ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

Комитет города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов

МЕТОДИКА

определения стоимости проектирования трамвайных путей, осуществляемого с привлечением средств бюджета города Москвы

МРР-3.2.49-14

СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ ГОРОДА МОСКВЫ

НИАЦ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

2014

gost.e-ecolog.ru

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

Комитет города Москвы по ценовой политике в строительстве
и государственной экспертизе проектов

МЕТОДИКА

определения стоимости проектирования
трамвайных путей, осуществляемого
с привлечением средств бюджета
города Москвы

МРР-3.2.49-14

2014

«Методика определения стоимости проектирования трамвайных путей, осуществляемого с привлечением средств бюджета города Москвы. МРР-3.2.49-14» разработана специалистами ГБУ «НИАЦ» (С.А. Копбаев, Е.А. Игошин) при участии специалистов ГУП «МосгортрансНИИпроект» (А.Г. Рохманько, Б.Г. Хорович, П.С. Зубков).

«Методика определения стоимости проектирования трамвайных путей, осуществляемого с привлечением средств бюджста города Москвы. МРР-3.2.49-14» утверждена и введена в действие приказом Комитета города Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов от 28.10.2014 №95.

© Государственное бюджетное учреждение города Москвы «Научно-исследовательский аналитический центр» (ГБУ «НИАЦ»), 2014

СОДЕРЖАНИЕ

		Стр.
	Введение	5
1.	Общие положения	6
2.	Методика определения стоимости проектных работ	10
3.	Базовые цены на проектные работы	12
	Приложения	
	Приложение 1. Рекомендуемое распределение относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации	15
	Приложение 2. Примеры расчета стоимости проектных работ	16

ВВЕДЕНИЕ

Настоящая «Методика определения стоимости проектирования трамвайных путей, осуществляемого с привлечением средств бюджета города Москвы. МРР-3.2.49-14» (в дальнейшем – «Методика») разработана специалистами ГБУ «НИАЦ» при участии ГУП «МосгортрансНИИпроект».

Основанием для разработки «Методики» являются постановление Правительства Москвы от 14.11.2006 №900-ПП «О порядке перехода на определение сметной стоимости строительства объектов в городе Москве с применением территориальных сметных нормативов в уровне цен по состоянию на 1 января 2000 года» и постановление Правительства Москвы от 02.09.2011 №408-ПП «Об утверждении государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы» на 2012-2016 годы и на перспективу до 2020 года».

Необходимость разработки данного документа вызвана отсутствием в настоящее время в системе Московских региональных рекомендаций (МРР) прямых расценок на проектирование трамвайных путей в городе Москве.

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

- «Сборник базовых цен на проектные работы для строительства в городе Москве, осуществляемые с привлечением средств бюджета города Москвы. МРР-3.2.06.08-13»;
- «Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» (утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 87);
- СП 98.13330.2012 «Трамвайные и троллейбусные линии» (Актуализированная редакция СНиП 2.05.09-90).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая «Методика» является методической основой для определения стоимости проектирования прокладки трамвайных путей в городе Москве по различным технологиям.

1.2. Трамвайный путь – это участок земляного полотна с рельсами на специальном основании, обеспечивающий движение трамвайных вагонов.

1.3. Настоящая «Методика» является дополнением к «Сборнику базовых цен на проектные работы для строительства, осуществляемые с привлечением средств бюджета города Москвы. МРР-3.2.06.08-13» и включает в себя базовые цены на проектирование трамвайных путей обычного трамвая с различными типами конструкций:

- трамвайные пути на шпальном основании;
- трамвайные пути на шпальном основании с верхним покрытием зоны трамвайных путей;
- трамвайные пути на бесшпальном сборном или монолитном основании.

Также в «Методике» представлены базовые цены на проектирование стрелочных переводов и пересечений.

1.4. Базовые цены настоящей «Методики» рассчитаны в уровне цен по состоянию на 01.01.2000 года в зависимости от натуральных показателей объектов проектирования.

