

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ  
Р С Ф С Р

ГИПРОДОРНИИ

У К А З А Н И Я

О СОСТАВЕ, ПОРЯДКЕ РАЗРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ  
ТЕХНИЧЕСКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАСЧЕТОВ (ТЭР)  
СТРОИТЕЛЬСТВА (РЕКОНСТРУКЦИИ) АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ  
(ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ  
ПО СХЕМЕ: ТЭР - РД)

Утверждены Минавтодором  
РСФСР  
протокол № 30  
от 10. 03.89

Москва 1988

Указания о составе, порядке разработки и утверждения технико-экономических расчётов (ТЭР) строительства (реконструкции) автомобильных дорог общего пользования (при разработке проектной документации по схеме: ТЭР -РД) разработаны ГипрдорНИИ.

Ответственный исполнитель - Маршак В.З.

Замечания и предложения следует направлять по адресу:  
125493 Москва ул.Смольная, 1/3 , владение 2, ГипрдорНИИ

## I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Указания составлены в дополнение к "Указаниям о порядке разработки и утверждения технико-экономических обоснований (ТЭО) строительства и технико-экономических расчетов (ТЭР), обосновывающих хозяйственную необходимость и экономическую целесообразность строительства автомобильных дорог общего пользования", утвержденным Минтрансстроем 31.07.87 № АВ-561 по согласованию с Госпланом СССР и Госстроем СССР. Указания предназначены министерствам, ведомствам и организациям, осуществляющим планирование, финансирование, проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования, а также экспертным органам.

Комиссия Совета Министров СССР по вопросам строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР (протокол № 1 от 14.04.88) разрешила заказчикам по согласованию с генеральными проектной и подрядной организациями на основании утвержденных технико-экономических обоснований (расчетов) и установленных на их основании договорных цен принимать решение о разработке проектно-сметной документации на строительство автомобильных дорог, предусмотренное постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19.02.88 № 272, в одну стадию - рабочая документация, и определять ее оптимальный состав.

Госстрой СССР письмом от 11.11.88 № АЧ-4020-6/5 "О порядке проектирования автомобильных дорог на территории РСФСР" также разрешил разработку рабочей документации (без выполнения проектов) на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования Сибири и Дальнего Востока, Поволжского, Центрально-Черноземного и Северо-Кавказского районов, Курганской, Оренбургской и Челябинской областей, а также Башкирской АССР по утвержденным технико-экономическим расчетам (обоснованиям) при наличии договорных цен, установленных на основании расчетных стоимостей строительства, и согласия генеральных подрядных организаций (при подрядном способе строительства).

В связи с указанными решениями, а также требованиями ряда нормативных документов по проектированию и строительству автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР, вышедших после разработки Указаний 1987 г., стало необходимым уточнить состав, порядок разработки и утверждения технико-экономических расчетов (ТЭР) строительства автомобильных дорог общего пользования, проектная документация для которых разрабатывается по схеме ТЭР-РД.

1.2. По настоящим Указаниям разрабатываются ТЭР на строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования на всем протяжении, участков дорог, имеющих самоостоятельное транспортно-экономическое значение, а также нескольких дорог, составляющих единую местную сеть района, ко гтоза или совхоза, проектная документация для строительства которых разрабатывается в порядке с пунктом 1.1 по схеме ТЭР-РД.

По согласованию сторон (заказчика и проектной организации) для технических несложных участков дорог общегосударственного и республиканского значения можно разрабатывать проектную документацию по схеме ТЭР-РД, в этом случае состав ТЭР должен отвечать требованиям настоящих "Указаний".

Для технических сложных участков дорог общего государственного и республиканского значений следует разрабатывать проектную документацию по схемам: ТЭО-Л-РД или ТЭР-РД, при этом состав документации должен отвечать требованиям "Указаний" Минтрансстроя СССР 1987 г. и "Сталона" ТЭР Минавтсдора РСФСР 1988 г.

1.3. ТЭР является проектным документом, т.к. после его рассмотрения и утверждения разрабатывается и передается на строительство только рабочая документация. Поэтому в ТЭР должны быть приведены и обоснованы следующие основные технико-экономические показатели объекта:

- категория автомобильной дороги;
- направление автомобильной дороги (о выбором трассы по вариантам);
- протяженность объекта;
- основные технические решения;
- объемы основных строительно-монтажных работ;
- расчетная стоимость строительства и договорная цена;
- сроки строительства, источники обеспечения материалами и конструкциями, очередность строительства, пусковые комплексы, организация строительства;
- экономическая эффективность строительства.

