

**Правительство Москвы
Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы**

М Е Т О Д И К А
определения стоимости работ
по планировке объектов
улично-дорожной сети,
осуществляемых с привлечением средств
бюджета города Москвы

MPP- 3.2.03.03-1-10

**СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ
В ПРОЕКТНОМ КОМПЛЕКСЕ**

Москва 2011

Правительство Москвы
Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы

МЕТОДИКА
определения стоимости работ
по планировке объектов
улично-дорожной сети,
осуществляемых с привлечением средств
бюджета города Москвы

МРР- 3.2.03.03-1-10

Москва 2011

«Методика определения стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы. МПР-3.2.03.03-1-10» разработана специалистами ГУП «НИАЦ» (Дронова И.Л., Игошин Е.А.) при участии специалистов ГУП «НИИПИ Генплана Москвы» (Крестмейн М.Г., Васькина С.Н., Канеп С.Э.).

«Методика определения стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы. МПР-3.2.03.03-1-10» утверждена и введена в действие приказом Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов от 08.09.2011 № 31.

«Методика» введена в действие взамен МПР-3.2.03.02-1-06.

Настоящий документ не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространён в качестве официального издания без разрешения Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов.

© Государственное унитарное предприятие города Москвы «Управление экономических исследований, информатизации и координации проектных работ» (ГУП «НИАЦ»), 2011 год.

СОДЕРЖАНИЕ

| | <u>Стр.</u> |
|--|-------------|
| Введение..... | 5 |
| 1. Общие методические положения..... | 6 |
| 2. Методика расчета стоимости работ | 9 |
| 3. Корректирующие коэффициенты, учитывающие усложняющие (упрощающие) факторы проектирования..... | 12 |
| 4. Порядок расчета стоимости работ, не предусмотренных установленным составом | 13 |
| Приложение | |
| Пример расчета стоимости работ | 17 |

ВЕДЕНИЕ

«Методика определения стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы. МРР-3.2.03.03-1-10» (далее «Методика») подготовлена на основании «Положения о составе, порядке подготовки, согласования и предоставления на утверждение проектов планировки территорий в городе Москве», утвержденного постановлением Правительства Москвы от 6 апреля 2010 года № 270-ПП.

Необходимость разработки документации по планировке объектов улично-дорожной сети определена распоряжением Правительства Москвы от 17.05.2011 № 399-РП «О проектировании объектов дорожно-мостового строительства в 2011-2012 гг.».

Настоящая «Методика» предназначена для определения стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети и является дополнением к МРР-3.2.58-10, МРР-3.2.31.02-09 и МРР-3.2.10.02-09.

При разработке «Методики» были использованы следующие нормативно-методические документы:

- Градостроительный Кодекс Российской Федерации;
- Градостроительный Кодекс города Москвы;
- распоряжение Правительства Москвы от 17.05.2011 №399-РП «О проектировании объектов дорожно-мостового строительства в 2011-2012 гг.»;
- «Положение о составе, порядке подготовки, согласования и представления на утверждение проектов планировки территорий в городе Москве» (утверждено постановлением Правительства Москвы от 6 апреля 2010 года № 270-ПП);
- «Положение о составе, порядке разработки и представления на утверждение проектов территориальных схем в городе Москве (утверждено постановлением Правительства Москвы от 9 марта 2010 года № 201-ПП);
- «Методика расчета стоимости научных, нормативно-методических, проектных и других видов работ (услуг), осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы (на основании нормируемых трудозатрат)» (приложение 2 к МРР-3.2.06.07-10).

1. ОБЩИЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая «Методика» содержит методические подходы и порядок определения стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, в базовом и текущем уровнях цен.

