



ПРАВИТЕЛЬСТВО
ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

6 августа 2013 года

№ 172

г. Тирасполь

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



ТУРАНСКАЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Постановлению Правительства
Приднестровской Молдавской
Республики
от 6 августа 2013 года № 172

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.

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. По данным специализированных дорожных организаций и основных автотранспортных организаций выявляют ведомственные дороги, используемые как дороги общего пользования, а также дороги, утратившие свое значение.

9. Производится учет ведомственных и дорог, используемых в качестве дорог общего пользования, для их включения в перечень дорог и инвентаризации.

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 дорог, как правило, принимают на основе паспортов дорог, титульных списков, проектных и других материалов. При отсутствии данных по дорогам местного значения протяженность не допускается принимать по показателям спидометра автомобиля при специальном проезде по этим дорогам.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования устанавливают от начального до конечного пункта непрерывно, независимо от административного и хозяйственного подчинения пересекаемой дорогой территории и от прокладки дороги в пределах населенных пунктов.

16. В качестве начальных и конечных точек при установлении протяженности дорог следует принимать:

а) для дорог, соединяющих населенные пункты, - здания государственных администраций, здания почтамтов или другие государственные, общественные и исторические здания и сооружения, расположенные в центральной части населенного пункта;

б) для дорог, соединяющих между собой дороги, - точки пересечения осей этих дорог.

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 отмечают:

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) ширина земляного полотна;
- в) ширина проезжей части (наличие укрепленных полос обочин, разделительных полос);
- 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; измеряют ширину полосы отвода только в местах ее резкого изменения, хорошо заметного визуально.

При отсутствии заметных на глаз изменений ширину проезжей части, разделительных полос, обочин, укрепленной части обочин измеряют на магистральных и республиканских дорогах через 5 км, на дорогах местного значения государственной собственности через 10 км. Элементы поперечного профиля этих дорог измеряют в случаях изменений, замечаемых визуально при проезде.

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

На улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности, ширину проезжей части геометрических элементов поперечного и продольного профиля дороги или улицы определяют только в местах их резкого изменения, хорошо заметного визуально.

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	Отдельные дефекты бетонирования и повреждения конструкций (раковины, сколы, недостаточная толщина защитного слоя бетона и т.п.); немногочисленные трещины раскрытием до	Повышенная влажность древесины и скопления грязи; зазоры и неплотности в узлах, врубках и других сопряжениях;

	разрушения окраски; ослабление отдельных заклепок или болтов	0,3 мм; отдельные коррозионные повреждения бетона и арматуры; разрушение обетонирования стальных элементов или бетона в стыках сборных конструкций	ослабления болтов и хомутов
II	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	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	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
III	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	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	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

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 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	Угрожающие устойчивости сооружений подмывы опор, откосов земляного полотна и регуляционных 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. Для системы ливневой канализации указывают местоположение; материал, из которого сооружена система (сталь, железобетон, камень, бетон), форма поперечного сечения (круглая, прямоугольная, овоидальная, трапецеидальная и др.); количество очков трубы; диаметр или ширина отверстия трубы основного коллектора, ответвлений; общая длина; глубина заложения; количество смотровых колодцев; количество дождеприёмных колодцев; год постройки; техническое состояние.

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

Таблица № 5

Категория технического состояния сооружения	Неисправности водопропускных труб и труб ливневой канализации
I	Трещины раскрытием до 0,3 мм; раковины, сколы бетона, места с недостаточной толщиной защитного слоя в железобетонных трубах; отдельные разрушения цинкового покрытия, незначительные расстройств болтовых соединений в металлических гофрированных трубах

II	Просадки отдельных звеньев, наличие продольной растяжки трубы с просыпанием грунта засыпки через швы; просадки лотков трубы; отрыв оголовков
III	Значительные просадки большей части трубы и дорожного покрытия над трубой; значительные смятия звеньев и разрывы болтовых соединений в металлических гофрированных трубах

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, перцепные 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 обустройствам и обстановке дорог, подлежащих учету и характеристике, относятся:

а) дорожные ограждения - металлические, железобетонные и деревянные барьерного типа; каменные и бетонные парапеты, тросовые ограждения, тумбы, надолбы и др., а также ограждающие устройства вдоль дорог и на разделительной полосе;

б) направляющие устройства;

в) дорожные знаки по группам ГОСТ 10807-78;

г) светофоры и светофорные объекты;

д) остановки транспорта общего пользования, площадки для стоянки и остановки автомобилей, обзорные площадки;

е) разметка проезжей части дорог и вертикальная разметка;

ж) снегозащитные ограждения вдоль дорог, снегозащитные и декоративные зеленые насаждения, другие элементы оформления и оборудования придорожной полосы;

з) тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки вдоль автомобильных дорог, находящихся в государственной собственности;

и) прибортовые тротуары улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности;

к) линии связи дорожной службы и освещение дорог, включенные в балансовую стоимость дорог государственной и муниципальной собственности;

л) оборудование охраняемых переездов в одном уровне через железные дороги;

м) наличие ливневой канализации (для улично-дорожной сети муниципальной собственности).

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 об интенсивности движения в разные периоды года и составе транспортных средств устанавливаются в основном по данным учета, проводимого специализированными дорожными и другими организациями.

50. При отсутствии данных по учету движения следует проводить контрольные учеты движения в процессе инвентаризации дорог.

Пункты учета располагают в местах резкого изменения интенсивности движения или состава транспортных средств, определяемого на основе визуальной оценки при проездах по дорогам.

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 №№ 2-5 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), устанавливаются техническая категория 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 ДОРОГ ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

№ по пор	Наименование автомобильной дороги	Общая протяженность дороги, км	Административное значение	Протяженность участков, км											
				по технической категории					обеспечивающих движение		с шириной земляного полотна, м				
				I	II	III	IV	V	кругло-годовое	сезонное	до 8	8-10	10-12	12-15	более 15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Продолжение Приложения № 2

Протяженность участков, км													Железнодорожные переезды в одном уровне, шт.	Кривые в плане с радиусами менее допустимых			
с шириной проезжей части, м					с типами покрытий				с состоянием покрытий			с укрепленными обочинами		шт.	км		
4-5,5	5,5-6,5	6,5-7,0	7,0-7,5	более 7,5	Усовершенствованными		переходными	низшими	хорошим	удовлетворительным	плохим						
17	18	19	20	21	капитальными	облегченными						22	23	24	25	26	27

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