1.5. В базовых ценах настоящей «Методики» учтены все затраты проектной организации, связанные с расходами по оплате труда участников работы, содержанию необходимого административно-управленческого персонала, отчисления на государственное страхование, материальные затраты, амортизационные отчисления на полное восстановление основных производственных фондов и расходов по всем видам их ремонта, арендная плата, налоги и сборы (кроме НДС), установленные в законодательном порядке, а также прибыль.

1.6. Распределение стоимости основных проектных работ, определенной на основании настоящей «Методики», представлено в таблице 1.1.

Таблица 1.1

№	Виды документации	Доля стоимости основных проектных работ (%)
1.	Проектная документация (П)	40
2.	Рабочая документация (Р)	60
3.	Проектная и рабочая документация (П+Р)*	100

Рекомендуемое распределение относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации представлено в приложении 1 к настоящей «Методике».

1.7. Величина базовых цен уточняется применением корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы выполнения работ. При применении нескольких корректирующих коэффициентов их значения перемножаются, а их произведение (кроме коэффициента, учитывающего сокращение сроков проектирования) не должно превышать 2,0.

1.8. Приведение базовой цены к текущему уровню осуществляется путем применения коэффициента пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости проектных работ в текущий уровень цен, утвержденных в установленном порядке ($К_{пер}$).

1.9. В базовых ценах на проектные работы настоящей «Методики» учтены и не требуют дополнительной оплаты следующие затраты:

- защита проектной документации в органах экспертизы и утверждающих инстанциях и внесение соответствующих изменений по их замечаниям;
- участие в составлении заданий на проектирование (исключая технологическое задание, составляемое заказчиком);
- участие совместно с заказчиком в проведении обязательных согласований проектной документации;
- определение стоимости проектирования объекта;
- составление договора на выполнение проектных работ.

*Данная строка включена справочно для определения общей стоимости разработки проектной и рабочей документации (при необходимости).

1.10. В базовых ценах на проектные работы не учтены и требуют дополнительной оплаты работы и услуги, приведенные в разделе 5 МРР-3.2.06.08-13 (при условии включения этих работ в задание на проектирование), а также сопутствующие расходы, приведенные в пункте 1.7 МРР-3.2.06.08-13

1.11.В базовых ценах на проектные работы также не учтены и требуют дополнительной оплаты следующие проектные работы:

- проектирование технологического и инженерного оборудования остановочных пунктов (стоимость определяется по МРР-3.2.67.02-13, МРР-3.2.06.08-13 и МРР-3.2.14.02-12);
- проектирование контактных сетей трамвайных линий (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13, таблица 3.10.10);
- проектирование переустройства и выноса из зоны строительства всех видов инженерных сетей и коммуникаций (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13);
- проектирование озеленения и благоустройства за пределами зоны примыкания трамвайных путей к проезжей части (стоимость определяется по МРР-3.2.14.04-12);
- разработка мероприятий по сохранности существующих сооружений, попадающих в зону производства работ (стоимость определяется по МРР-3.2.67.02-13);
- проектирование выноса из зоны строительства и переустройства автомобильных дорог, контактных сетей трамвайных и троллейбусных линий (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13);
- проектирование сооружений: трамвайное депо, конечные станции, мастерские электро- и путевого хозяйства, центральные диспетчерские пункты, тяговые подстанции (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13, приложение 3);
- проектирование городских улиц и дорог, тротуаров, мостов, путепроводов, эстакад, автопроездов вдоль трассы (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13);

- проектирование водостоков и дренажей (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13);

- проектирование кабельных линий (стоимость определяется по МРР-3.2.06.08-13).

Стоимость выполнения дополнительных проектных работ определяется по вышеприведенным нормативно-методическим документам по ценообразованию в проектировании с учетом коэффициента на состав работ.

1.12. Работы по сбору исходных данных относятся к функциям заказчика и, при поручении данных работ исполнителю, стоимость определяется дополнительно. Оплата затрат производится за счет средств на содержание службы заказчика.

1.13. Компенсация затрат, связанных с выполнением функций генерального проектировщика или курированием при двойном, тройном и т.д. субподряде, устанавливается в размере до 5% в пределах стоимости работ, поручаемых субподрядным организациям.