1.2. Стоимость работ, определяемая в соответствии с настоящей «Методикой», содержит стоимостную оценку разработки комплекта документации по планировке в 4-х экземплярах на бумажном и в 1-ом экземпляре на электронном носителях, в составе, предусмотренном таблицей 1 настоящей «Методики»:

Таблица 1
**Состав и структура работ
по планировке объектов улично-дорожной сети**

| № | Наименование раздела | Доля (K_{pi}) |
|----------|--|----------------------|
| | Общая пояснительная записка | 0,055 |
| 1 | Раздел 1. Существующее положение | 0,245 |
| 1.1 | Местоположение и роль объекта проектирования в транспортной системе города (округа, сектора, района), М 1:10000 – 1:5000 | 0,005 |
| 1.2 | Анализ современного состояния, опорный план, М 1:2000 | 0,08 |
| 1.3 | Анализ и схема организации движения транспорта и пешеходов, М 1:2000 | 0,06 |
| 1.4 | Схема основных инженерных коммуникаций, М 1:2000 | 0,02 |
| 1.5 | Поперечные профили с подземными коммуникациями, М 1:200 | 0,02 |
| 1.6 | Обследование интенсивности движения и транспортных потоков, построение картограмм транспортных потоков | 0,06 |
| 2 | Раздел 2. Проектные предложения | |
| 2.1 | Принципиальное транспортно-планировочное решение | 0,15 |
| 2.1.1 | Схема вариантов положения объекта планировки, М 1:5000 – 1:2000 | 0,10 |
| 2.1.2 | Расчет интенсивности движения и построение картограмм транспортных и пешеходных потоков | 0,05 |
| 2.2 | Проектные предложения на рекомендуемый вариант | 0,43 |
| 2.2.1 | План трассы магистрали (транспортного узла), М 1:2000 | 0,10 |
| 2.2.2 | Схема организации движения транспорта и пешеходов, М 1:2000 | 0,06 |
| 2.2.3 | Продольный профиль, М 1:200; 1:2000 | 0,07 |
| 2.2.4 | Поперечные профили с подземными коммуникациями, М 1:200 | 0,02 |
| 2.2.5 | Схема вертикальной планировки, М 1:2000 | 0,03 |
| 2.2.6 | Схема основных инженерных коммуникаций М 1:2000 | 0,02 |
| 2.2.7 | Схема информационного обеспечения участников дорожного движения, М 1:2000 | 0,02 |
| 2.2.8 | Схема использования подземного пространства, М 1:2000 | 0,02 |

| № | Наименование раздела | Доля (К _{рj}) |
|-----------|---|----------------------------|
| 2.2.9 | Размещение автостоянок, М 1:2000 | 0,01 |
| 2.2.10 | Организация движения общественного транспорта в прилегающем районе, М 1:2000 | 0,02 |
| 2.2.11 | Организация пешеходного движения, размещения внеуличных и наземных пешеходных переходов, М 1:2000 | 0,01 |
| 2.2.12 | Расчет интенсивности движения и построение картограмм транспортных и пешеходных потоков | 0,05 |
| 3. | Раздел 3. Градостроительный регламент | 0,005 |
| 3.1 | План границ линейных объектов транспортной инфраструктуры М 1:2000 | 0,005 |
| 4. | Раздел 4. Основные показатели и первоочередные мероприятия реализации проекта | 0,115 |
| 4.1 | Основные показатели проекта | 0,015 |
| 4.2 | Первоочередные мероприятия реализации проекта | 0,05 |
| 4.3 | Экономическая оценка реализации проекта | 0,05 |
| | Итого: | 1,00 |

Примечание: данная структура может быть скорректирована по отдельным позициям в зависимости от особенностей рассматриваемой территории.

1.3. Базовая стоимость работ по планировке объектов улично-дорожной сети определяется исходя из базовых удельных показателей стоимости (БУПС) в расчете на единицу натурального показателя (протяженности магистрали, количества транспортных узлов) с учетом проектируемой величины натурального показателя и уточняется с помощью корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы проектирования.

При применении нескольких корректирующих коэффициентов их значения перемножаются, а их произведение не должно превышать 2,0.

1.4. Базовые удельные показатели стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети (БУПС) определены в базовом уровне цен по состоянию на 01.01.2000 года.

1.5. При необходимости выполнения работ (услуг), не предусмотренных установленным составом, они включаются в техническое задание, и их стоимость дополнительно входит в состав стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети.

В состав таких работ (услуг) входят:

- разработка планировочного решения при реализации первоочередных мероприятий;
- проектирование вариантов разделов состава работ по планировке объектов улично-дорожной сети;
- сбор исходных данных.

