

ПРАВИТЕЛЬСТВО  
ПРИДНЕСТРОВКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

26 февраля 2014 года

№ 61

Об утверждении Положения  
о порядке планирования, утверждения, финансирования  
производства дорожно-строительных работ и о приёмке  
выполненных работ на предмет соблюдения  
технологий стандартов и требований безопасности

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), Правительство Приднестровской Молдавской Республики

п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить Положение о порядке планирования, утверждения, финансирования производства дорожно-строительных работ и о приёмке выполненных работ на предмет соблюдения технологий стандартов и требований безопасности (прилагается).

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

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА

Т.ТУРАНСКАЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ  
к Постановлению Правительства  
Приднестровской Молдавской  
Республики  
от 26 февраля 2014 года № 61

ПОЛОЖЕНИЕ  
о порядке планирования, утверждения, финансирования  
производства дорожно-строительных работ и о приёмке  
выполненных работ на предмет соблюдения  
технологий стандартов и требований безопасности

1. Общие положения

1. Настоящее Положение определяет общие требования по планированию, утверждению и финансированию дорожно-строительных работ, а также устанавливает единый порядок приемки выполненных работ при строительстве (реконструкции) и ремонте автомобильных дорог общего пользования.

2. Действие настоящего Положения распространяется на автомобильные дороги общего пользования, находящиеся в государственной собственности, и улично-дорожную сеть, находящуюся в муниципальной собственности (далее – автомобильные дороги).

2. Планирование видов и объемов дорожных работ

3. Планирование видов и объемов дорожных работ производится на основании выявления участков дорог, фактическое состояние которых по каким-либо параметрам и характеристикам не удовлетворяет действующим требованиям к обеспеченной скорости, безопасности дорожного движения, пропускной способности, способности пропускать транспортные средства с разрешенной массой и осевыми нагрузками, а также с учётом перспективных планов использования автомобильных дорог.

4. Систематическое обследование является основой управления состоянием автомобильных дорог и исходной базой для эффективного использования средств и материальных ресурсов, направляемых на реконструкцию, ремонт и содержание дорожной сети.

5. Обследование и оценка состояния автомобильных дорог и дорожных сооружений производится два раза в год – весной и осенью – на протяжении всего срока службы дорог и дорожных сооружений.

6. Для проведения обследования и оценки состояния автомобильных дорог создаётся межведомственная комиссия.

Количественный состав комиссии определяется уполномоченным исполнительным органом государственной власти, осуществляющим реализацию политики в области дорожного хозяйства.

В состав комиссии в обязательном порядке включаются представители соответствующих государственных администраций городов (районов) Приднестровской Молдавской Республики, Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Приднестровской Молдавской Республики, исполнительного органа государственной власти, наделенного властными полномочиями для осуществления функций государственного надзора за соблюдением законодательства Приднестровской Молдавской Республики в сфере дорожного хозяйства, в том числе за строительством, содержанием и ремонтом автомобильных дорог, и представители организаций-балансодержателей автомобильных дорог общего пользования, а также приглашаются депутаты соответствующих городских (районных) Советов народных депутатов.

7. Оценку качества и состояния автомобильных дорог производят:

а) при сдаче дороги в эксплуатацию после строительства с целью определения начального фактического транспортно-эксплуатационного состояния и сопоставления с нормативными требованиями;

б) периодически в процессе эксплуатации для контроля за динамикой изменения состояния дороги, прогнозирования этого изменения и планирования работ по ремонту и содержанию;

в) при разработке плана мероприятий или проекта реконструкции, капитального ремонта или ремонта;

г) после выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на участках выполнения этих работ с целью определения фактического изменения транспортно-эксплуатационного состояния дорог.

8. По результатам обследования и оценки состояния автомобильных дорог в процессе эксплуатации выявляют участки дорог, не отвечающие нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию, определяют виды и состав основных работ и мероприятий по содержанию, ремонту и реконструкции с целью повышения их транспортно-эксплуатационного состояния до требуемого уровня.

Критерии оценки состояния автомобильных дорог определены в Приложении к настоящему Положению.

9. Результаты обследования и оценки дорог являются информационной базой для разработки в установленном порядке проектов реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания эксплуатируемых дорог.

