

ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

6 августа 2013 года

№ 172

О проведении технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности
и утверждении Положения
о порядке проведения технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности

В соответствии со статьей 76-6 Конституции Приднестровской Молдавской Республики, статьёй 25 Конституционного закона Приднестровской Молдавской Республики от 30 ноября 2011 года № 224-КЗ-V «О Правительстве Приднестровской Молдавской Республики» (САЗ 11-48) с дополнением, внесенным Конституционным законом Приднестровской Молдавской Республики от 26 октября 2012 года № 206-КЗД-V (САЗ 12-44), статьёй 4 Закона Приднестровской Молдавской Республики от 2 июля 1999 года № 174-3 «Об автомобильных дорогах» (СЗМР 99-3) с изменениями и дополнениями, внесенными законами Приднестровской Молдавской Республики от 10 июля 2002 года № 152-ЗИД-III (САЗ 02-28), от 12 октября 2011 года № 181-ЗИ-V (САЗ 11-41), от 14 октября 2011 года № 183-ЗД-V (САЗ 11-41), Правительство Приднестровской Молдавской Республики
п о с т а н о в л я е т:

1. Провести техническую инвентаризацию автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности, и улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности.

2. Утвердить Положение о порядке проведения технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности, и улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности (прилагается).

3. Настоящее Постановление вступает в силу со дня, следующего за днем его официального опубликования.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Т.ТУРАНСКАЯ

ПОЛОЖЕНИЕ
о порядке проведения технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности

1. Общие положения

1. Настоящее Положение определяет порядок проведения технической инвентаризации автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности и улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности (далее дорог).

2. Положение определяет состав элементов и технические параметры дорог, подлежащих технической инвентаризации и содержит рекомендации по методам и техническим средствам проведения этой работы, а также сводные формы, подлежащие заполнению по итогам инвентаризации.

3. Цель технической инвентаризации дорог и сооружений на них – установить типы, протяженность и состояние дорог и их отдельных элементов, наличие и состояние дорожных сооружений, линейных технических зданий и сооружений, инженерных обустройств дорог, обстановки и ограждений дорог, находящихся в полосе отвода автомобильных дорог.

Техническая инвентаризация должна проводиться по всем дорогам общего пользования, на которые отсутствуют технические паспорта или данные паспортов требуют уточнения.

4. При технической инвентаризации дорог:

- а) уточняют перечень дорог, их наименование и протяженность;
- б) устанавливают или уточняют геометрические параметры дорог;
- в) определяют типы и состояние покрытий, оценивают прочность дорожных одежд;
- г) проводят инвентаризацию мостов, путепроводов, эстакад, труб, тоннелей, галерей и других искусственных сооружений;
- д) учитывают служебные, технические и гражданские здания и сооружения;
- е) проводят учет и дают общую оценку инженерных обустройств и обстановки;

ж) собирают данные об интенсивности движения и составе транспортных средств;

з) устанавливают балансовую стоимость дорог и сооружений, относящихся к ним.

5. К инвентаризации привлекаются работники уполномоченного исполнительного органа государственной власти, в ведении которого находятся вопросы управления дорожным хозяйством, специализированных дорожных организаций и дорожных управлений (отделов) государственных администраций.

6. Состав и форму документации технической инвентаризации дорог (формы таблиц по отдельным элементам дорог и т.п.) разрабатывает исполнительный орган государственной власти, в ведении которого находятся вопросы управления дорожным хозяйством.

Журналы для выполнения полевых работ по инвентаризации могут быть произвольной формы.

7. Владельцы выявленных в процессе проведения технической инвентаризации объектов, расположенных в полосе отвода автомобильной дороги, размещённых без получения соответствующего разрешения, обязаны до конца 2013 года получить согласования и разрешения в порядке, установленном законодательством Приднестровской Молдавской Республики.

2. Уточнение перечня дорог, их наименования и протяженности

8. При проведении инвентаризации выявляют ведомственные дороги, используемые как дороги общего пользования, дороги и дорожные сооружения, утратившие свое значение, а также бесхозные дороги и дорожные сооружения.

9. Государственными администрациями городов (районов) Приднестровской Молдавской Республики производится учет ведомственных и выявление бесхозных дорог, используемых в качестве дорог общего пользования, а также бесхозных дорожных сооружений для их включения в учетные ведомости и документы технической инвентаризации.

По заявлению государственной администрации города (района) Приднестровской Молдавской Республики, на территории которой выявлены бесхозные дороги и дорожные сооружения, исполнительный орган государственной власти, уполномоченный на осуществление государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним, обеспечивает принятие на учет выявленных бесхозных недвижимых объектов (автомобильных дорог (улиц) и дорожных сооружений), являющихся их неотъемлемыми элементами.

10. В процессе технической инвентаризации дорог при необходимости уточняют наименование и нумерацию дорог общего пользования, устанавливают их протяженность в километрах на основе единых принципов, изложенных в подпунктах 11-17 настоящей Инструкции.

11. Наименование и нумерацию автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности, принимают согласно перечню этих дорог, утвержденному Постановлением Правительства Приднестровской Молдавской Республики.

12. Наименование дороги должно, как правило, включать названия начального и конечного населенных пунктов, а также минимально необходимое число промежуточных пунктов (узлы пересечения и примыкания дорог, железнодорожные станции или другие важные, особо известные пункты).