1.4. ТЭР должен включать материалы по сооружениям и дорогам, имеющиеся в схемах и проектах районной планировки, развития автомобильных гнгтоз как общего пользования, так и внутрихозяйственных автомобильных дорог. Предусматриваемый в ТЭР технический уровень и все иные технико-экономические показатели должны соответствовать

или быть выше показателей лучших отечественных сооружений и объектов-аналогов в данном регионе.

1.5. Расчетная стоимость строительства, предусмотренная в утвержденном ТЭР, является лимитом на весь период проектирования и строительства. Расчетная стоимость строительства учитывается при составлении планов капитального строительства и не может быть повышенна в дальнейшем при проектировании и строительстве объекта.

1.6. В районе тяготения должен проводиться в необходимых объемах комплекс инженерных (топографо-геодезических, инженерно-геологических и гидрометеорологических) и экономических изысканий и обследований, достаточных для выбора рекомендуемого варианта трансси, обоснования объемов строительных работ на эталонных участках, обоснования размеров постоянно и временно занимаемых земель.

## 2. СОСТАВ И СОДЕРЖАНИЕ ТЭР

2.1. ТЭР строительства автомобильной дороги или ее участка, а также районной сети должен состоять из следующих разделов:

### а) Исходные положения:

- копия задания на разработку ТЭР;
- ссылка на план работ по составлению ТЭР, утвержденный в установленном порядке;
- данные о рассматриваемом объекте, содержащиеся в схемах;
- сведения об источниках исходной информации для разработки ТЭР;
- краткое описание современного состояния существующего объекта (сети), время постройки, последнего капитального ремонта;
- соответствие технических параметров дороги ее значению и категории;
- данные о размере движения.

### б) Транспортно-экономическая характеристика хозяйства района тяготения дороги

На основании данных статистичности, плановых материалов, данных учетов движений из схем, а при необходимости в полном объеме экономических изысканий согласно ВСН 42-87, раздел должен иметь:

– показатели существующего состояния и развития экономики хозяйства района в отчетном году и сюда выше в перспективе (население, сельское хозяйство, промышленность, строительство, торговля, транспорт, наличие зон массового отдыха, размеры транзитного движения).

По данным автодорог, другим материалам:

– размещение, существующее состояние и перспективы развития дорог общего пользования и внутрирайонной сети, взаимодействие

вно ог с сетью дорог общего пользования, место и роль рассматриваемой дороги в транспортной сети. Размеры грузового и пассажирского движения по длинным участкам на проектируемом и на соседних участках, соответствующих линий участков расчетным размерам движения из схем;

– характеристика основных грузообразующих и грузопоглощающих точек, транспортных связей, шкалы перевозок.

б) Особенности мощности дороги

– обоснование значений и категории дороги по СНиП 2.05.02-85 или по региональным нормам;

– существующие и перспективные объемы перевозок;

– технико-эксплуатационные показатели работы автомобилей;

– принятие размеров существующей и перспективной интенсивности движения, состав автомобилий.

Согласование объемов перевозок автомобильных дорог (мостовых переходов) местного значения, проектируемых по нормативам IV-III категории, с плановыми органами не обязательно, если при разработке ТОР проводится контролльный учет движения, использовались материалы статотчетности плановых органов по перспективе развития хозяйства

г) Стадия разработки и выбор направления дороги

– принципы назначения вариантов, предварительное согласование конкурентоспособных вариантов проложения трассы дороги;

– связь вариантов с существующей и перспективной планировкой населенных пунктов и с сетью внутрихозяйственных дорог;

– характеристика и оценка вариантов, выбор рекомендуемого варианта, окончательное согласование направления (с составлением акта выбора трассы и решений соответствующих исполнкомов Советов народных депутатов об их утверждении);

Сравнение конкурентоспособных вариантов по основным технико-экономическим показателям (протяжение, скорость движения, стоимость)

д) Основные строительные (проектные) решения по рекомендуемому варианту

– обоснование проектных решений по элементам плана, продольного и поперечного профиля, конструкциям дорожной одежды, искусственных сооружений, типам пересечений и примыканий, зданиям и сооружениям дорожной и автотранспортной служб, обустройству дороги.

е) Организация строительства

– основные условия и особенности, определяющие общую схему организаций строительства;

– обоснование сроков и очередности строительства;

– объемы основных строительно-монтажных работ;

- определение потребности в материально-технических ресурсах;
  - потребность в основных машинах, механизмах и в кадрах (трудоемкость строительства);
  - источники получения строительных материалов и конструкций и способы их транспортировки.
- 2) Охрана окружающей среды
- характеристика и оценка мероприятий по охране земель, воздушной среды, водоемов;
  - мероприятия по защите от шума, загазованности;
  - мероприятия по рекультивации земель;
  - мероприятия по благоустройству населенных пунктов;
  - предложения по использованию отходов производства при строительстве дорог.

