 30	688,0	5,1
		от 30 до 50	805,0	1,2

Продолжение таблицы 3.1

№	Наименование объекта	Натуральный показатель «Х» объекта	Параметры базовой цены	
			а, тыс. руб.	в, тыс. руб./ед. натур. пок.
5.	Транспортные развязки в разных (2-х) уровнях, км:	до 0,5	1286,0	-
		от 0,5 до 1,0	514,0	1544,0
5.1.	Съезды, въезды, км:	до 0,05	135,0	-
		от 0,05 до 0,1	59,0	1520,0
		от 0,2 до 2,0	268,0	330,0
6.	Транспортные развязки в одном уровне (площади, перекрестки с с пересечением 5 и более проезжих частей), га:	до 0,5	444,0	-
		от 0,5 до 1	178,0	532,0
		от 1,0 до 3,0	509,0	201,0
		от 3,0 до 5,0	629,0	161,0
7.	Автостоянки, га:	до 0,1	58,0	-
		от 0,1 до 0,5	36,5	215,0
		от 0,5 до 2,0	45,0	198,0
8.	Разворотно-отстойные площадки, га:	до 0,2	122,0	-
		от 0,2 до 1,0	45,5	382,5
9.	Подъездные дороги, км:	до 0,05	18,0	-
		от 0,05 до 0,1	10,0	160,0
		от 0,1 до 0,5	14,5	115,0
10.	Внутриквартальные дороги, км:	до 0,5	15,4	-
11.	Переходно-скоростные полосы на реконструируемых магистралях, км:	до 0,1	116,0	-
		от 0,1 до 0,5	59,5	565,0
		от 0,5 до 2	186,0	312,0
		от 2 до 5	394,0	208,0
		от 5 до 10	645,0	157,8
		от 10 до 15	945,0	127,8
12.	Заездные карманы для общественного транспорта и парковочные карманы, размещаемые на реконструируемых магистралях, км:	до 0,1	84,0	-
		от 0,1 до 0,5	42,0	420,0
		от 0,5 до 2	133,0	238,0
		от 2 до 5	289,0	160,0
		от 5 до 10	481,0	121,6
		от 10 до 15	717,0	98,0

Примечания:

1. Базовыми ценами настоящей таблицы предусмотрено проектирование городских улиц и дорог с шириной проезжей части, соответствующей следующему количеству полос движения суммарно в двух направлениях:

- магистральные улицы общегородского значения: 6-8 полос движения;
- магистральные улицы районного значения: 4-6 полос движения;
- улицы местного значения: 2-4 полосы движения.

2. При увеличении ширины улицы или дороги (количества полос движения) стоимость проектирования определяется с коэффициентом 1,25.

При уменьшении ширины улицы или дороги (количества полос движения) стоимость проектирования определяется с применением к базовой цене коэффициента, рассчитываемого по формуле:

$$К=1-0,1\times(N_{мин}- N_{об.}),$$

где

$N_{мин}$ – минимальное количество полос движения для улицы или дороги соответствующей категории, указанное в примечании 1 к таблице;

$N_{об.}$ – количество полос движения проектируемой улицы или дороги.

3. При проектировании в составе одного проекта нескольких дорог (улиц), относящихся к одной категории дорог (улиц), стоимость проектирования каждой дороги (улицы) следует определять отдельно.

4. Базовыми ценами пункта 5 настоящей таблицы предусмотрено проектирование развязок в 2-х уровнях. Стоимость развязок в 3-х уровнях и более определяется с применением коэффициента 1,25.

5. Базовые цены на проектирование развязок в разных уровнях (пункт 5 настоящей таблицы) не учитывают стоимость проектирования мостовых сооружений и транспортных тоннелей, которая определяется отдельно по сборнику МРР-4.4.02-21 и таблице 3.2 настоящего Сборника соответственно.

6. Базовыми ценами на проектные работы по объектам, приведенными в настоящей таблице (кроме пунктов 6 и 7), не учтена стоимость проектирования тротуаров, которая определяется отдельно по пункту 4 настоящей таблицы. Длина тротуаров при этом принимается равной длине дороги.

7. Стоимость разработки вариантов планировочных решений в масштабе 1:500 оценивается в размере до 5% от стоимости разработки проектной документации.

8. Стоимость разработки планового и высотного решения для мостовых сооружений и транспортных тоннелей определяется от стоимости проектирования улицы или дороги (а также съезда, въезда) соответствующей категории равной протяженности по таблице 3.1 с применением коэффициента, учитывающего объем выполняемых работ в соответствии с таблицей 1.1 (графы 4 и 5) приложения 1 к настоящему Сборнику.