13. За начальный пункт дорог принимают наиболее важные из крайних пунктов, соединяемых дорогой (столица или районный центр и т.п.). При отсутствии таких особенностей наименования дорог устанавливают от населенных пунктов с севера на юг и с востока на запад, а также от магистральных или республиканских дорог.

14. При инвентаризации дорог и уточнении их титулов следует объединять соседние титулы, когда один из них является продолжением другого, а также уменьшать количество промежуточных пунктов и принимать наименования административных населенных пунктов.

15. Протяженность автомобильных дорог (улиц), как правило, принимают на основе паспортов дорог, титульных списков, планшетов геодезической подосновы, проектных и других материалов. При отсутствии данных протяженность не допускается принимать по показаниям спидометра автомобиля при специальном проезде.

Протяженность автомобильной дороги измеряется по ее осевой линии. Длина мостов и путепроводов измеряется отдельно и в длину автомобильных дорог не включается.

Перекрестки отдельно не учитываются, а относятся к той пересекающей автомобильной дороге (улице), которая по функциональному признаку выше и имеет более совершенный тип покрытия проезжей части. Если перекресток образован пересечением автомобильных дорог (улиц) одинакового значения и типа покрытий, территория делится между ними по пересекающим диагоналям. К длине каждой автомобильной дороги (улицы) прибавляется половина длины перекрестка.

Если автомобильная дорога (улица) пересекает территорию площади, то часть ее, проходящая в пределах площади, исключается из общей длины автомобильной дороги (улицы) и учитывается отдельно. В тех случаях, когда автомобильная дорога (улица) пересекает площадь по одной из ее сторон и сохраняет свое название на дальнейшем своем протяжении (после площади), то данная автомобильная дорога (улица) не относится к площади.

Площадь съезда с капитальным покрытием входит в площадь автомобильной дороги (улицы) общего пользования с капитальным типом покрытия, с которой он обустроен. Протяженность съезда с капитальным типом покрытия не входит в протяженность автомобильной дороги (улицы) с менее совершенным типом покрытия, примыкающей к данному съезду. Протяженность автомобильной дороги (улицы) с менее совершенным типом покрытия измеряется от места ее примыкания к съезду.

16. В качестве начальных и конечных точек при установлении протяженности автомобильных дорог (улиц) следует принимать:

а) для дорог, соединяющих населенные пункты, – внешнюю установленную границу (черту) населенного пункта, которая отделяет их от других категорий земель единого государственного земельного фонда;

б) для дорог, соединяющих между собой дороги, – кромки проезжей части по линии примыкания дорог.

Протяженность автомобильных дорог, проходящих через две и более административно-территориальные единицы, измеряется от начальной до конечной точки измерения, с учетом протяженности участков автомобильных дорог, построенных в обход поселений.

17. При технической инвентаризации дороги следует классифицировать в зависимости от народнохозяйственного и административного значения.

18. Для дорог, не находящихся на балансе специализированных дорожных и других организаций и ведомств, дается лишь их краткое описание на основе визуального осмотра при проезде по ним, в котором отмечаются:

а) тип покрытия (в том числе грунтовая естественная, грунтовая улучшенная и др.);

б) общее состояние дороги (особенности элементов плана и профиля, возможность объездов и разъездов транспортных средств);

в) характеристика проезжаемости по дороге, в том числе возможность движения в период распутицы и зимой;

г) вид и состояние искусственных сооружений;

д) краткая характеристика прилегающей к дороге местности;

е) характеристика транспортной значимости дороги, регулярность, примерная интенсивность движения и состав транспортных средств.

3. Установление или уточнение геометрических параметров дорог

19. К элементам, подлежащим отражению в материалах технической инвентаризации по каждой дороге, относятся:

а) ширина и общая краткая характеристика полосы отвода;

б) протяженность земляного полотна с отражением длины участков, расположенных, в зависимости от рельефа местности, в насыпи, выемке и нулевых отметках;

в) фактическое наличие всех составляющих элементов земляного полотна: откосы насыпи (выемки), обочины, кюветы, бермы, боковые резервы, банкеты, кавальеры, нагорные канавы, прикромочные лотки и другие водосбросные сооружения, а также наличие летних и тракторных полевых путей (Приложение № 10 к настоящему Положению) и их геометрические размеры;

г) тип покрытия, состояние поверхности проезжей части - ровность, шероховатость или коэффициенты сцепления шин с поверхностью проезжей части при ее увлажнении;

д) ширина обочин, типы укрепления их и состояние;

е) характеристика плана и продольного профиля дороги – участки, не соответствующие установленным требованиям по проектированию автомобильных дорог: с недостаточной видимостью, с малыми радиусами кривых в плане и продольном профиле, с большими продольными уклонами, с неблагоприятными сочетаниями элементов плана и продольного профиля и другими недостатками;

ж) наличие примыканий к другим автомобильным и железным дорогам и пересечений с ними, их общая характеристика;

з) наличие съездов (с твердыми покрытиями и без покрытий).

По каждой дороге указывается балансовая стоимость дороги и сооружений на ней, принимаемая по данным бухгалтерского учета, а при отсутствии таких данных устанавливаемая инвентаризационной комиссией, образуемой уполномоченными органами государственной власти, в ведении которых находятся вопросы управления автомобильными дорогами и улично-дорожной сети.