10. Обследование включает осмотр и визуальную оценку отдельных элементов дорог и дорожных сооружений, а также инструментальные измерения параметров и транспортно-эксплуатационных характеристик в установленном порядке.

11. Обследования проводят в теплый период года путем визуального осмотра с простейшими измерениями.

12. В начале обследований проводят визуальный осмотр дороги, в процессе которого уточняют:

а) местоположение начала и конца характерных участков дороги, основных населенных пунктов, мостов и путепроводов, пересечений с крупными водными преградами, железными дорогами и тому подобное;

б) местоположение участков дороги, для которых отсутствует исходная информация в технической документации;

в) места проведения детального инструментального обследования транспортно-эксплуатационных характеристик.

13. В процессе обследований определяют и уточняют:

а) длину дороги и ее характерных участков, длины прямых и кривых в плане, радиусы кривых в плане, углы поворота трассы, наличие на кривых в плане виражей и их уклоны;

б) продольные уклоны и обеспечение видимости на кривых в плане и продольном профиле, на пересечениях и примыканиях;

в) высоту насыпей, тип местности по увлажнению;

г) ширину проезжей части, краевых укрепительных полос, обочин, в том числе ширину укрепленной поверхности и неукрепленной части обочин, ширину полос загрязнения у кромок проезжей части;

д) тип и состояние дорожной одежды и покрытия на проезжей части, на краевых полосах и обочинах;

е) показатель продольной и поперечной ровности и коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием;

ж) дефектность покрытия на всем протяжении дороги;

з) прочность дорожной конструкции на участках с неудовлетворительной ровностью и на участках, где визуально установлено наличие характерных дефектов (сетки трещин, ямочность, глубокая колея и так далее);

и) интенсивность и состав движения;

к) фактические габариты и длину мостов;

л) местоположение и степень соответствия требованиям нормативных документов площадок отдыха, а также пересечений с автомобильными и железными дорогами, автобусных остановок, ограждений, направляющих и сигнальных устройств, элементов искусственного освещения, в том числе наличие искусственного освещения на пересечениях в разных уровнях, на участках дорог, проходящих через населённые пункты, на остановках общественного транспорта, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек;

м) обозначение и оборудование пешеходных переходов;

н) состояние дорожных знаков, разметки и светофоров;

о) систему информационного, маршрутного ориентирования водителей, в том числе для грузового и транзитного транспорта.

14. Полные первичные обследования проводят, как правило, в следующей последовательности:

а) визуальный осмотр дороги;

б) определение параметров геометрических элементов дороги;

в) оценка продольной ровности дорожного покрытия;

- г) оценка поперечной ровности (колеяности) дорожного покрытия;
- д) оценка сцепных качеств дорожного покрытия;
- е) оценка состояния покрытия и прочности дорожной конструкции;
- ж) обследование состояния инженерного оборудования и обустройства;
- з) определение интенсивности и состава движения;
- и) сбор данных о дорожно-транспортных происшествиях.

При этом отдельные виды работ могут выполняться одновременно.

15. Работы по обследованию автомобильных дорог относятся к категории опасных. Все лица, участвующие в этой работе, должны строго и неукоснительно соблюдать действующие Правила техники безопасности при строительстве, ремонте и содержании дорог, а также другие ведомственные правила и инструкции.

16. По результатам обследования проводится анализ состояния дорог для решения следующих задач:

а) разработки краткосрочных и среднесрочных программ ремонта или реконструкции дороги с определением участков, подлежащих ремонту или реконструкции, назначением вида, адреса, объема и очередности дорожно-ремонтных работ с учётом установки и реконструкции технических средств регулирования дорожного движения, а также с расчетом необходимых для этих целей финансовых ресурсов;

б) определения годовой потребности в физическом и денежном выражении в ремонте, реконструкции и содержании автомобильных дорог;

в) распределения денежных средств, выделенных на ремонт, реконструкцию и содержание автомобильных дорог;

г) разработки программы ремонтных работ по каждому исполнительному органу государственной власти, осуществляющему реализацию политики в области дорожного хозяйства, исходя из величины выделенных средств.