В состав дополнительных работ и услуг, выполняемых по поручению заказчика и оплачиваемых за счет средств на его содержание, входят:

- подготовка технического задания;
- работы по получению согласований проектных решений в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 6 апреля 2010 года № 270-ПП;
- подготовка пояснительных графических и текстовых материалов к заседаниям Правительства Москвы по вопросу об утверждении проектов планировки.

1.6. В стоимости работ, определяемой в соответствии с настоящей «Методикой», также не учтены и требуют дополнительной оплаты следующие сопутствующие расходы:

- расходы по оплате счетов согласующих и проводящих экспертизу организаций по работам, выполняемым в установленном порядке или по поручениям заказчика в случае, если данные услуги не входят в перечень документов, выдаваемых заявителям без взимания платы;
- расходы на изготовление дополнительных экземпляров сверх предусмотренных пунктом 1.2 настоящей «Методики»;
- налог на добавленную стоимость (НДС);

Порядок расчета стоимости работ, не предусмотренных установленным составом (таблица 1), представлен в разделе 4 настоящей «Методики».

2. МЕТОДИКА РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ

2.1. Стоимость работ по планировке объектов улично-дорожной сети, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, в текущем уровне цен определяется по формуле:

$$C_{(тек)} = (C_{маг(б)} + C_{узл(б)} + C_{д(б)}) \times K_{пер}, \quad (2.1)$$

где:

- $C_{(тек)}$ – стоимость работ по планировке объектов улично-дорожной сети в текущем уровне цен;
- $C_{маг(б)}$ – базовая стоимость работ по планировке транспортной магистрали (определяется в порядке, изложенном в пункте 2.2);
- $C_{узл(б)}$ – базовая стоимость работ по планировке транспортных узлов (определяется в порядке, изложенном в пункте 2.3);
- $C_{д(б)}$ – базовая стоимость работ, не учтенных установленным составом (определяется в порядке, изложенном в разделе 4);
- $K_{пер}$ – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости предпроектных, проектных и других работ в проектировании в текущий уровень цен, утверждаемый в установленном порядке.

2.2. Базовая стоимость работ по планировке транспортной магистрали $C_{маг(баз)}$ определяется по формуле:

$$C_{маг(б)} = БУПС_m \times L \times ПК_i, \quad (2.2)$$

где:

- $БУПС_m$ – базовый удельный показатель стоимости работ по планировке транспортной магистрали в расчете на 1 км протяженности магистрали (определяется по таблице 2 настоящей «Методики»);
- L – протяженность магистрали в км (указывается в техническом задании);
- $ПК_i$ – произведение корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы и условия проектирования (приведены в примечаниях к таблице 2 и в разделе 3).

Базовые удельные показатели стоимости работ по планировке транспортных магистралей (БУПС_m) представлены в таблице 2.

Таблица 2

| №№ | Вид магистралей | БУПС_m , тыс. руб на 1 км |
|----|---|---------------------------------------|
| 1. | Магистральная улица районного значения с 2 полосами движения в каждую сторону, проходящая в отметках земли или транспортного узла | 54,23 |
| 2. | Тоже при 6 полосах движения | 59,66 |
| 3. | Магистральные улицы общегородского значения 2 класса при 6 полосах движения | 65,09 |
| 4. | Тоже при 8 полосах движения | 70,49 |
| 5. | Магистральные улицы общегородского значения 1 класса при 6 полосах движения | 75,91 |
| 6. | Тоже при 8 полосах движения | 81,31 |
| 7. | Тоже при 10 полосах движения | 86,13 |

Примечания к таблице 2:

1. В зависимости от протяженности магистрали принимаются следующие корректирующие коэффициенты:
 - до 5,0 км: $K_{\text{кор}} = 1,0$;
 - от 5,0 до 10,0 км: $K_{\text{кор}} = 0,9$;
 - более 10,0 км: $K_{\text{кор}} = 0,8$.
2. Базовые удельные показатели стоимости рассчитаны для графических материалов в масштабе 1:2000. При изменении масштаба графических материалов в М 1:1000 или М 1:500 применять корректирующие коэффициенты $K_{\text{кор}} = 1,1$ и $K_{\text{кор}} = 1,4$ соответственно.
3. Для магистралей и улиц с линиями рельсового транспорта применять корректирующий коэффициент $K_{\text{кор}} = 1,8$.
4. Стоимость разработки второго варианта плана магистрали в М 1:2000, а также отдельных элементов в М 1:500 принимается с корректирующим коэффициентом $K_{\text{кор}} = 0,8$ к основному варианту, каждого последующего – с коэффициентом $K_{\text{кор}} = 0,5$.
5. При трассировке магистрали на эстакаде или в тоннеле принимать корректирующий коэффициент $K_{\text{кор}} = 1,4$.
6. Стоимость разработки второго варианта продольного профиля и дополнительного варианта поперечного профиля принимается с корректирующим коэффициентом $K_{\text{кор}} = 0,8$, каждого последующего – с коэффициентом $K = 0,5$.
7. Стоимость проектных предложений по перекладке рельсовых путей принимается с корректирующим коэффициентом $K_{\text{кор}} = 0,5$.

2.3 Базовая стоимость работ по планировке транспортных узлов $C_{\text{узл}(6)}$ определяется по формуле:

$$C_{\text{узл}(6)} = \text{БУПС}_y \times n \times \text{ПК}_i, \quad (2.3)$$

где:

- БУПС_y – базовый удельный показатель стоимости работ по планировке планировки транспортных узлов в расчете на 1 узел (определяется по таблице 3 настоящей «Методике»);
- n – количество транспортных узлов одинакового класса (указывается в техническом задании);
- ПК_i – произведение корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы и условия проектирования (приведены в примечаниях к таблице 3 и разделе 3).

Базовые удельные показатели стоимости работ по планировке транспортных узлов (БУПС_y) представлены в таблице 3.

Таблица 3

| № | Вид транспортного узла | БУПС_y , тыс.руб на 1 узел |
|----|----------------------------|--|
| 1. | Транспортный узел 5 класса | 108,46 |
| 2. | Транспортный узел 4 класса | 162,67 |
| 3. | Транспортный узел 3 класса | 195,20 |
| 4. | Транспортный узел 2 класса | 238,58 |
| 5. | Транспортный узел 1 класса | 271,12 |

Примечания к таблице 3:

1. Для транспортных узлов с линиями рельсового транспорта применять корректирующий коэффициент $K_{\text{кор}} = 2,0$.
2. Базовые удельные показатели стоимости рассчитаны для графических материалов в масштабе 1:2000. При изменении масштаба графических материалов в M 1:1000 или M 1:500 применять корректирующие коэффициенты $K_{\text{кор}} = 1,1$ и $K_{\text{кор}} = 1,4$ соответственно.
3. Стоимость разработки второго варианта узла в M 1:2000, а также отдельных элементов в M 1:500 принимается с корректирующим коэффициентом $K_{\text{кор}} = 0,8$ к основному варианту, каждого последующего – с коэффициентом $K_{\text{кор}} = 0,5$.

3. КОРРЕКТИРУЮЩИЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ, УЧИТЫВАЮЩИЕ УСЛОЖНЯЮЩИЕ (УПРОЩАЮЩИЕ) ФАКТОРЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

3.1. Корректирующие коэффициенты, учитывающие усложняющие (упрощающие) факторы выполнения работ по планировке магистралей и транспортных узлов, представлены в примечаниях к таблицам 2 и 3.

3.2. Коэффициент, учитывающий местоположение территории в городе Москве (K), представлен в таблице 4.

Таблица 4

| Корректирующий коэффициент | Месторасположение проектируемой территории | |
|----------------------------|--|---|
| | В пределах 3-его транспортного кольца | За пределами 3-его транспортного кольца |
| K | 1,1 | 1,0 |

3.3. Коэффициент, учитывающий полноту проработки документации (K_{cp}), определяется по формуле:

$$K_{cp} = K_{pl} \times K_{kd},$$

где:

K_{pl} – доля отдельных разделов и подразделов документации установленного состава в общей стоимости работ (представлена в таблице 1);

K_{kd} – степень полноты проработки отдельных разделов и подразделов документации (определяется в техническом задании или на основе экспертной оценки).