20. Параметры элементов определяются, как правило, на основе проектных и изыскательских данных; планшетов геодезической подосновы; исполнительной документации по выполненным строительным и ремонтным работам; материалов приемочных комиссий (по приемке работ и по приемке объектов в постоянную эксплуатацию); отчетной документации специализированных дорожных организаций о проводимых работах по содержанию и текущему ремонту дорог; материалов проводившихся обследований. Если на дорогу имеется технический паспорт, то все данные принимаются на основе паспорта и лишь при устаревших данных проводятся необходимые уточнения.

21. При невозможности определить параметры элементов на основе материалов, указанных в пункте 20, параметры элементов дорог должны устанавливаться обычными методами наземных измерений, используемыми при изысканиях автомобильных дорог.

22. Для проведения измерений создаются специальные партии или группы, оснащенные необходимыми инструментами и инвентарем в соответствии с составом и объемом работ и необходимыми транспортными средствами.

Результаты всех наземных геодезических работ фиксируют в журналах, аналогичных используемым при изысканиях дорог, с соблюдением правил заполнения журналов.

23. Общая характеристика полосы отвода дороги дается на основе ее визуального осмотра при проезде по дороге, ширину полосы отвода измеряют в местах ее резкого изменения, хорошо заметного визуально.

Элементы поперечного профиля: ширину проезжей части, разделительных полос, обочин, укрепленной части обочин – измеряют на дорогах магистрального и республиканского значения через 5 км, на дорогах местного значения государственной собственности – через 10 км. На дорогах

местного значения ширину элементов поперечного профиля измеряют только при изменениях, определяемых визуально при проезде.

На улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности, протяженность, среднюю ширину проезжей части и других элементов поперечного и продольного профиля дороги (улицы) определяют на участках каждого квартала, а именно от перекрестка до перекрестка.

24. В тех случаях, когда при проезде по дороге выявлены участки, не соответствующие установленным законодательством Приднестровской Молдавской Республики требованиям по проектированию автомобильных дорог: с недостаточной видимостью, с малыми радиусами кривых в плане и продольном профиле, с большими продольными уклонами, с неблагоприятными сочетаниями элементов плана и продольного профиля и другими недостатками, должны быть определены фактические параметры соответствующих элементов дороги.

25. При обнаружении существенных деформаций земляного полотна (трещины на обочинах и откосах, сдвиги и большие размывы откосов и т.п.) следует снять в характерных местах поперечные профили земляного полотна и отметить все дефекты, а при необходимости установить виды и характеристики грунтов в соответствии с действующей классификацией.

Все измерения элементов поперечного профиля дорог проводят с точностью 0,1 м по ширине и 0,02 м по высоте.

26. При инвентаризации собирают все сведения дорожно-эксплуатационных организаций об условиях эксплуатации дорог в зимние и другие трудные для работы дороги периоды (снежные заносы, гололед, осыпи, пучинообразование, затопление отдельных участков паводковыми водами, периоды осенней и весенней распутицы и тому подобное), о длительности закрытия движения, о длительности и степени ограничения скорости движения или нагрузок и необходимости выполнения специальных мероприятий по восстановлению нормального движения.

27. При наличии вдоль дорог летних и тракторных путей дается их общая характеристика на основе визуального осмотра при проезде по дорогам, отмечают их значение и особенности использования.

Дается характеристика пересечений и примыканий дорог, а также съездов с дорог, отмечается их влияние на сохранность и состояние дорог в местах пересечений и примыканий.

4. Определение типов и состояния покрытий, оценка прочности дорожных одежд

28. Общая оценка состояния проезжей части дается на основе наблюдений и данных специализированных дорожных организаций. При этом выявляются участки с особо скользкой поверхностью проезжей части, не обеспечивающие необходимого сцепления для безопасного движения транспортных средств, а также места, подвергающиеся тем или иным деформациям в весенний и осенний периоды. Производится сбор сведений о

фактическом составе транспортных средств, обращающихся по дорогам, и типах транспортных средств, в наибольшей степени влияющих на весенние деформации дорожных одежд.

29. Состояние проезжей части характеризуется (Приложение № 1 к настоящему Положению) как:

а) хорошее – при плотном покрытии с отдельными поперечными трещинами с интервалом не менее 10 м; ровность в продольном направлении отличная или хорошая;

б) удовлетворительное – если местами наблюдаются трещины, сетки трещин и искажения поперечного профиля с неглубокими просадками до 10 мм; ровность в продольном направлении удовлетворительная;

в) плохое – при наличии сетки трещин с выбоинами, значительных искажений поперечного и продольного профиля, неравномерных просадок глубиной более 10 мм; ровность в продольном направлении ниже удовлетворительной.

Ровность в продольном направлении при этом определяют с помощью трехметровой рейки на характерных участках, выбираемых при проезде по дороге.

30. По данным дорожных организаций устанавливают ориентировочные расходы на ликвидацию весенних и осенних разрушений дорожных одежд, вызываемых их пропуском в критические периоды транспортных средств, не соответствующих по весовым параметрам расчетной прочности дорожных одежд.

31. При отсутствии или недостаточном количестве в специализированных дорожных организациях данных для решения вопросов о допустимых для конкретной дороги величинах нагрузок и интенсивности их воздействия (количество приложений) необходимо при оценке прочности дорожных одежд с усовершенствованными покрытиями сопоставлять требуемый модуль упругости дорожной одежды с фактическим общим модулем упругости, вычисляемым в соответствии с «Инструкцией по проектированию дорожных одежд нежесткого типа» (СП ПМР 32-103-2013)». Требуемый модуль упругости вычисляют по данным об интенсивности и составе движения по дороге и типе покрытия, фактический общий модуль упругости – по данным о фактической толщине и материалах конструктивных слоев одежды и групп земляного полотна.