9. Стоимость «посадки» подземного пешеходного перехода (плановое и высотное положения) на геоподоснове М 1:500, М 1:200 (увязка с существующей застройкой, подземными коммуникациями, высотными отметками, конфигурация сходов и т.д.) определяется дополнительно в размере 10% от стоимости его проектирования.

10. В стоимость проектирования магистральных улиц (пункты 1 и 2 настоящей таблицы) включена стоимость примыканий (радиус не более 20 м), развязок в одном уровне.

11. В пункте 11 настоящей таблицы приведены базовые цены на проектирование переходно-скоростной полосы в одном направлении реконструируемой улицы или дороги. При проектировании на реконструируемой улице и дороге переходно-скоростных полос в обоих направлениях, стоимость проектирования определяется от общей протяженности переходно-скоростных полос в обоих направлениях.

12. В пункте 12 настоящей таблицы приведены базовые цены на проектирование заездных карманов для общественного транспорта и парковочных карманов с одной стороны реконструируемой улицы или дороги. При проектировании карманов с обеих сторон реконструируемой улицы или дороги, стоимость проектирования определяется от общей протяженности карманов на улице или дороге. При этом суммирование

протяженностей заездных карманов для общественного транспорта и парковочных карманов между собой не допускается.

13. Стоимость проектирования уширений на реконструируемых перекрестках (устройство дополнительной полосы для поворота) определяется по пункту 11 настоящей таблицы от общей протяженности уширений, проектируемых в рамках реконструкции одного перекрестка.

14. Приведенные в пунктах 11 и 12 настоящей таблицы расценки применяются только при проектировании переходно-скоростных полос, заездных карманов, парковочных карманов и уширений на перекрестках в рамках реконструкции существующих улиц и дорог учитывают коэффициент на реконструкцию по пункту 1 таблицы 2.1. Для нового строительства улиц и дорог данные расценки не применяются, а проектирование таких сооружений входит в стоимость основных проектных работ по улице или дороге (пункты 1-3 настоящей таблицы).

15. Базовыми ценами на проектирование заездных и парковочных карманов (пункт 12 настоящей таблицы) не учтены проектные работы по реконструкции тротуара, переносу дождевой канализации, переносу опор освещения, благоустройству.

16. При проектировании тротуаров в незначительных объемах при реконструкции улиц или дорог (подход к парковочным карманам, остановкам общественного транспорта и т.д.) в составе одного проекта стоимость проектирования тротуаров определяется от их общей длины.

17. Затраты на проектирование временных и объездных дорог определяются от стоимости проектирования дороги соответствующей категории по II категории сложности проектирования, учитывая количество полос движения на данной дороге и с применением коэффициента на объем выполненных работ в соответствии с таблицей 1.1 приложения 1 к настоящему Сборнику.

18. Пункт 7 таблицы применяется для определения стоимости проектирования автостоянок, размещаемых в зоне объектов транспортной инфраструктуры города, представленных в настоящей таблице.

19. При определении стоимости проектирования транспортных развязок в одном уровне (пункт 6 таблицы) площадь развязки следует принимать в границах радиусов закруглений улиц и дорог, образующих данную развязку, включая все ее элементы (тротуары, откосы и др.).

20. При необходимости разработки (корректировки) красных отметок стоимость данных работ определяется в размере 5 % от базовой цены проектирования улицы или дороги по II категории сложности.

21. Стоимость проектирования защитных экранов различного назначения определяется дополнительно на основании пункта 7 таблицы 3.2 настоящего Сборника.