3) Расчетная стоимость строительства

- расчетная стоимость и договорная цена строительства объекта в целом, в том числе по участкам или дорогам (при составлении ТЗР районной сети) с составлением сводных расчетов, сводки затрат, объектных и локальных смет или расчетов.

4) Экономика строительства

Составляется, как правило, в виде таблицы, где приводятся показатели:

- себестоимость автомобильных перевозок (коп. за авт-км или за т/км), капиталовложения в строительство, ремонты, скорости потока автомобилей, уменьшение транспортных расходов, уменьшение потерь сельского хозяйства, уменьшение потребности в шоферах, в топливе;
- сравнение технико-экономических показателей проектируемой дороги с показателями нормативов удельных капитальных вложений, норм расходов материалов на 1 млн. СМР, а также сравнение с показателями аналогично построенных автомобильных дорог.

Отмечается социальная эффективность строительства дорог (сети дорог), искусственных сооружений. При необходимости, постановка вопроса о долевом участии в строительстве дороги, отдельных сооружений.

5) Выходы и предложения

- общая оценка целесообразности строительства объекта;
- основные технико-экономические показатели, рекомендуемые к утверждению;

- соответствие принятых строительных решений новейшим достижениям отечественной и зарубежной науки и техники;
- рекомендуемая очередность и стадийность проектирования и строительства;
- долевое участие (при необходимости).

#### л) Планы

- карта-схема транспортной сети района, место на ней проектируемой дороги, сооружения, основные населенные пункты, участки дорог с указанием вида покрытия, испытанию действующим переправам через реки, построенные, строящиеся участки;
- план трассы с вариантами;
- продольный профиль (участка дороги или этаповных участков);
- характерные поперечные профили дороги с привязкой по длине дороги;
- поперечный профиль конструкции дорожной одежды;
- общий вид моста или путепровода;
- ведомость разрезов;
- ведомость устройства съездов и переездов;
- ведомость обустройства дороги;
- календарный график строительства;
- сводная ведомость потребности строительства в основных дорожно-строительных материалах, конструкциях, изделиях и полуфабрикатах;
- сводная ведомость потребности в трудозатратах, основных строительных машинах и механизмах, оборудовании и транспортных средствах;
- сводный расчет стоимости;
- сводка затрат (при необходимости);
- объективные и локальные сметы или расчеты;
- ведомость договорной цены;
- копии документов согласования.

2.2. Состав и содержание ТЭР строительства мостового перехода аналогичен составу и содержанию ТЭР строительства автомобильной дороги с отражением в ТЭР данных и показателей, учитывающих специфику объекта: о гидрологическом режиме и расчетном расходе, класс реки, протяжении существующего моста и подходов, габарите, допустимых нагрузках и конструкции моста и т.п.

2.3. При разработке ТЭР строительства обходной дороги необходимо приводить данные о ней, содержащиеся в генеральном плане и схеме комплексного развития градо-спорта города, характеристику технического состояния улиц и дорог, используемых для пропуска транзитного движения через населенный пункт в настоящее время и оценку возможностей его пропуска в перспективе.

2.4. При разработке ТЭР строительства сети дорог района необходимо приводить данные проектов планировки населенных пунктов и производить увязку со схемой развития внутрихозяйственных дорог.

### 3. ПОРЯДОК РАЗРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАСЧЕТОВ

3.1. Разработка ТЭР осуществляется по заданиям организации-заказчика на основании плана работ по составлению технико-экономических расчетов, обосновывающих хозяйственную необходимость и экономическую целесообразность строительства предприятий и сооружений.

3.2. Разработка ТЭР строительства дорог общегосударственного и республиканского значения, сети местных дорог района или обхода крупного населенного пункта выполняется, как правило, силами головных дорожных проектно-изыскательских организаций Минавтодора РСФСР или Минтрансстрой СССР.

3.3. Разработка ТЭР больших (тизульных) мостов и путепроводов может поручаться только тем проектным организациям, которые имеют право или разрешение Госстроя СССР на их проектирование.

3.4. Разработка ТЭР, как правило, начинается за 2 года до начала строительства. В случае, если с момента утверждения ТЭР до начала строительства пройдет более трех лет, в него должны быть внесены, в случае необходимости, соответствующие изменения с последующим согласованием и утверждением ТЭР на строительство сети автомобильных дорог района составляется с выделением очередей строительства дорог по типажке. Расчеты стоимости строительства составляются на основе объектных смет или расчетов отдельных сооружений и локальных смет или расчетов отдельных работ и затрат. Все расчеты стоимости по очередям и видам объектов объединяются в сводный расчет стоимости строительства на почное развитие.