5. Инвентаризация мостов, путепроводов, эстакад, труб, тоннелей, галерей и других искусственных сооружений

32. При инвентаризации должны быть зафиксированы:

а) местоположение (км, ПК) моста, путепровода, эстакады, тоннеля, галереи или других сооружений; наименование, номер или шифр дороги, на которой расположены сооружения; вид пересекаемого препятствия (река, ущелье, овраг, ручей, болото, суходол, железная дорога, автомобильная дорога или другие препятствия);

б) схема моста или другого сооружения, номера типовых проектов, по которым построены пролетные строения, береговые и промежуточные опоры и другие конструктивные элементы сооружения;

в) материал, из которого сооружен мост (сталь, железобетон, бетон, древесина, каменная кладка), отдельно для основных пролетных строений, эстакадной части, промежуточных и береговых опор;

г) основные размеры мостов и других сооружений: длина, ширина проезжей части, ширина тротуаров; для тоннелей и мостов с ездой понизу - габарит по высоте (ширина проезжей части определяется как расстояние между внутренними гранями ограждающих устройств);

д) расчетная нагрузка, год постройки, год последнего обследования моста специализированной организацией, год последнего капитального ремонта;

е) техническое состояние сооружения.

33. Для получения данных, приведенных в пункте 32 в состав инвентаризационных комиссий или бригад должен входить инженер-мостовик, имеющий опыт определения технического состояния искусственных сооружений.

При инвентаризации больших мостов их техническое состояние должны оценивать комиссии из специалистов-мостовиков.

34. Техническое состояние мостов и труб и их конструктивных элементов следует определять по трем показателям:

а) по соответствию сооружений требованиям нормального пропуска движения транспортных средств и пешеходов;

б) по конструктивным особенностям;

в) по пропуску паводков.

35. В зависимости от характерных неисправностей и дефектов выделяют три категории технического состояния сооружений:

а) I категория – неисправности отсутствуют или имеются неисправности, устранение или предупреждение развития которых требует проведения работ, выполняемых, как правило, в порядке текущего ремонта;

б) II категория – имеются неисправности, устранение или предупреждение развития которых требует проведения значительного объема достаточно сложных работ, подлежащих выполнению в порядке планового среднего или капитального ремонта;

в) III категория – имеются неисправности, нарушающие нормальную эксплуатацию сооружений и требующие проведения внеочередного капитального ремонта сооружения, усиления или переустройства, а также введения ограничений весовых параметров пропускаемых транспортных средств и скорости их движения.

36. Оценка технического состояния проезжей части мостов по условиям пропуска движения транспортных средств выполняется с учетом неисправностей, приведенных в таблице № 1.

Таблица № 1

Категория технического состояния сооружения	Неисправности проезжей части мостов
I	Трещины и повреждения покрытия проезжей части и тротуаров, образующие неровности высотой 3 см, отдельные повреждения бордюров, ограждающих устройств и перил; загнивание или износ отдельных досок настилов в деревянных мостах
II	Массовые трещины и повреждения покрытия проезжей части и тротуаров (включая зоны деформационных швов), образующие неровности высотой более 3 см; отсутствие бордюров или ограждающих устройств высотой не менее 40 см; разрушение заделки перильных стоек и неустойчивость перил; массовое загнивание или износ настилов в деревянных мостах; переломы продольного профиля проезжей части до 0,3%
III	Разрушения покрытия с обнажением арматуры защитного слоя; образование сквозных отверстий на проезжей части или тротуарах; разрушения деформационных швов с образованием зазоров между сопрягаемыми конструкциями шириной 10 см и более; разрушения переходных плит с образованием порожков высотой 8 см и более; значительные разрушения ограждающих устройств; значительные разрушения перил; переломы продольного профиля проезжей части более 0,3%

37. Оценку технического состояния пролетных строений следует производить с учетом неисправностей, приведенных в таблице № 2.

Таблица № 2

Категория технического состояния сооружения	Неисправности пролетных строений мостов		
	Металлические пролетные строения	Железобетонные пролетные строения	Деревянные пролетные строения
I	Очаговая коррозия металла с ослаблением до 5% площади сечения элемента; замусоренность, застои воды в элементах; местные разрушения окраски; ослабление отдельных заклепок или болтов	Отдельные дефекты бетонирования и повреждения конструкций (раковины, сколы, недостаточная толщина защитного слоя бетона и т.п.); немногочисленные трещины раскрытием до 0,3 мм; отдельные коррозионные повреждения бетона и арматуры; разрушение обетонирования стальных элементов или бетона в стыках сборных конструкций	Повышенная влажность древесины и скопления грязи; зазоры и неплотности в узлах, врубках и других сопряжениях; ослабления болтов и хомутов