Пример расчета K_{cp} представлен в приложении.

4. ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННЫХ УСТАНОВЛЕННЫМ СОСТАВОМ

4.1. Базовая стоимость разработки планировочного решения магистрали и транспортных узлов со схемой организации движения транспорта и пешеходов в М 1:2000 при реализации первоочередных мероприятий определяется по формулам:

- для магистралей: $C_{m.pm.(б)} = BUPC_{m.pm.} \times L \times PK_i$,
- для транспортных узлов: $C_{y.pm.(б)} = BUPC_{y.pm.} \times n \times PK_i$,

где:

- $C_{m.pm.(б)}$ – базовые стоимости разработки планировочного решения при реализации первоочередных мероприятий, соответственно, магистрали и транспортных узлов;
- $BUPC_{m.pm.}$ – базовые удельные показатели стоимости разработки планировочного решения при реализации первоочередных мероприятий, соответственно, магистрали в расчете на 1 км протяженности и транспортных узлов в расчете на 1 узел (определяются по таблицам 5 и 6);
- L – протяженность магистрали в км;
- n – количество транспортных узлов;
- PK_i – произведения корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы (применяются на основании раздела 3 настоящей «Методики»).

4.2. Значения базовых удельных показателей стоимости разработки планировочного решения магистрали со схемой организации движения транспорта и пешеходов в М 1:2000 при реализации первоочередных мероприятий ($BUPC_{m.pm.}$) представлены в таблице 5.

Таблица 5

| № | Вид магистралей | БУПС _{м.пм.} тыс.руб на 1 км |
|----|---|--|
| 1. | Магистральная улица районного значения с 2 полосами движения в каждую сторону, проходящая в отметках земли или транспортного узла | - |
| 2. | Тоже при 6 полосах движения | 22,67 |
| 3. | Магистральные улицы общегородского значения 2 класса при 6 полосах движения | 24,72 |
| 4. | Тоже при 8 полосах движения | 26,78 |
| 5. | Магистральные улицы общегородского значения 1 класса при 6 полосах движения | 28,85 |
| 6. | Тоже при 8 полосах движения | 30,90 |
| 7. | Тоже при 10 полосах движения | 32,65 |

4.3. Значения базовых удельных показателей стоимости разработки планировочного решения транспортных узлов со схемой организации движения транспорта и пешеходов в М 1:2000 при реализации первоочередных мероприятий (БУПС_{у.пм.}) представлены в таблице 6.

Таблица 6

| № | Вид транспортного узла | БУПС _{у.пм.} тыс.руб. на узел |
|----|----------------------------|---|
| 1. | Транспортный узел 5 класса | - |
| 2. | Транспортный узел 4 класса | 19,52 |
| 3. | Транспортный узел 3 класса | 23,42 |
| 4. | Транспортный узел 2 класса | 28,63 |
| 5. | Транспортный узел 1 класса | 32,53 |

4.4. Базовая стоимость работ по сбору исходных данных и разработке технического задания, определяется в процентах от стоимости работ по планировке объектов улично-дорожной сети по нормативам в соответствии с таблицей 7.

Таблица 7

| Базовая стоимость работ по планировке объектов улично-дорожной сети, тыс.руб. | до 14,0 | до 28,0 | до 61,0 | до 90,0 | до 118,0 | до 151,0 | 151,0 и более |
|---|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------------|
| Норматив для определения стоимости работ по сбору исходных данных | 15,0 | 12,0 | 10,0 | 8,0 | 7,5 | 7,0 | 6,8 |
| Норматив для определения стоимости разработки технического задания | 5,0 | 3,0 | 2,0 | 1,5 | 1,4 | 1,3 | 1,2 |

4.5. Базовая стоимость других работ (услуг), не предусмотренных установленным составом, по которым отсутствуют нормативно-методические документы по ценообразованию, определяется на основании «Методики расчета стоимости научных, нормативно-методических, проектных и других видов работ (услуг), осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы (на основании нормируемых трудозатрат)», представленной в приложении 2 к МРР-3.2.06.07-10.