Объектные и локальные сметы или расчеты стоимости составляются по формам, разработанным для объектных и локальных смет на основе общесоюзных и ведомственных укрупненных показателей стоимости строительства (УПСС), даним объектов-аналогов, прейскурантов на потребительскую единицу строительной продукции или построечным единичным расценкам, составленным на основе калькуляций сметных цен на материалы.

3.5. В случае, если в ТЭР предусматривается строительство сооружений автомобильных дорог и мостов по типовым проектам или о эталонным участкам, то объем ТЭР может быть сокращен. В этом случае должна даваться только обоснованная ссылка на соответствующий проект, приводиться содержащиеся в нем данные о месте

размещения, протяженности, мощности, технико-экономических показателях и расчетной стоимости его строительства.

3.6. По согласованию сторон (заказчика и проектной организации) в состав ТЭР могут быть дополнительно включены работы по сбору исходных данных и по составлению тома отвода земель, при этом заказчик производит доплату к стоимости ТЭР, определенной в разделе 4.

3.7. Расчетная стоимость строительства и договорная цена, определенная в ТЭР, согласовываются заказчиком с генеральным подрядной строительной организацией.

3.8. ТЭР, разработанный в соответствии с нормами, правилами, инструкциями и указаниями (что должно быть удостоверено генеральным проектировщиком соответствующей записью), дополнительному согласованию, при отсутствии разногласий, с органами государственного надзора и заинтересованными организациями не подлежит.

3.9. ТЭР оформляется в виде пояснительной записки с приложениями, содержащими необходимые материалы в соответствии с настоящими Указаниями. Графический материал и ведомости оформляются в соответствии с Етalonом ТЭР, утвержденным Минавтодором РСФСР в 1987 г. Объем материалов ТЭР определяется сложностью данного объекта. Они должны составляться без лишней детализации и повторений при минимальном объеме, достаточном для оценки принятых проектных решений, объемов строительных работ и стоимости объекта включаящих в него сооружений и видов работ.

3.10 ТЭР разрабатывается и представляется заказчику в количестве экземпляров, установленном договором.

3.11. Согласование ТЭР с соответствующими заинтересованными министерствами и ведомствами производится заказчиком.

3.12. Разработанные ТЭР на строительство (реконструкцию) местных автомобильных дорог общей сети рассматриваются и утверждаются Советами Министров АССР, краевыми и областными исполнительными советами народных депутатов. Для ТЭР на строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общегосударственного и республиканского значения сохраняется действующий порядок утверждения.

3.13. В документе об утверждении ТЭР указываются основные данные и технико-экономические показатели объекта (приложения I и 2.).

3.14. Организации, осуществляющие разработку, экспертизу и утверждение ТЭР, должны обеспечивать их высокое качество, достоверность и прогрессивность технико-экономических показателей объектов строительства, не допускать неоправданного увеличения объема строительных работ и излишней их детализации.

**4. ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ РАБОТ ДЛЯ СОСТАВЛЕНИЯ ТЭР**

4.1. Стоимость изыскательских работ определяется по Сборнику цен на изыскательские работы для капитального строительства, утвержденному Госстроем СССР 16 июля 1981 г. № 121.

4.2. Стоимость проектных работ определяется по Сборнику цен на проектные работы для строительства, утвержденному Госстроем СССР 02.02.87 № 21.

4.2.1. Стоимость разработки ТЭР строительства автомобильной дороги (сети дорог) определяется по действующему сборнику цен на проектные работы по формуле:

$$C_{\text{ТЭР}}^{\text{д}} = 0,6 C_{\text{п}}$$

где  $C_{\text{ТЭР}}^{\text{д}}$  - стоимость разработки ТЭР автомобильной дороги;

0,6 - коэффициент приведения;

$C_{\text{п}}$  - стоимость составления проекта по действующему сборнику цен.

При разработке ТЭР сети дорог района стоимость ПИР определяется от суммарной протяженности сети.