II	<p>Коррозия металла во многих местах конструкций с ослаблением до 5-10% или с ослаблением отдельных элементов до 20% площади сечения; значительные разрушения окраски; ослабление групп заклепок или болтов; трещины в отдельных элементах клепаных конструкций</p>	<p>Многочисленные дефекты бетонирования и повреждения конструкций (см. категорию I); многочисленные трещины раскрытием до 0,3 мм или трещины раскрытием более 0,3 мм (независимо от их количества); значительные по площади коррозионные повреждения бетона и арматуры до 10%; отдельные разрушения стыковых соединений в сборных конструкциях; силовые сколы бетона и трещины в опорных узлах и в стыках; многочисленные высолы и следы выщелачивания бетона</p>	<p>Отдельные очаги загнивания древесины с ослаблением элементов до 15-20% площади сечения; сколы; смятия и трещины в отдельных узлах и стыках; потеря фермами строительного подъема</p>
III	<p>Коррозия металла во многих местах конструкций с ослаблением до 20% или с ослаблением отдельных элементов более 20% площади сечения; практически полная потеря защитных функций окраски; расстройство заклепочных или болтовых соединений во многих узлах; трещины во многих элементах клепаных конструкций или в отдельных элементах сварных конструкций</p>	<p>Многочисленные трещины (особенно в виде сетки) раскрытием более 0,3 мм; массовые коррозионные повреждения бетона и арматуры с ослаблением площади арматуры на 10-20% и более; многочисленные разрушения стыковых соединений в сборных конструкциях; значительные провисания предварительно напряженных конструкций</p>	<p>Многочисленные очаги загнивания древесины с ослаблением элементов более 20% площади сечения или наличие отдельных очагов загнивания с ослаблением более 40-50%; многочисленные сколы, смятия и трещины; смятие подушек под гайками стальных тяжей</p>

Оценку состояния массивных опор мостов следует устанавливать с учетом неисправностей, приведенных в таблице № 3.

Таблица № 3

Категория технического состояния сооружения	Неисправности массивных опор мостов
I	Местные разрушения кладки на глубину до 3 см; разрушение раствора в швах на глубину до 3 см; отдельные трещины раскрытием до 1,0-1,5 мм
II	Многочисленные разрушения кладки на глубину 3-5 см; многочисленные разрушения раствора в швах на глубину более 3 см; многочисленные трещины (особенно в виде сетки) раскрытием до 1,0-1,5 мм; отдельные трещины раскрытием более 1,5-2,0 мм; многочисленные высолы и потеки выщелачивания
III	Разрушение раствора со сдвигом рядов или групп камней; вывалы камней; сквозные трещины, разделяющие массив на части

Для всех видов опор: II категория технического состояния – трещины и сколы в местах опорных реакций; трещины, сколы и другие повреждения, связанные с увеличенным по отношению к проекту эксцентриситетом опирания вышерасположенных конструкций; механические повреждения в зонах воздействия ледохода, корчехода и донных наносов; повреждения в зоне переменного уровня воды, вызванные климатическими факторами и воздействием воды; повреждения, вызванные навалами судов и наездами транспорта; III категория технического состояния – снижение несущей способности опор и их элементов.

Мосты и трубы по условиям пропуска паводков следует оценивать с учетом дефектов, приведенных в таблице № 4.

Таблица № 4

Категория технического состояния сооружения	Состояние отверстий сооружений по условиям пропуска паводков	
	Малые мосты и водопропускные трубы	Средние и большие мосты
I	Отверстие сооружения достаточно; подмывы откосов земляного полотна подходов отсутствуют; укрепления отводящего и подходного русел в удовлетворительном состоянии	Проектные величины подмывов опор, откосов земляного полотна подходов и регуляционных сооружений
II	Отверстие сооружения работает с напряжением, но подпоры во время паводков не вызывают значительных подмывов откосов земляного полотна подходов; укрепления отводящего и подходного русел имеют повреждения, требующие проведения работ по капитальному ремонту	Подмывы опор, откосов земляного полотна подходов и регуляционных сооружений больше проектных значений, но не угрожающие устойчивости сооружений
III	Недостаточность отверстий, что угрожающие устойчивости сооружений подмывы опор,	

	вызывает недопустимые подпоры перед сооружением и разрушения откосов земляного полотна подходов; заиленность отверстия наносами более чем на 50%; укрепления отводящего и подходного русел, а также конусов у мостов разрушены; наблюдается оврагообразование	откосов земляного полотна и регулиционных сооружений; недопустимые подтопления паводковыми водами низа пролетных строений и бровок земляного полотна подходов; переливы насыпей
--	---	---

В тех случаях, когда отнесение конструкции по показателям, приведенным в таблицах 2-4, к той или иной категории технического состояния затруднительно, можно оценивать техническое состояние конструкции промежуточной категорией (0-I; I-II и т.п.).

38. Для берегоукрепительных сооружений на горных реках, сооружений по закреплению осыпей, противолавинных, противооползневых, противоселевых сооружений, подпорных и одевающих стенок и других сооружений приводятся данные по их местоположению, протяжению, конструкции и техническому состоянию.

39. Для водопропускных труб указывают местоположение; порядковый номер; материал, из которого сооружена труба (сталь, железобетон, камень, бетон, древесина); форма поперечного сечения (круглая, прямоугольная, овоидальная, трапецеидальная и др.); количество очков трубы; диаметр или ширина отверстия трубы, временная нагрузка, на которую рассчитана труба; высота насыпи над трубой; год постройки; техническое состояние.

40. Целью и порядком технического учета системы ливневой канализации является:

а) установление:

1) наличия места расположения, маршрута прохождения ливневого коллектора и водоотводящих ветвей;

2) длины основного коллектора, в том числе водоотводящих ветвей, диаметра или сечения труб, материала труб и их технического состояния;

3) количество смотровых и дождеприемных колодцев, глубину заложения и их техническое состояние;

б) использование данных технического учета при разработке планов строительства, восстановления и реконструкции сооружений, а также для определения финансовых средств на производство восстановительного и капитального ремонта;

в) обеспечение сведениями по техническому учету соответствующих служб и организаций для их оперативной деятельности.