### 3. Утверждение программ развития дорожной отрасли

17. По результатам весеннего обследования формируются проекты программ развития дорожной отрасли по автомобильным дорогам общего пользования на следующий финансовый год, по результатам осеннего обследования, по необходимости, в вышеуказанные программы вносятся корректировки.

В ходе проведения осеннего обследования проводится также проверка готовности дорожных организаций к работе в осенне-зимний период.

18. Программы развития дорожной отрасли на соответствующий финансовый год за счет средств, выделяемых из Дорожного фонда Приднестровской Молдавской Республики в отношении автомобильных дорог общего пользования и их составных частей, находящихся в государственной собственности, и улично-дорожной сети, находящейся в муниципальной собственности, разрабатываются и утверждаются в соответствии с Законом Приднестровской Молдавской Республики от 29 сентября 2005 года № 630-3-III «О Дорожном фонде Приднестровской Молдавской Республики» (САЗ 05-40)

(далее Закон Приднестровской Молдавской Республики «О Дорожном фонде Приднестровской Молдавской Республики»).

#### 4. Финансирование дорожно-строительных работ

19. Основным источником финансирования дорожно-строительных работ являются средства Дорожного фонда Приднестровской Молдавской Республики.

20. Направления, по которым расходуются средства Дорожного фонда Приднестровской Молдавской Республики, указаны в Законе Приднестровской Молдавской Республики «О Дорожном фонде Приднестровской Молдавской Республики».

21. Порядок финансирования дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования определён законами Приднестровской Молдавской Республики «О Дорожном фонде Приднестровской Молдавской Республики» и о республиканском бюджете на соответствующий год.

Финансирование производится главными распорядителями средств Дорожного фонда Приднестровской Молдавской Республики при наличии согласования актов выполненных работ Министерством экономического развития Приднестровской Молдавской Республики в электронной форме.

Акты выполненных работ по содержанию и текущему ремонту автомобильных дорог общего пользования, находящихся в муниципальной собственности, и их составных частей согласованию в Министерстве экономического развития Приднестровской Молдавской Республики не подлежат.

#### 5. Приёмка дорожно-строительных работ

22. Приемка выполненных дорожных работ осуществляется ежемесячно путем комиссионного обследования (осмотра).

Количественный и персональный состав комиссии определяется:

а) исполнительным органом государственной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики в сфере дорожного хозяйства, – по автомобильным дорогам общего пользования, находящимся в государственной собственности;

б) соответствующими государственными администрациями городов (районов) Приднестровской Молдавской Республики – по автомобильным дорогам общего пользования, находящимся в муниципальной собственности.

В состав комиссии по приемке выполненных работ на автомобильных дорогах общего пользования, находящихся в муниципальной собственности, в обязательном порядке включается представитель исполнительного органа государственной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики в сфере дорожного хозяйства.

23. Приёмка выполненных работ на предмет соблюдения технологий стандартов и требований безопасности производится в соответствии со Сводом

правил Приднестровской Молдавской Республики 32-105-2013 «Правила приёмки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог».

ПРИЛОЖЕНИЕ  
к Положению о порядке  
планирования, утверждения,  
финансирования производства  
дорожно-строительных работ  
и о приёмке выполненных работ  
на предмет соблюдения  
технологий стандартов и  
требований безопасности