Таблица 3.2

Городские транспортные тоннели, подземные пешеходные переходы, подпорные стены

№	Наименование объекта проектирования	Натуральный показатель «Х» объекта	Параметры базовой цены	
			а, тыс. руб.	в, тыс. руб./ед. натур. пок.
1.	Городской транспортный тоннель одноочковый без рамп, строящийся открытым способом, полной длиной, м:	до 25	3348,0	-
		от 25 до 50	1012,0	93,440
		от 50 до 100	2091,0	71,860
		от 100 до 200	4534,0	47,430
		от 200 до 300	9416,0	23,020
		от 300 до 500	13446,5	9,585
		от 500 до 1000	15622,0	5,234
		от 1000 до 2000	17369,0	3,487
2.	Городской транспортный тоннель одноочковый без рамп, строящийся миланским способом, полной длиной, м:	до 25	4019,0	-
		от 25 до 50	1213,0	112,240
		от 50 до 100	2512,0	86,260
		от 100 до 200	5444,0	56,940
		от 200 до 300	11304,0	27,640
		от 300 до 500	16144,5	11,505
		от 500 до 1000	18755,0	6,284
		от 1000 до 2000	20852,0	4,187
3.	Городской транспортный тоннель одноочковый без рамп, строящийся закрытым способом, полной длиной, м:	до 25	4289,0	-
		от 25 до 50	1345,0	117,760
		от 50 до 100	2783,0	89,000
		от 100 до 200	3968,0	77,150
4.	Городской транспортный тоннель без рамп, двухочковый*, строящийся открытым способом, полной длиной, м:	до 25	5022,0	-
		от 25 до 50	1516,0	140,240
		от 50 до 100	3140,0	107,760
		от 100 до 200	6802,0	71,140
		от 200 до 300	14124,0	34,530
		от 300 до 500	20170,5	14,375
		от 500 до 1000	23433,0	7,850
		от 1000 до 2000	26051,0	5,232

*Для целей настоящего Сборника под термином «двухочковый» транспортный тоннель следует понимать тоннель, в поперечном профиле представляющий собой два проема с ограждающими конструкциями, предназначенными для прокладки железных и автомобильных дорог, расположенными в грунте и имеющими общую несущую разделительную стенку или систему простенков (колонн).

Продолжение таблицы 3.2

№	Наименование объекта проектирования	Натуральный показатель «Х» объекта	Параметры базовой цены	
			а, тыс. руб.	в, тыс. руб./ед. натур. пок.
5.	Городской транспортный тоннель без рамп, двухочковый, строящийся миланским способом, полной длиной, м:	до 25	6026,0	-
		от 25 до 50	1819,0	168,280
		от 50 до 100	3767,0	129,320
		от 100 до 200	8162,0	85,370
		от 200 до 300	16950,0	41,430
		от 300 до 500	24204,0	17,250
		от 500 до 1000	28118,0	9,422
		от 1000 до 2000	31263,0	6,277
6.	Городской транспортный тоннель без рамп, двухочковый, строящийся закрытым способом, полной длиной, м:	до 25	6435,0	-
		от 25 до 50	2020,0	176,600
		от 50 до 100	4175,0	133,500
		от 100 до 200	5954,0	115,710
7.	Подпорные и ограждающие стены в грунте высотой до 4,0 м и полной длиной, п.м:	до 10	59,0	-
		от 10 до 25	29,0	3,000
		от 25 до 50	32,0	2,880
		от 50 до 100	61,0	2,300
		от 100 до 200	121,0	1,700
		от 200 до 300	267,0	0,970
		от 300 до 500	373,5	0,615
		от 500 до 1000	614,0	0,134
8.	Набережные на искусственном основании высотой до 4,0 м и полной длиной, п.м:	до 25	670,0	-
		от 25 до 50	576,0	3,760
		от 50 до 100	611,0	3,060
		от 100 до 200	714,0	2,030
		от 200 до 300	786,0	1,670
		от 300 до 500	837,0	1,500
9.	Подземный пешеходный переход (тоннель) полной длиной, п.м:	п.м	100,64	6,13
10.	Лестничный сход в пешеходный тоннель, пандус (односторонний) длиной, п.м.	п.м	1,89	3,91
11.	Насосная станция в подземном пешеходном переходе	станция	65,67	-
12.	Лифтовой павильон с шахтой	павильон	2,64	38,61
13.	Система снегоудаления (электрический обогрев ступеней лестничного схода)	лестничный сход	5,83	16,50
14.	Остекление пешеходного перехода (накрытие лестничного схода)	лестничный сход	1,21	17,94

Примечания:

1. Высота подпорной стенки определяется от отметки дна котлована или траншеи до верхнего уровня планировки (для гравитационной уголковой стены на естественном или свайном основании – от подошвы фундаментной плиты или ростверка до верха парапетной части).

Высота защитных экранов различного назначения определяется от верхней площадки крепления до наивысшей точки конструкции.

Длина подпорной стенки/защитного экрана определяется как длина отдельно стоящего сооружения.

2. При протяженной подпорной стенке или защитном экране разной высоты стоимость проектирования определять по средневзвешенной величине высоты по формуле:

$$h_{св} = \frac{\sum_{i=1}^{n}(l_i \times h_i)}{l_{общ}},$$

где

$h_{св}$ – средневзвешенная величина высоты подпорной стены или экрана;

h_i – высота i-того участка подпорной стены или экрана;

l_i – протяженность i-того участка подпорной стены или экрана;

$l_{общ}$ – общая протяженность подпорной стены или экрана;

n – количество участков различной высоты.