Техническое состояние системы ливневой канализации определяется в соответствии с характеристиками износа, отраженными в таблице № 5а.

Таблица № 5а

Категория технического	Характеристики износа ливневой канализации	Процент износа, %
------------------------	--	-------------------

состояния сооружения		
	I. Трубы небольших диаметров, сечений (непроходимые) гончарные, асбоцементные, бетонные, железобетонные:	
I	Уклоны в порядке. Просадки грунта по линии прокладки труб не наблюдаются. Концы труб в колодцах в целости. При просмотре трубы на свет повреждений не обнаруживается.	0-10
II	Разрушений по линии прокладки труб не наблюдается. Концы труб имеют незначительные повреждения в виде трещин и выкрошившихся отдельных мест. Смещений в стыках не наблюдается.	11-30
III	По линии прокладки труб имеются просадки грунта, концы труб выкрошились. Имеются смещения стыков и нарушения уклонов трубопровода из-за осадки отдельных звеньев. Засоры трубопровода.	31-60
IV	Просадки грунта на большом протяжении. Трубопроводы не просвечиваются из-за полного разрушения стенок или значительного смещения стыков на большом протяжении.	более 60
	II. Трубы больших диаметров, сечений (проходимые) бетонные, железобетонные:	
I	Уклоны правильные. Осадки грунта по линии прокладки труб не наблюдаются. Осадок и разъединения стыков не имеется. Концы труб в полной сохранности.	0-10
II	Уклоны правильные. Концы труб имеют незначительные повреждения в виде небольших трещин. Смещений в стыках не наблюдается.	11-30
III	Стенки труб имеют значительные повреждения. Наблюдается обнажившаяся арматура. Уклоны нарушены. Имеются смещения в стыках и просадки звеньев, засорение и застои воды.	31-60
IV	По линии прокладки труб имеется просадка грунта на значительном протяжении. Стенки труб имеют разрушения. Выходы труб разрушены. Водосток не действует.	более 60
	III. Колодцы. 3.1. Кирпичные колодцы	

I	Кладка в полном порядке. Трещин и выветривания швов кладки не имеется. Люк, крышка (решетка, обойма) в хорошем состоянии.	0-10
II	Небольшие трещины по швам кладки со следами выветривания и выкрошивания отдельных кирпичей. Люк, крышка (обойма, решетка) в исправности.	11-30
III	В стенках колодца значительные трещины. Выкрошивание кирпичей и раствора. Люк, крышка (обойма, решетка) имеют повреждения.	31-60
IV	Значительные деформации и разрушения стенок и дна колодца. Крышка люка расколота (решетка поломана).	61-100
	3.2. Бетонные колодцы (сборные, комбинированные)	
I	Трещин и повреждений в стенках колодца нет. Расхождений стыков колец не наблюдается. Лоток в исправности. Люк, крышка (решетка, обойма) в хорошем состоянии.	0-10
II	Небольшие трещины в стенках колодца. Сдвигов отдельных колец не наблюдается. Лоток в исправности. Люк, крышка (решетка, обойма) в исправности.	11-30
III	Кольца колодцев имеют сдвиги. Стенки имеют повреждения в виде больших трещин. Лоток разрушен. Плита перекрытия, люк, крышка (обойма, решетка) имеют повреждения.	31-60
IV	Кольца колодца имеют большие разрушения. Лоток разрушен. Плита перекрытия разрушена. Крышка люка расколота (решетка поломана).	61-100

Примечание: категория технического состояния I – отлично, II – хорошо, III – удовлетворительно, IV – неудовлетворительно.

41. Оценку технического состояния водопропускных труб следует производить с учетом неисправностей, приведенных в таблице № 5а.

42. Для всех мостов и других сооружений, находящихся на балансе как титульные, дается балансовая стоимость сооружений по данным бухгалтерского учета.

43. Сбор перечисленной в пунктах 32-42 информации об искусственных сооружениях производится на основе анализа технической документации, имеющейся в органах дорожно-эксплуатационной службы, и внешним осмотром сооружений в натуре.

6. Учет служебных технических и гражданских зданий и сооружений

44. Учету подлежат:

а) здания дорожной службы – здания управления дороги, дорожных участков, дорожно-строительных подразделений, дорожно-ремонтных пунктов, дорожных и линейных мастеров, дорожных бригад и ремонтеров; здания охраны больших мостов, тоннелей, переправ; жилые здания (и комплексы зданий) для рабочих и служащих, занятых ремонтом и содержанием дорог; технические здания для хранения и ремонта техники, материалов и тому подобное;

б) здания автотранспортной службы – здания и сооружения, обслуживающие пассажирские и грузовые перевозки, павильоны, пассажирские и грузовые автостанции, автовокзалы, мотели, кемпинги, перецепные пункты, станции технического обслуживания транспортных средств, автозаправочные станции, моечные пункты и т.п., столовые, кафе, контрольно-диспетчерские пункты, пункты ГАИ.

45. При проведении учета составляют перечень зданий дорожной службы с указанием их полезной площади, целевого назначения и степени фактического использования, типа (постоянные, временные) зданий, материалов, из которых они сооружены, технического состояния, степени соответствия их по количеству и качеству, целевому назначению. Указывают, кем осуществляются эксплуатация, ремонт и содержание зданий. Для комплексов зданий, выделенных по учету как самостоятельные объекты, приводят балансовую стоимость на основе данных бухгалтерского учета.