1.14. Базовыми ценами учтена подготовка проектной и рабочей документации в количестве четырех экземпляров на бумажном носителе и одном экземпляре на электронном носителе. При этом субподрядная проектная организация должна выдавать генеральному проектировщику один экземпляр на бумажном носителе и один на электронном носителе дополнительно к обязательным экземплярам.

1.15. Настоящая «Методика» не применяется для определения стоимости проектирования трамвайных путей скоростного трамвая.

2. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ ПРОЕКТНЫХ РАБОТ

2.1. Базовая цена на проектные работы определяется в зависимости от натурального показателя по формуле:

$$\mathbf{Ц_{(б)} = а + в \cdot X}, \qquad (2.1)$$

где

$\mathbf{Ц_{(б)}}$ – базовая цена проектных работ в ценах на 01.01.2000 (тыс. руб);

а – постоянная величина, в тыс. руб.;

в – постоянная величина, имеющая размерность тыс. руб. на единицу натурального показателя;

X – натуральный показатель.

Параметры «а» и «в» являются постоянными для определенного интервала изменения натурального показателя.

Значения параметров «а», «в» и натурального показателя «X» представлены в разделе 3.

2.2. Базовая стоимость проектных работ определяется по следующей формуле:

$$\mathbf{С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times \prod_{i=1}^{n} К_i}, \qquad (2.2)$$

где:

$\mathbf{С_{(б)}}$ – базовая стоимость проектных работ в уровне цен по состоянию на 01.01.2000 года;

$\mathbf{Ц_{(б)}}$ – базовая цена проектных работ в уровне цен по состоянию на 01.01.2000 года;

$\mathbf{К_в}$ – коэффициент, учитывающий вид разрабатываемой документации (определяется по таблице 1.1);

$\mathbf{К_{ср}}$ – коэффициент, учитывающий состав разделов разрабатываемой проектной и рабочей документации (определяется по приложению 1);

$\prod_{i=1}^{n} К_i$ – произведение корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы и условия проектирования.

2.3. Стоимость проектных работ, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, в текущем уровне цен определяется по следующей формуле:

$$\mathbf{C_{(т)} = C_{(б)} \times K_{пер}}, \qquad (2.3)$$

где

$\mathbf{C_{(т)}}$ – стоимость проектных работ, осуществляемых с привлечением средств бюджета города Москвы, в текущих ценах;

$\mathbf{K_{пер}}$ – коэффициент пересчета базовой стоимости проектных работ в текущий уровень цен (утверждается в установленном порядке).

2.4. В качестве натурального показателя при расчете базовой цены проектных работ по трамвайным путям принимается общая суммарная протяженность трамвайного пути в обоих направлениях, выраженная в п.м. одиночного пути. При расчете базовой цены проектных работ для двойного пути величина натурального показателя определяется суммированием протяженности одиночных путей разных направлений.

2.5. Базовые цены настоящей «Методики» применяются при проектировании трамвайных путей при их новой прокладке и реконструкции.

2.6. Стоимость проектных работ по капитальному ремонту существующих трамвайных линий определяется с коэффициентом 0,8.

Под капитальным ремонтом трамвайного пути понимается проведение работ по полной замене всех элементов на аналогичные более новые элементы без изменения конструкции пути и с сохранением существующей трассы.

2.7. Базовыми ценами настоящей «Методики» учтены проектные работы по восстановлению дорожного покрытия и газонов в зоне примыкания трамвайных путей.

2.8. Стоимость проектных работ по демонтажу существующих трамвайных путей определяется в размере 5% от стоимости проектирования трамвайных путей с аналогичным конструктивным решением.