3. Стоимость проектирования подпорных и ограждающих стен и защитных экранов принимается с поправочным коэффициентом в зависимости от конструкции и метода производства работ:

- уголкового типа К=1,0;
- «стена в грунте» К=1,2;
- буросекущие сваи К=1,2;
- бурокасательные сваи К=1,2;
- свайный ростверк К=1,3.

4. Стоимость проектирования временного крепления котлованов для строительства транспортных и пешеходных тоннелей определяется на основании пункта 7 настоящей таблицы с коэффициентом 0,5 при глубине до 4 м и с коэффициентом 0,7 при глубине более 4 м.

Стоимость проектирования временного крепления траншей определяется на основании пункта 7 настоящей таблицы с коэффициентом 0,1 при глубине от 4 до 6 м и с коэффициентом 0,2 при глубине более 6 м.

Стоимость проектирования временного крепления траншей при глубине до 4 м нормами Сборника не определяется и не подлежит включению в затраты на проектирование.

5. Стоимость проектирования подпорных стен, ограждающих стен в грунте, защитных экранов и набережных на искусственном основании определяется с применением корректирующего коэффициента $К_h$, учитывающего высоту проектируемых объектов. Значение коэффициента $К_h$ принимается по следующей таблице:

№	Высота стены или экрана, h, м:	K_h
1.	до 3	0,90
2.	до 4	1,00
3.	до 6	1,04
4.	до 8	1,07
5.	до 10	1,10
6.	до 15	1,15
7.	до 20	1,18
8.	свыше 20	1,20

При изменении грунтовых условий на протяжении подпорной стены, ограждающей стены в грунте, защитного экрана или набережной на искусственном основании одной высоты базовая цена проектных работ рассчитывается отдельно для каждого участка с одинаковыми грунтовыми условиями, а затем суммируется.

6. Стоимость проектирования откосных набережных принимать с коэффициентом 0,4.

7. Стоимость проектирования пересечений набережных с дюкерами принимается с коэффициентом 1,2 для 30 м набережной на каждое пересечение.

8. Стоимость проектирования рамповых участков тоннеля определяется по стоимости проектирования подпорных стен (полная рампа – 2 подпорные стенки) исходя из суммарной протяжённости рамповых участков (подпорных стен) данного тоннеля.

9. Стоимость проектирования подпорных стен въездов и съездов для мостовых сооружений определяется исходя из суммарных протяженностей подпорных стен въездов (съездов) отдельно для каждой из сторон мостового сооружения (по 2 подпорные стены с каждой из сторон мостового сооружения).

10. Стоимость проектирования пешеходных переходов на свайном основании принимается с коэффициентом 1,2 как для всего перехода, так и для отдельных частей сооружения (тоннель, лестничные сходы и т.д.).

11. Стоимость проектирования комплекса пешеходных переходов, соединенных между собой (пересекающих несколько улиц или площадей) определяется как сумма стоимостей проектирования отдельных пешеходных переходов, при этом стоимость проектирования основного перехода определяется по ценам таблицы, а остальных переходов – с применением к базовым ценам коэффициента 0,8. При проектировании в составе одного проекта нескольких пешеходных переходов, не соединенных между собой, стоимость проектирования определяется отдельно для каждого перехода без применения понижающего коэффициента.

12. Стоимость проектирования габионных конструкций принимается с коэффициентом 0,3.

13. Базовыми ценами учтено проектирование сопряжения сооружения с подходами; конструкций для крепления кабелей связи, контактной сети, освещения; деформационных швов.

14. При определении стоимости проектирования сооружений их размеры принимаются по внешним граням (если не указано иное).

15. Стоимость проектных работ с использованием проектной документации повторного или массового применения («привязки») с учетом блокировки привязываемых сооружений определяется с применением коэффициента 0,7.

16. Базовыми ценами учтено проектирование индивидуальных конструкций пересечения сооружений с подземными коммуникациями.

17. Базовыми ценами на проектирование транспортных тоннелей не учтены проектные работы по выполнению плановых (проектирование плана трассы линейного сооружения) и вертикально-планировочных решений при проектировании улиц и дорог.

При определении стоимости проектирования городских улиц и дорог, проходящих в тоннелях, стоимость проектных работ по проектированию трассы и принятию вертикально-планировочного решения определяется от стоимости проектирования улицы или дороги (а также съезда, въезда) соответствующей категории равной протяженности по таблице 3.1 с применением коэффициента, учитывающего объем выполняемых работ в соответствии с таблицей 1.1 (графы 4 и 5) приложения 1 к настоящему Сборнику.