46. Здания и сооружения различных служб, не находящиеся на балансе специализированных дорожных организаций, не подлежат детальному учету; по ним дается лишь краткая текстовая характеристика с указанием местоположения, состава комплекса, общего технического состояния и соответствия своему назначению.

7. Учет и общая оценка инженерных обустройств и обстановки

47. К инженерным сооружениям и обстановке пути (Приложение № 6 к настоящему Положению), подлежащим учету, относятся:

а) тротуары всех типов, включая въезды во дворы, находящиеся в полосе отвода дороги;

б) бортовые камни;

в) остановочные павильоны капитального и легкого типов;

г) остановочные площадки посадки и высадки пассажиров;

д) площадки стоянки автотранспорта и видовые;

е) местные уширения (карманы) остановок пунктов общественного транспорта;

ж) площадки конечных пунктов остановок (отстоя, разворота) общественного транспорта;

- з) эстакады и смотровые ямы;
- и) подпорные стенки;
- к) сигнальные столбики;
- л) дорожные знаки по группам ГОСТ ПМР ГОСТ Р 52289-2009;
- м) светофорные объекты;
- н) дорожные ограждения – металлические, железобетонные, тросовые, каменные и бетонные парапеты, тумбы, надолбы и прочие ограждающие устройства вдоль дорог и на разделительной полосе;
- о) наружное освещение дорог: количество светильников, протяженность линий (с указанием данных об их балансовой принадлежности);
- п) железнодорожные переезды в одном уровне с дорогой;
- р) искусственные сооружения (мосты, трубы);
- с) ливневая канализация;
- т) переходы подземные;
- у) туалеты и придорожные колодцы вне населенных пунктов, включенные в балансовую стоимость дорог;
- ф) придорожные (линейные) насаждения, включенные в балансовую стоимость дорог;
- х) здания и сооружения дорожной службы: дорожно-эксплуатационные пункты и производственные базы (включая склады, битумохранилища, асфальтобетонные заводы и т.п.);
- ц) прикромочные лотки цементобетонных покрытий;
- ч) железобетонные водоотводные лотки;
- ш) земляное полотно.

48. Учет перечисленных элементов выполняют на основе анализа имеющейся технической документации и осмотра элементов в натуре. Фиксируются местоположение, типы и соответствие современным требованиям (по качеству, количеству и местоположению), отмечается эффективность их работы, влияние на условия содержания дорог и обеспечение удобств и безопасности движения.

Для линий связи и электропередач и других коммуникаций, расположенных вдоль дорог, но не состоящих на балансе специализированных дорожных организаций, в тексте отмечается их местоположение и влияние на движение по дорогам и содержание дорог.

8. Сбор данных об интенсивности движения и составе транспортных средств

49. Данные о среднегодовой интенсивности движения и составе транспортных средств вычисляются по данным среднесуточного учета движения и интенсивности на каждом учетном пункте.

50. Исключен (-а).

51. Учет движения транспортных средств может выполняться различными автоматическими счетчиками или постами наблюдателей.

Учету подлежат транспортные средства, проходящие в данном сечении дороги в обоих направлениях (раздельно).

52. При проведении контрольного учета движения постами учетчиков транспортный поток дифференцируют на группы:

- а) грузовые автомобили малой грузоподъемности (до 2 т);
- б) грузовые автомобили средней грузоподъемности (от 2,1 до 5 т);
- в) грузовые автомобили большой грузоподъемности (от 5,1 до 10 т);
- г) грузовые автомобили особо большой грузоподъемности (свыше 10 т);
- д) автопоезда (с отметкой марки тягача и типа автопоезда);
- е) автобусы;
- ж) легковые автомобили;
- з) мотоциклы, мотороллеры, мопеды.

9. Краткие выводы по результатам технической инвентаризации дорог

53. На основании работ, выполненных по технической инвентаризации, заполняются сводные ведомости (приложения № 2-10 к настоящему Положению) и составляется пояснительная записка с перечнем, характеристикой и оценкой выполненных работ.

54. На основе материалов инвентаризации уточняется распределение дорог по их административному и народно-хозяйственному значению, по техническим категориям и весовым параметрам транспортных средств, возможным для пропуска по дорогам в разные периоды года, принимаются решения по закреплению дорог, ранее не находившихся на балансе специализированных дорожных или других организаций и имеющих существенное значение для движения, или решения о ликвидации дорог, утративших свое значение.

55. По совокупности основных элементов дороги, уточненных при технической инвентаризации (параметры элементов плана, продольного и поперечного профилей, дорожная одежда), устанавливают техническую категорию дороги применительно к требованиям законодательства по проектированию автомобильных дорог и улиц. При этом отступления по ширине проезжей части в меньшую сторону от установленных для принимаемой категории на отдельных участках дороги не должны превышать 0,5 м; по ширине земляного полотна – 2 м; отступления по величине радиусов кривых в плане и продольном профиле должны быть не более 20%. Для дорог I-III категории вместо усовершенствованных типов покрытий могут быть на отдельных участках покрытия переходного типа.

Суммарная протяженность участков с отступлениями от норм (по всем перечисленным элементам) не должна превышать 25% общей протяженности дороги. При несоблюдении указанных требований отдельным участкам дороги необходимо присваивать соответствующие технические категории.