4.6. Стоимость работ, связанных с выполнением функций генерального проектировщика, определяется в размере до 5% в пределах стоимости работ, поручаемых субподрядным организациям.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИМЕР РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ

1. Исходные данные.

- магистраль 1-го класса 6 полос движения, протяженностью 10,5 км;
- 2 транспортных узла 2-го класса;
- территория расположена за пределами 3-его транспортного кольца;
- выполнение работ, не предусмотренных установленным составом, не требуется.

2. Расчет.

2.1. Состав и структура работ по планировке объектов улично-дорожной сети (расчет коэффициента K_{cp} , учитывающего полноту проработки документации)

| № | Наименование раздела | K_{pi} | K_{xi} | K_{cp} |
|-------------|--|--------------|------------|--------------|
| | Общая пояснительная записка | 0,055 | 1,0 | 0,055 |
| 1. | Раздел 1. Существующее положение | 0,245 | – | 0,245 |
| 1.1. | Местоположение и роль объекта проектирования в транспортной системе города (округа, сектора, района), М 1:10000 – 1:5000 | 0,005 | 1,0 | 0,005 |
| 1.2. | Анализ современного состояния, опорный план, М 1:2000 | 0,08 | 1,0 | 0,08 |
| 1.3. | Анализ и схема организации движения транспорта и пешеходов, М 1:2000 | 0,06 | 1,0 | 0,06 |
| 1.4 | Схема основных инженерных коммуникаций, М 1:2000 | 0,02 | 1,0 | 0,02 |
| 1.5. | Поперечные профили с подземными коммуникациями, М 1:200 | 0,02 | 1,0 | 0,02 |
| 1.6. | Обследование интенсивности движения и транспортных потоков, построение картограмм транспортных потоков | 0,06 | 1,0 | 0,06 |
| 2. | Раздел 2. Проектные предложения | | | |
| 2.1. | Принципиальное транспортно-планировочное решение | 0,15 | – | 0,12 |
| 2.1.1. | Схема вариантов положения объекта планировки, М 1:5000 – 1:2000 | 0,10 | 0,7 | 0,07 |
| 2.1.2. | Расчет интенсивности движения и построение картограмм транспортных и пешеходных потоков | 0,05 | 1,0 | 0,05 |
| 2.2. | Проектные предложения на рекомендуемый вариант | 0,43 | – | 0,401 |
| 2.2.1. | План трассы магистрали (транспортного узла), М 1:2000 | 0,10 | 1,0 | 0,10 |
| 2.2.2. | Схема организации движения транспорта и пешеходов, М 1:2000 | 0,06 | 1,0 | 0,06 |

| № | Наименование раздела | K _{pi} | K _{xi} | K _{cp} |
|---------|---|-----------------|-----------------|-----------------|
| 2.2.3. | Продольный профиль, М 1:200; 1:2000 | 0,07 | 1,0 | 0,07 |
| 2.2.4. | Поперечные профили с подземными коммуникациями, М 1:200 | 0,02 | 1,0 | 0,02 |
| 2.2.5. | Схема вертикальной планировки, М 1:2000 | 0,03 | 1,0 | 0,03 |
| 2.2.6. | Схема основных инженерных коммуникаций М 1:2000 | 0,02 | 1,0 | 0,02 |
| 2.2.7. | Схема информационного обеспечения участников дорожного движения, М 1:2000 | 0,02 | 1,0 | 0,02 |
| 2.2.8. | Схема использования подземного пространства, М 1:2000 | 0,02 | 0,6 | 0,012 |
| 2.2.9. | Размещение автостоянок, М 1:2000 | 0,01 | 1,0 | 0,01 |
| 2.2.10. | Организация движения общественного транспорта в прилегающем районе, М 1:2000 | 0,02 | 0,8 | 0,016 |
| 2.2.11. | Организация пешеходного движения, размещения внеуличных и наземных пешеходных переходов, М 1:2000 | 0,01 | 0,8 | 0,008 |
| 2.2.12. | Расчет интенсивности движения и построение картограмм транспортных и пешеходных потоков | 0,05 | 0,7 | 0,035 |
| 3. | Раздел 3. Градостроительный регламент | 0,005 | – | 0,005 |
| 3.1. | План границ линейных объектов транспортной инфраструктуры М 1:2000 | 0,005 | 1,0 | 0,005 |
| 4. | Раздел 4. Основные показатели и первоочередные мероприятия реализации проекта | 0,115 | – | 0,105 |
| 4.1. | Основные показатели проекта | 0,015 | 1,0 | 0,015 |
| 4.2. | Первоочередные мероприятия реализации проекта | 0,05 | 1,0 | 0,050 |
| 4.3. | Экономическая оценка реализации проекта | 0,05 | 0,8 | 0,040 |
| | Итого: | 1,00 | – | 0,931 |