18. Базовыми ценами пунктов 1-6 настоящей таблицы учтено проектирование тоннелей шириной по 3 полосы движения. При определении стоимости проектирования транспортных тоннелей к соответствующим базовым ценам применяются следующие коэффициенты на ширину одноочкового сооружения между внешними гранями стен:

- на 2 полосы К=0,8;
- на 3 полосы К=1,0;
- на 4 полосы К=1,1.

Для двухочковых тоннелей значение коэффициента определяется по интерполяции исходя из среднеарифметического количества полос в обоих отверстиях.

19. Базовой ценой пункта 9 таблицы предусмотрено проектирование подземных пешеходных переходов (тоннелей) с шириной основной зоны пешеходного движения 4,0 м в свету (между внутренними гранями стен). При определении стоимости проектирования подземных пешеходных переходов шириной менее 4 м между внутренними гранями стен применяется коэффициент 1,0. При увеличении ширины основной зоны пешеходного движения до 8 м к базовой цене следует применять коэффициент, определяемый методом интерполяции в пределах от 1,0 до 1,7.

20. Базовой ценой пункта 9 таблицы учтено проектирование технических, служебных и подсобных помещений пешеходного перехода за исключением насосной станции.

21. Стоимость проектирования лестничных сходов в пешеходный тоннель определяется отдельного для каждого схода исходя из его длины.

22. Стоимость проектирования тоннелей, подземных пешеходных переходов и подпорных стен, состоящих из участков, отличающихся по материалу, конструкции или по расчетной схеме, определяется суммированием стоимостей проектирования данных участков (граница участка – деформационный шов или стык конструкций) с введением к сумме понижающего коэффициента 0,8.

23. К базовым ценам таблиц данного раздела применяется коэффициент 1,1 за каждый следующий фактор (произведение коэффициентов не должно превышать 1,5):

- косое пересечение или примыкание;

- при наличии косого перекрытия или участка косого перекрытия, или несимметричного относительно продольной оси по геометрии, или различного по материалу;
- при расположении сооружения на горизонтальной кривой;
- переменный поперечный профиль проезжей части пролетного строения;
- при размещении остановочных пунктов внутри транспортного тоннеля;
- при проектировании тоннеля на железнодорожную нагрузку;
- при проектировании конструкции стен тоннелей в виде объемных сооружений, используемых для размещения оборудования, разводки коммуникаций и т.п.;
- при наличии перекрытий над пешеходными лестницами;
- при наличии защитных экранов различного назначения на подпорных стенах, рампах тоннеля и пешеходных лестницах;
- пересечение спроектированных коммуникаций более 2-х;
- наличие мачт для освещения и подвески проводов контактной сети городского транспорта.

При одновременном наличии факторов, указанных в дефисах 3 и 4 настоящего примечания, общий коэффициент по данным двум факторам принимается равным 1,15.

24. Стоимость проектирования сооружения с пустотелым перекрытием для пропуска инженерных коммуникаций в продольном направлении тоннеля принимается по таблице с коэффициентом 1,2.

25. Стоимость проектирования тоннеля с разделенными перекрытиями под железнодорожное, трамвайное и автодорожное движение определяется как сумма стоимостей проектирования различных тоннелей с применением к общей стоимости коэффициента 0,9.

26. Стоимость проектирования тоннеля с учетом строительства отдельно каждого очка определять как сумму стоимостей проектирования различных тоннелей с понижающим коэффициентом 0,9.

27. Стоимость проектирования тоннеля с учетом строительства в ограждающих конструкциях, выполненных по типу «стена в грунте» (буросекущие сваи, бурокасательные сваи, буронабивные сваи и т.п.) и включаемых затем в состав постоянных конструкций, определять как сумму стоимостей проектирования отдельно тоннеля и отдельно ограждающих стен без введения понижающего коэффициента по примечанию 4 к настоящей таблице.

28. Стоимость проектирования дополнительных тоннелей, сооружаемых для въезда и выезда в основной тоннель и примыкающих к нему, определяется отдельно по соответствующим базовым ценам таблицы 3.2 с применением понижающего коэффициента 0,8.

29. Стоимость проектирования 3-очкового тоннеля, в поперечном профиле представляющего собой три проема с двумя общими несущими разделительными стенками или системами простенков (колонн), определяется как сумма стоимости проектирования двухочкового тоннеля и стоимости проектирования одночкового тоннеля, рассчитанной с применением коэффициента 0,5.