Относительная стоимость разработки документации и видов работ в процентах от  $C_{\text{ТЭР}}^{\text{д}}$

Табл. I

Общая записка	Экономическая часть	Строительные решения	Урганы	Смета
			зация	иная
			строительства	документация
			изделий, обустройства	монтажа
			охраны окружающей среды	
10	7	38	2	10
				1
				8
				18
				6

4.2.2. Стоимость разработки ТЭР строительства мостового перехода определяется как сумма стоимости проектных работ по подходам (по 4.3.1) и по мосту, при этом стоимость части ТЭР строительства

моста (путепровода, эстакады) определяется от стоимости проектирования комплексного проекта по формуле:

$$C_{\text{t3p}}^{\text{v}} = 0,6 C_{\text{II}}^{\text{M}}$$

где  $C_{T\bar{P}}^M$  — стоимость разработки части ТЭР, относящейся к искусственному сооружению;

0.6 — кс «Финанс» при поддержке

С<sup>М</sup><sub>п</sub> - стоимость разработки комплексного проекта моста (путепровода) по действующему сборнику цен на проектирование работ

Ориентальная стоимость разработки документации и видов работ в процентах от Старт

Tadu. 2

Относительные стоимости отдельных видов работ по табл. I и 2 могут быть изменены главным инженером Железнодорожного проспекта в зависимости от состава и сложности работ по конкретному объекту.

4.3. В случаях, когда заказчик поручает проектной организации работы по составлению акта выбора трассы, и стоимости проектно-изыскательских работ по составлению ТЭР добавляется повышающий коэффициент 0,05 от стоимости проекта (письмо Госплана СССР от 10.08.85 № 80-21-Н).

4.4. В кучах, когда заказчик и проектировщик организация согласовали необходимость и возможность разработок на стадии ТЭР тома отвода земель, стоимость этих работ определяется по формуле:

а) „ш. дороги“

$$C'_{\text{DTB}_2} = 0,2 C_{\text{H}_2} \text{, гда}$$

Г4  
978. - Статистика проектных работ по составлению тома отвода  
земель;

0,2 – относительная стоимость разработки тома отвода от общей стоимости проекта дороги ( $C_n$ )

6) для мостового перехода

$C_{\text{м.п.}}^{\text{отв.}} = 0,1 M_{\pi}$ , где

$M_{\pi}$  - относительная стоимость разработки тома отвода от общей стоимости проекта мостового перехода  $C_{\pi}$

## 5. ПОРЯДОК ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА РАЗРАБОТКИ ТЭР

5.1. Оценка качества ТЭР производится в порядке, определенным "Временным положением об оценке технического уровня и качества проектов на строительство, расширение и реконструкцию предприятий", утвержденным Госстроем СССР и ГИИТ 10 марта 1988 г. в 23-Д.

## Приложение I

Таблица основных технико-экономических показателей автомобильной дороги, рекомендуемых к утверждению

№п/п	Наименование	Измерение	Количество
1.	Категория дороги (участка)	—	
2.	Протяженность дороги (участка)	км	
3.	Категория подъездов	—	
4.	Протяженность подъездов	км	
5.	Ширина земполотна	м	
6.	Ширина дорожной одежды	м	
7.	Ширина укрепленной части обочини основной дороги	м	
8.	Тип дорожной одежды и вид покрытия		
9.	Количество мостов (путепроводов)	шт/п.м	
10.	Продолжительность строительства	мес.	
11.	Стоимость строительства	тыс.руб.	
12.	Стоимость строительства 1 км дороги	тыс.руб.	
13.	Договорная цена	тыс.руб.	

Приложение 2

Таблица основных технико-экономических показателей мостового перехода, рекомендуемых к утверждению

Назначение	Измер.	Количество
I. Категория дороги	-	
2. Протяженность мостового перехода	км	
3. в том числе длина моста	п.м	
4. Ширина земляного полотна подходов	м	
5. Ширина проезжей части	м	
6. Тип дорожной одежды и вид покрытия	-	
7. Габарит моста и ширина тротуаров	-	
8. Расчетные нагрузки	-	
9. Продолжительность строительства	мес.	
10. Расчетная стоимость строительства	тыс.руб.	
II. Стоимость строительства		
1. км подходов	тыс.руб.	
II. Стоимость строительства		
1. м <sup>2</sup> моста	тыс.руб.	
13. Договорная цена	тыс.руб.	

У К А З А Н И Я

о СОСТАВЕ, ПОРЯДКЕ РАЗРАБОТКИ И УТВЕРЖДЕНИЯ  
ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАСЧЁТОВ (ТЭР)  
СТРОИТЕЛЬСТВА (РЕКОНСТРУКЦИИ) АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ  
(ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ  
ПО СХЕМЕ: ТЭР-РД)

---

Подписано в печать 08.08.89г. Формат 60x84 1/6  
Печать плоская печ.л.1,0 Тираж 530 экз.  
Заказ № 6555

---

Ротопринт Свердловский филиал ГипродорНИИ  
Свердловск, Дунайчарского, 210

---