Таким образом, коэффициент K_{cp} в данном случае составляет 0,931.

2.2. Базовая стоимость работ по планировке магистрали C_{маг(6)} определяется по формуле (2.2) и составляет:

$$C_{\text{плм(6)}} = \text{БУП} \times C_m \times L \times ПК_i = 75,91 \times 10,5 \times 0,8 \times 1,0 \times 0,931 = 593,6 \text{ тыс.руб.},$$

где:

0,8 – корректирующий коэффициент в соответствии с дефисом 3 пункта 1 примечаний к таблице 2;

1,0 – корректирующий коэффициент K по таблице 4;

0,931 – коэффициент K_{cp}.

2.3. Базовая стоимость работ по планировке транспортного узла $C_{\text{узл}(6)}$ определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$C_{\text{узл}(6)} = \text{БУП}C_y \times n \times ПК_i = 238,58 \times 2 \times 1,0 \times 0,931 = 444,24 \text{ тыс.руб.}$$

где:

1,0 – корректирующий коэффициент К по таблице 4;

0,931 – коэффициент $K_{\text{ср.}}$.

2.4. Стоимость работ по планировке объектов улично-дорожной сети в текущем уровне цен, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, определяется по формуле (2.1) и составляет:

$$C_{(\text{тек})} = (C_{\text{маг}(6)} + C_{\text{узл}(6)} + C_{\text{дл}(6)}) \times K_{\text{пер}} = (593,6 + 444,24) \times 2,822 = \\ = 2928,8 \text{ тыс.руб.},$$

где:

2,822 – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости предпроектных, проектных и других видов работ на II квартал 2011 года к ценам 2000 года (согласно "Временному порядку формирования начальной (максимальной) цены государственного контракта при размещении заказа по выбору исполнителя проектно-изыскательских работ для строительства в городе Москве" от 23.03.2009 № ДПР/9-4136).

Научно - техническое издание

М Е Т О Д И К А

определения стоимости работ
по планировке объектов
улично-дорожной сети,
осуществляемых с привлечением средств
бюджета города Москвы

MPP- 3.2.03.03-1-10

Ответственная за выпуск Минаева А.В.

**ГУП города Москвы «Управление экономических исследований,
информатизации и координации проектных работ»
(ГУП «НИАЦ»)**

125047, Москва, Триумфальная пл., д.1

Подписано к печати 12.09.2011 г. Бумага офсетная. Формат 60x901/16.

Право распространения указанного документа принадлежит
ГУП «НИАЦ». Любые другие организации, распространяющие документ
нелегально, тем самым нарушают авторские права разработчиков.

Материалы издания не могут быть переведены или изданы в любой форме
(электронной или механической, включая фотокопию, репринтное воспроизведение,
запись или использование в любой информационной системе) без получения
разрешения от издателя.

За информацией о приобретении нормативно-методической литературы:
обращаться в ГУП «НИАЦ»

(125047 г.Москва, Триумфальная площадь, д.1, здание Москомархитектуры, 5 этаж, ком.5176)

Тел.:(499) 251-99-58. Факс: (499) 260-99-28

e-mail: salanova@mka.mos.ru

www.mka.mos.ru

ГУП «НИАЦ» принимает заказы на разработку
методических рекомендаций по ценообразованию.

Тел.: (499) 251-99-58

ГУП «НИАЦ» оказывает консультации по применению
нормативно-методической литературы
только своим клиентам. Тел.:(499) 251-99-58