30. Стоимость проектирования тоннеля, состоящего из нескольких участков, строящихся разными способами, определяется суммированием стоимостей проектирования каждого участка, определенных по соответствующим базовым ценам таблицы 3.2, с применением к общей сумме коэффициента 0,8.

31. При определении стоимости проектирования по пунктам 11 и 13 таблицы 3.2 повышающие коэффициенты не применяются.

32. Стоимость проектирования поддерживающих конструкций, вспомогательных устройств и сооружений для строительства тоннелей и подпорных стен определяется по ценам таблицы 3.2 с применением понижающих коэффициентов в соответствии с таблицей 3.3. К вспомогательным устройствам, сооружениям и поддерживающим конструкциям относятся сооружения и конструкции, используемые для возведения основного проектируемого сооружения и требующие разработки дополнительной проектной документации.

Таблица 3.3

Понижающие коэффициенты для определения затрат на проектирование поддерживающих конструкций, вспомогательных устройств и сооружений

№	Наименование	Значение коэффициента
1.	Для тоннелей, сооружаемых закрытым способом («горным» методом, методом «продавливания», методом «стягивания»: пункты 3 и 6 таблицы 3.2)	0,4
2.	Для тоннелей, сооружаемых полузакрытым («миланским») способом (пункты 2 и 5 таблицы 3.2)	0,15
3.	Для тоннелей, сооружаемых открытым способом (пункты 1 и 4 таблицы 3.2)	0,2
4.	Для входных и выходных котлованов при сооружении тоннелей закрытым способом: - для глубины от 12 до 20 м - для глубины от 20 до 40 м	 0,3 0,4
5.	Для подпорных и ограждающих стен высотой: - до 8,0 м - свыше 8,0 до 12,0 м - свыше 12 м	 0,15 0,25 0,30

Примечание к таблице 3.3: затраты, определяемые по строке 4 таблицы, предусматривают полный объем средств, необходимых для проектирования котлованов и систем крепления их стен. Затраты определяются в зависимости от длины котлованов.

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение 1

Рекомендуемое распределение относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации

1. Рекомендуемое распределение относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации (в процентах) представлено в таблицах 1.1 ÷ 1.4 настоящего приложения.

2. Проектные организации в соответствии со своей структурой могут разрабатывать собственные документы по определению относительной стоимости отдельных разделов проектной и рабочей документации.

3. В таблицах настоящего приложения приняты следующие основные условные обозначения (сокращения) разделов и подразделов проектной и рабочей документации:

№	Наименование раздела (подраздела)	Сокращение
1.	Архитектурные решения	АР
2.	Конструктивные решения	КР
3.	Система электроснабжения	ЭО
4.	Система водоснабжения, водоотведения	ВК
5.	Система отопления и вентиляции	ОВ
6.	Автоматизация	АВТ
7.	Проект организации строительства	ПОС
8.	Смета на строительство	СМ

4. Стоимость составления ССРСС учтена в общей стоимости составления смет в размере: «П» – 2 %; «П+Р» –1 %.

Распределение
относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации (%)

Таблица 1.1

Городские улицы и дороги

№	Объект	Вид док-ции	Плановое решение	Вертикальная планировка, продольный профиль	Конструкция дорожной одежды	Земляное полотно	Поперечные профили	ПОС	СМ
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
1.	Городские улицы и дороги (в т.ч. съезды, въезды)	П	40,0	30,0	10,0	2,0	3,0	9,0	6,0
		Р	35,0	40,0	6,0	8,0	7,0	4,0	-
		П+Р	37,0	36,0	7,6	5,6	5,4	6,0	2,4

Распределение
относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации (%)

Таблица 1.2

Городские транспортные тоннели, подпорные стены

№	Объект	Вид док-ции	АР	КР	ВК	ЭО	ПОС	СМ
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*
1.	Транспортные тоннели	П	2,0	74,0	2,0	2,0	10,0	10,0
		Р	5,0	85,0	5,0	2,0	3,0	–
		П+Р	3,8	80,6	3,8	2,0	5,8	4,0
2.	Подпорные стены	П	4,0	83,0	–	–	7,0	6,0
		Р	7,0	90,0	–	–	3,0	–
		П+Р	5,8	87,2	-	-	4,6	2,4
3.	Ограждающие стены в грунте	П	–	87,0	–	–	7,0	6,0
		Р	–	97,0	–	–	3,0	–
		П+Р	–	93,0	–	–	4,6	2,4
4.	Шумозащитные экраны	П	4,0	83,0	–	–	7,0	6,0
		Р	7,0	90,0	–	–	3,0	–
		П+Р	5,8	87,2	-	-	4,6	2,4