Критерии оценки  
состояния автомобильных дорог

Оценка	Состояние
1	2
<b>1. ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ</b>	
а) цементобетонное	
Отлично	Дефектов нет
Хорошо	Шелушение в отдельных местах (не более 100 м на 1000 м покрытия), не полностью заполненные мастикой швы.
Удовлетворительно	Выкрашивание, раковины, разрушение кромок проезжей части, граней плит (суммарно, не более 200 м на 1000 м), наличие ям, выбоин, просадок и выступов у труб мостов, не влияющих на безопасность движения (суммарно до 10 м на 1000 м); незаполненные мастикой швы и трещины.
Неудовлетворительно	Выкрашивание, раковины, разрушение кромок проезжей части, граней плит (суммарно, более 200 м на 1000 м), наличие ям, выбоин, просадок и выступов у труб мостов, не влияющих на безопасность движения (суммарно более 10 м на 1000 м); незаполненные мастикой швы и трещины.
б) Асфальтобетонные, из щебёночных и гравийных материалов, обработанных органическими вяжущими	
Отлично	Дефектов нет
Хорошо	Шелушение, наличие отдельных не заполненных мастикой трещин, отсутствие подсыпки в местах выпотевания битума.
Удовлетворительно	Наличие волн, наплывов, ям, выбоин, колеяности, просадки и выступы у труб и мостов, не влияющие на безопасность движения (суммарно до 10 м на 1000 м), скол кромок, деформация бордюров, не заполненные мастикой трещины, грязь и застой воды на проезжей части.
Неудовлетворительно	Наличие волн, наплывов, ям, выбоин, колеяности, просадки и выступы у труб и мостов, не влияющие на безопасность движения (суммарно более 10 м на 1000 м), скол кромок, деформация бордюров, не заполненные мастикой трещины, грязь и застой воды на проезжей части.
в) гравийные и щебёночные покрытия	
Отлично	Дефектов нет.
Хорошо	Отдельные нарушения поперечного профиля, разуплотнение верхнего слоя, не ухудшающие безопасность движения (суммарно до 100 м на 1000 м), наличие пыли, грязи.

Удовлетворительно	Нарушение поперечного профиля, вызывающие застой воды на покрытии; наличие волн, выбоин, неровностей и колейность, не влияющих на безопасность движения (суммарно до 200 м на 1000 м); наличие катуна и отдельных посторонних предметов на покрытии, снижающих скорость движения.
Неудовлетворительно	Нарушение поперечного профиля, вызывающие застой воды на покрытии; наличие волн, выбоин, неровностей и колейность, не влияющих на безопасность движения (суммарно более 200 м на 1000 м); наличие катуна и отдельных посторонних предметов на покрытии, снижающих скорость движения.
<b>2. ЗЕМЛЯНОЕ ПОЛОТНО И ВОДООТВОД</b>	
Отлично	Дефектов нет
Хорошо	Незначительное нарушение поперечных уклонов обочин и деформация бровки, откосов (суммарно до 100 п.м. на 1 км дороги); загрязнение системы водоотвода, нет задерживающие воду; наличие в полосе отвода скошенной травы и древесно-кустарниковой растительности (после корчёвки).
Удовлетворительно	Нарушены поперечные уклоны обочин, имеется деформация бровки, откосов, начальная стадия размывов на откосах (суммарно до 200 м.п. на 1 км дороги); незначительные просадки, колейность, нарушение сопряжения обочины с покрытием, наличие не укрепленных обочин (суммарно до 100 п.м. на 1 км дороги); заиленность лотков, кюветов, перепадов, нагорных канав и т.д. до 1/3 глубины (суммарно до 200 п.м на 1 км дороги); наличие кустарника на откосах, не ограничивающего видимости.
Неудовлетворительно	Нарушены поперечные уклоны обочин, имеется деформация бровки, откосов, начальная стадия размывов на откосах (суммарно более 200 м.п. на 1 км дороги); незначительные просадки, колейность, нарушение сопряжения обочины с покрытием, наличие не укрепленных обочин (суммарно более 100 п.м. на 1 км дороги); заиленность лотков, кюветов, перепадов, нагорных канав и т.д. до 1/3 глубины (суммарно более 200 п.м на 1 км дороги); наличие кустарника на откосах, не ограничивающего видимости.
<b>3. ОБСТАНОВКА ДОРОГИ</b>	
Отлично	Дефектов нет, на дорогах с цементобетонным и асфальтобетонным покрытием имеется разметка проезжей части, соответствующая ГОСТ ПМР ГОСТ Р 51256-2009 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования».
Хорошо	Дорожные знаки и ограждения находятся в исправном состоянии, обеспечивающем безопасность движения. При этом отсутствуют 1-2 предписывающих или указательных знака на 5-километровом участке. В отдельных местах нарушена окраска знаков, ограждений и разметки проезжей части (до 100 п.м. на 1 км дороги).
Удовлетворительно	Отдельные дорожные знаки установлены с нарушением ГОСТ ПМР ГОСТ Р 52289-2009 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (не более 30 % установленных знаков на 1 км дороги), нарушена окраска элементов обстановки и повреждён местами светоотражающий материал. Отсутствует не более 2-х знаков на 5-километровом участке и местами разметка (до 200 п.м. на 1 км дороги), а также нет отдельных направляющих столбиков, имеются