Приложение № 1
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации автомобильных
дорог общего пользования, находящихся
в государственной собственности,
и улично-дорожной сети, находящейся
в муниципальной собственности

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ПОКРЫТИЯ ПО РОВНОСТИ

Оценка	Нормы ровности при измерении трехметровой рейкой для типов покрытий								
	усовершенствованных капитальных			усовершенствованных облегченных			переходных		
	количество просветов, %		максима- льный просвет, мм	количество просветов, %		максима- льный просвет, мм	количество просветов, %		максима- льный просвет, мм
	до 3 мм	более 5 мм		до 4 мм	более 7 мм		до 8 мм	более 15 мм	
Отлично	95	1	7	95	1	9	95	1	20
Хорошо	90	2	8	90	2	11	90	2	25
Удовлетво- рительно	80	5	10	80	5	14	80	5	30

Приложение № 2
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети, находящейся
в муниципальной собственности

СВОДНАЯ ВЕДОМОСТЬ АВТОДОРОГ, УЛИЦ

№ п/п	Наименование автодорог, улиц	Протяженность участка, км	Ширина проезжей части (средняя), м	Площадь покрытия, кв. м	Площадь съездов с капитальным типом покрытия, кв. м	Тип покрытия	Тротуары, включая въезды во дворы, кв. м	Бортовые камни, п. м	Год и вид последнего ремонта (капитальный, средний)	Техническая категория дороги (I – V), их функциональное значение
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Приложение № 4
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации автомобильных
дорог общего пользования, находящихся
в государственной собственности,
и улично-дорожной сети, находящейся
в муниципальной собственности

ВЕДОМОСТЬ
БОЛЬШИХ И СРЕДНИХ МОСТОВ НА ДОРОГАХ
ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

№ п/п	Номер моста	Наименование дороги и водотока	Километры ПК..... +	Название ближайшего населенного пункта и расстояние до него	Грузоподъемность, т	Ширина проезжей части, м	Ширина тротуаров, м	Нагрузка, Тс		Материал и конструкция проезжей части	Конструкция моста, наименование материала, конструкция пролетных строений (с указанием системы)
								расчетная	допускаемая		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Продолжение Приложения № 4

Длина моста по проезжей части, м	Высота моста (от горизонта МВ до верха проезжей части), м	Материал и конструкция опор	Наличие и тип регуляционных сооружений	Год ввода в эксплуатацию	Год последнего капитального ремонта	Год послед него испытания и обследования мостостанцией	Категория технического состояния моста					Примечание
							по пропуску движения	по пропуску паводка	по конструктивным особенностям			
									прозжей части	пролетны x строений	опор	
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

продолжение таблицы Приложения № 6

Сигнальные столбики, шт.	Дорожные знаки, шт.	Светофорные объекты, шт.	Ограждения, п. м				Наружное освещение дорог		Железнодорожные переезды в одном уровне с автодорогой, шт.
			Металлические	Железобетонные	Тросовые	Прочие	Количество светильников, шт.	Протяженность линий, км	
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

продолжение таблицы Приложения № 6

Переходы подземные, шт.	Туалеты вне населенных пунктов, шт.	Придорожные колодцы вне населенных пунктов, шт.	Придорожные (линейные) насаждения, км	Здания и сооружения дорожной службы, тыс. м ²
20	21	22	23	24

».

Приложение № 7
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности

ВЕДОМОСТЬ ЛИВНЕВЫХ КАНАЛИЗАЦИЙ

№ п/п	Адрес и маршрут прохождения ливневого коллектора	Основной коллектор с разбиением на участки в зависимости от диаметра, (сечение/длина), мм/м	Итого длина, м	Соедини- тельные ветви, м	Длина всего, м	Количество смотровых колодцев		Количество дождеприемных колодцев		Категория технического состояния (I – IV)
						СК	СК совм.	ДК	решетка	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

».

Приложение № 8
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности

ВЕДОМОСТЬ КОЛОДЦЕВ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ АВТОДОРОГ, УЛИЦ
(для расчета коэффициента Кк)

№ п/п	Наименование автодорог, улиц	от дома № до дома №	Протяженность участка, м	Ширина участка, м	Площадь покрытия, кв. м	Количество колодцев, шт.
1	2	3	4	5	6	7

».

Приложение № 9
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности

ВЕДОМОСТЬ УЧАСТКОВ АВТОДОРОГ,
УЛИЦ С ПРОДОЛЬНЫМИ УКЛОНАМИ БОЛЕЕ ДОПУСТИМЫХ
(для расчета коэффициента $K_{уп}$)

№ п/п	Наименование автодорог, улиц	Протяженность участка, м	от дома № до дома №, пикет	Величина продольного уклона, ‰

Приложение № 10
к Положению о порядке проведения
технической инвентаризации
автомобильных дорог общего пользования,
находящихся в государственной собственности,
и улично-дорожной сети,
находящейся в муниципальной собственности

КОНСТРУКТИВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, УЛИЦ

№ п/п	Наименование автодорог, улиц	от дома № до дома №, пикет	Откосы, км		Земляное полотно в нулевых отметках, км	Укреплен- ные обочины, км	Кюветы, км	Бермы, км	Боковые резервы, км	Банкеты, км
			насыпи	выемки						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

продолжение таблицы Приложения № 10

Кавальеры, км	Нагорные канавы, км	Прикром- очные лотки, км	Железобетонные водоотводные лотки, км	Прочие водосбросные сооружения, шт.	Летние полевые и тракторные пути, км
12	13	14	15	16	17