Таблица 1.3

Подземные пешеходные переходы

№	Объект	Вид док-ции	АР	КР	ВК	ЭО	ОВ	АВТ	ПОС	СМ
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*
1.	Подземный пешеход-ный переход (тоннель)	П	15,0	54,0	3,0	6,0	1,0	1,0	10,0	10,0
		Р	20,0	64,0	5,0	6,0	1,0	1,0	3,0	-
		П+Р	18,0	60,0	4,2	6,0	1,0	1,0	5,8	4,0
2.	Лестничный сход	П	20,0	57,0	3,0	-	-	-	10,0	10,0
		Р	27,0	67,0	3,0	-	-	-	3,0	-
		П+Р	24,2	63,0	3,0	-	-	-	5,8	4,0

Примечание: в разделе ОВ учтено проектирование отопления и вентиляции технических, служебных и подсобных помещений перехода.

Таблица 1.4

№	Объект	Вид док-ции	АР	КР	ТХ	ОВ	ВК	ЭО	АВТ	ПОС	СМ
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
1.	Насосная станция в пешеходном переходе	П	6,0	24,0	20,0	2,0	14,0	6,0	15,0	6,0	7,0
		Р	7,0	34,0	18,0	2,0	16,0	6,0	15,0	2,0	-
		П+Р	6,6	30,0	18,8	2,0	15,2	6,0	15,0	3,6	2,8
2.	Лифтовой павильон с шахтой	П	16,0	34,0	16,0	6,0	3,0	10,0	2,0	6,0	7,0
		Р	20,0	44,0	10,0	7,0	5,0	10,0	2,0	2,0	-
		П+Р	18,4	40,0	12,4	6,6	4,2	10,0	2,0	3,6	2,8

Приложение 2

Примеры расчета стоимости проектных работ

Пример 1. **Определить стоимость проектирования магистральной улицы общегородского значения**

Исходные данные:

- протяженность 1,06 км;
- улица проектируется в сложившейся застройке;
- вид документации – проектная и рабочая документация («П+Р»).

Расчет:

Значения параметров «а» и «в» определяются по таблице 3.1 (пункт 1).

Данное значение натурального показателя соответствует интервалу от 0,5 до 2,0 км., т.е. параметры «а» и «в» будут равны 492,0 тыс. руб. и 836,0 тыс. руб. соответственно.

Базовая цена проектирования определяется в соответствии с формулой 2.1:

$$Ц_{(б)} = а + в \cdot Х = 492,0 + 836,0 \times 1,06 = 1378,16 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$С_{благ(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = 1378,16 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,2 = 1653,79 \text{ тыс.руб.},$$

где

$К_в$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

К=1,2 – коэффициент для объектов III категории сложности (объект в сложившейся застройке) согласно пункту 2.10 и таблице 2.2.

Текущая стоимость проектных работ определяется по формуле (4.1) «Общих указаний по применению Московских региональных рекомендаций. МРР-1.1.02-19» и составляет:

$$С_{пр(т)} = С_{пр(б)} \times К_{пер} = 1653,79 \times 4,508 = 7455,29 \text{ тыс.руб.},$$

где $К_{пер}$=4,508 – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости работ градостроительного проектирования, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, в уровень цен II квартала 2021 года (согласно приложению к приказу Москомэкспертизы № МКЭ-ОД/20-93 от 30.12.2020).

Пример 2. **Определить стоимость проектирования пешеходного подземного перехода.**

Исходные данные:

- длина пешеходного перехода 45 п.м;
- ширина пешеходного перехода 4 м;
- два лестничных схода длиной 15,7 п.м и 16,5 п.м;
- в пешеходном переходе предусмотрены насосная станция, 2 лифтовых павильона с шахтами, и система снегоудаления;
- вид документации – проектная и рабочая документация («П+Р»).

Расчет:

Значения параметров «а» и «в» определяются по таблице 3.2 (пункты 9-13).

1. Базовая цена проектирования подземного пешеходного перехода определяется в соответствии с формулой 2.1:

$$Ц_{(б)пеш.п.} = а + в \cdot Х = 100,64 + 6,13 \times 45 = 376,49 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ подземного пешеходного перехода определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$С_{(б)пеш.п} = Ц_{(б)пеш.п.} \times К_{в} \times К_{ср} \times ПК_{i} = 376,49 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 = 376,49 \text{ тыс.руб.},$$

где

$К_{в}$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

К=1,0 – коэффициент для объектов II категории сложности (проектирование на свободной от застройки территории города с применением индивидуальных конструкций) согласно пункту 2.10 и пункту 3 таблицы 2.2.