	неисправности барьерного ограждения, отдельные неорганизованные съезды (не более 3-х на 5-километровом участке). Все имеющиеся дефекты не угрожают безопасности движения.
Неудовлетворительно	Отдельные дорожные знаки установлены с нарушением ГОСТ ПМР ГОСТ Р 52289-2009 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (более 30 % установленных знаков на 1 км дороги), нарушена окраска элементов обстановки и повреждён местами светоотражающий материал. Отсутствует более 2-х знаков на 5-километровом участке и местами разметка (более 200 п.м. на 1 км дороги), а также нет отдельных направляющих столбиков, имеются неисправности барьерного ограждения, отдельные неорганизованные съезды (более 3-х на 5-километровом участке). Все имеющиеся дефекты угрожают безопасности движения.
<b>4. ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ</b>	
Отлично	Дефектов нет
Хорошо	Имеются мелкие дефекты элементов сооружения: не значительные трещины, нарушения слоя износа полотна, повреждения окраски (количество таких сооружений не превышает 20 % от общего количества сооружения на 5-километровом участке), трубы не заилены, подводящие русла расчищены.
Удовлетворительно	На отдельных искусственных сооружениях имеются дефекты, не влияющие на прочность конструкции и безопасность движения: по проезжей части мостовых сооружений не отремонтированы перила, ограждающие устройства, покрытие, тротуары и водоотводные устройства; по железобетонным мостам – имеются раковины, трещины, сколы, вызывающие коррозию арматуры и бетона; по опорным частям – не произведена подтяжка анкерных болтов, покраска, устройство защитных конструкций, натирка катков графитом; по трубам – не заделаны швы и трещины, не отремонтированы лотки, не выровнены русла в пределах трубы и около неё, не устранены просадки на проезжей части и размывы насыпи над трубой (количество таких сооружений не превышает 30 % от общего количества на 5-километровом участке).
Неудовлетворительно	На отдельных искусственных сооружениях имеются дефекты, влияющие на прочность конструкции и безопасность движения: по проезжей части мостовых сооружений не отремонтированы перила, ограждающие устройства, покрытие, тротуары и водоотводные устройства; по железобетонным мостам – имеются раковины, трещины, сколы, вызывающие коррозию арматуры и бетона; по опорным частям – не произведена подтяжка анкерных болтов, покраска, устройство защитных конструкций, натирка катков графитом; по трубам – не заделаны швы и трещины, не отремонтированы лотки, не выровнены русла в пределах трубы и около неё, не устранены просадки на проезжей части и размывы насыпи над трубой (количество таких сооружений превышает 30 % от общего количества на 5-километровом участке).
<b>5. ОБУСТРОЙСТВО ДОРОГИ</b>	
Отлично	Обустройство дороги (автопавильоны, комплексы дорожной службы, площадки отдыха и др.) дефектов не имеет и содержится в чистоте; работы по озеленению выполнены полностью и качественно.

Хорошо	Элементы обустройства и озеленения имеют незначительные дефекты: повреждена окраска, отсутствуют отдельные урны, скамейки, имеется незначительная ямочность на площадках и н.д., своевременно не убраны высохшие деревья и кустарники, имеются остатки покоса в полосе отвода.
Удовлетворительно	Элементы обустройства с дефектами, не влияющими на выполнение их функций, составляют не более 30 % от общего количества элементов на 5-километровом участке. Количество повреждённых насаждений высохших деревьев и кустарников составляет не более 10 % от общего количества насаждений. Имеется не скошенная трава на участке не более 20 % от общей площади полосы отвода на 5-километровом участке.
Неудовлетворительно	Элементы обустройства с дефектами, не влияющими на выполнение их функций, составляют более 30 % от общего количества элементов на 5-километровом участке. Количество повреждённых насаждений высохших деревьев и кустарников составляет более 10 % от общего количества насаждений. Имеется не скошенная трава на участке более 20 % от общей площади полосы отвода на 5-километровом участке.