2. Базовая цена проектирования лестничного схода длиной 15,7 п.м определяется в соответствии с формулой 2.1:

$$Ц_{(б)л.с.1} = а + в \cdot Х = 1,89 + 3,91 \times 15,7 = 63,28 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ лестничного схода длиной 15,7 п.м определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$С_{(б)л.с.1} = Ц_{(б)л.с.1} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = 63,28 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 = 63,28 \text{ тыс.руб.},$$

где

$К_в$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

К=1,0 – коэффициент для объектов II категории сложности (проектирование на свободной от застройки территории города с применением индивидуальных конструкций) согласно пункту 2.10 и пункту 3 таблицы 2.2.

3. Базовая цена проектирования лестничного схода длиной 16,5 п.м определяется в соответствии с формулой 2.1:

$$Ц_{(б)л.с.2} = а + в \cdot Х = 1,89 + 3,91 \times 16,5 = 66,41 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ лестничного схода длиной 16,5 п.м определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$С_{(б)л.с.2} = Ц_{(б)л.с.2} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = 66,41 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 = 66,41 \text{ тыс.руб.},$$

где

$К_в$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

К=1,0 – коэффициент для объектов II категории сложности (проектирование на свободной от застройки территории города с применением индивидуальных конструкций) согласно пункту 2.10 и пункту 3 таблицы 2.2.

4. Базовая цена проектирования насосной станции в подземном пешеходном переходе принимается по таблице 3.2 (пункт 11) и составляет:

$$Ц_{(б)н.с.} = 65,67 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ насосной станции в пешеходном переходе определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$С_{(б)н.с.} = Ц_{(б)н.с.} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = 65,67 \times 1,0 \times 1,0 = 65,67 \text{ тыс.руб.},$$

где

$К_в$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

5. Базовая цена проектирования 2-х лифтовых павильонов с шахтами определяется в соответствии с формулой 2.1:

$$Ц_{(б)лиф.п.} = а + в \cdot Х = 2,64 + 38,61 \times 2 = 79,86 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ лифтового павильона с шахтой определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$С_{(б)лиф.п.} = Ц_{(б)лиф.п.} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = 79,86 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 = 79,86 \text{ тыс.руб.},$$

где

$К_в$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

К=1,0 – коэффициент для объектов II категории сложности (проектирование на свободной от застройки территории города с применением индивидуальных конструкций) согласно пункту 2.10 и пункту 3 таблицы 2.2.

6. Базовая цена проектирования системы снегоудаления 2-х лестничных сходов определяется в соответствии с формулой 2.1:

$$Ц_{(б)сис.с.} = а + в \cdot Х = 5,83 + 16,50 \times 2 = 38,83 \text{ тыс. руб.}$$

Базовая стоимость проектных работ системы снегоудаления определяется по формуле (2.3) и составляет:

$С_{(б)сис.с.} = Ц_{(б)лиф.п.} \times К_{в} \times К_{ср} \times ПК_{i}$ =38,83 × 1,0 × 1,0 ×1,0= 38,83 тыс.руб.,

где

$К_{в}$=1,0 – коэффициент для проектной и рабочей документации («П+Р») согласно пункту 3 таблицы 1;

$К_{ср}$=1,0 – коэффициент, учитывающий состав разделов проектной документации (100%);

7. Всего базовая стоимость проектирования подземного пешеходного перехода, рассчитываемая по настоящему Сборнику, составит:

$С_{пр(б)} = С_{(б)пеш.п.} + С_{(б)л.с.1} + С_{(б)л.с.2} + С_{(б)н.с.} + С_{(б)лиф.п.} + С_{(б)сис.с}$ = 376,49 + 63,28 + 66,41 + 65,67 + 79,86 + 38,83= 690,54 тыс.руб.,

8. Текущая стоимость проектных работ определяется по формуле (4.1) «Общих указаний по применению Московских региональных рекомендаций. МРР-1.1.02-19» и составляет:

$$С_{пр(т)} = С_{пр(б)} \times К_{пер} = 690,54 \times 4,508 = 3\ 112,95 \text{ тыс.руб.},$$

где $К_{пер}$=4,508 – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости работ градостроительного проектирования, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, в уровень цен II квартала

2021 года (согласно приложению к приказу Москомэкспертизы № МКЭ-ОД/20-93 от 30.12.2020).