3. БАЗОВЫЕ ЦЕНЫ НА ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ

Таблица 3.1

№	Наименование объекта проектирования	Натуральный показатель «Х»	Параметры базовой цены	
			а, тыс.руб.	в, тыс.руб./ ед.нат.показ.
1.	Трамвайный путь, шпально-щебеночная конструкция с деревянными и железобетонными шпалами с рельсами Т62, Т 60, Р65, Р50, п.м одиночного пути:	до 50	16,0	-
		от 50 до 500	2,0	0,280
		от 500 до 1000	10,0	0,264
		от 1000 до 5000	24,0	0,250
		от 5000 до 10000	199,0	0,215
		от 10000 до 15000	679,0	0,167
		от 15000 до 20000	979,0	0,147
		свыше 20000	3919,0	-
2.	Трамвайный путь на бесшпальном сборном или монолитном основании с рельсами Т62, Т60, Р65, Р50, LK, п.м одиночного пути:	до 50	41,6	-
		от 50 до 500	4,0	0,752
		от 500 до 1000	20,0	0,720
		от 1000 до 5000	165,0	0,575
		от 5000 до 10000	700,0	0,468
		от 10000 до 15000	1590,0	0,379
		от 15000 до 20000	2190,0	0,339
		свыше 20000	8970,0	-
3.	Верхнее покрытие зоны трамвайных путей на шпально-щебеночном основании (железобетонное или асфальтное), площадью, кв.м:	до 100	12,0	-
		от 100 до 1000	1,0	0,110
		от 1000 до 5000	12,0	0,099
		от 5000 до 10000	27,0	0,096
		от 10000 до 15000	87,0	0,090
		от 15000 до 20000	192,0	0,083
		от 20000 до 30000	472,0	0,069
		от 30000 до 40000	562,0	0,066
		свыше 40000	3202,0	
4.	Одиночный стрелочный перевод	1 перевод	8,0	-
5.	Одиночный стрелочный перевод с пересечением	1 перевод	9,5	-
6.	Обогрев стрелочных переводов	1 перевод	3,0	-
7.	Автоматизация стрелочных переводов	1 перевод	5,0	-
8.	Размещение поста сигналиста	1 пост	4,0	-
9.	Остановочная платформа с пандусом для обеспечения доступа маломобильным категориям населения	1 остановка	13,5	-
10.	Посадочная площадка, расположенная в уровне обособленного трамвайного полотна	1 остановка	4,0	-

Примечания:

1. Базовые цены настоящей таблицы приведены на проектирование трамвайных путей в однопутном исчислении. Протяженность трамвайных путей определяется с учетом длины стрелочных переводов.

2. При проектировании участков трамвайных путей с устройствами виброшумогашения к базовой цене проектирования таких участков по пунктам 1 и 2 настоящей таблицы применяется коэффициент 1,1. К устройствам виброшумогашения относятся шумопоглащающие профили и виброизоляционные маты из полимерных материалов, включаемые в конструкцию трамвайных путей на отдельных участках вблизи жилых и общественных зданий.

3. К базовым ценам на трамвайные пути (пункты 1 и 2) применяются следующие корректирующие коэффициенты в зависимости от количества кривых на 1 п.км. одиночного пути:

- до 2,0 кривых К=0,9;
- от 2,0 до 5,0 кривых К=1,0;
- свыше 5,0 кривых К=1,1.

4. При проектировании участков трамвайных путей на эстакадах, мостах, путепроводах или в тоннелях к базовой цене проектирования таких участков по пунктам 1 и 2 настоящей таблицы применяется коэффициент 1,2. Данный коэффициент учитывает затраты на проектирование охранных приспособлений (высокий борт, охранный рельс, контррельс), увязку конструкции трамвайных путей с конструкцией мостового полотна, разработку проектных решений для компенсации температурных перемещений пролетных строений, разработку специальных конструктивных элементов для водоотвода в составе конструкции пути (дренажные трубки, воронки, «казинаки»).

5. Стоимость проектирования временного мощения зоны трамвайных путей определяется по пункту 3 таблицы с применением коэффициента 0,07.

6. В базовых ценах на проектирование остановочных платформ (пункты 9 и 10 таблицы) не учтено проектирование технологического и инженерного оборудования остановочных пунктов (информационные табло, пункты продажи билетов, турникеты, электроосвещение и электрооборудование платформы, линии связи, разработка индивидуальных проектов павильонов ожидания для пассажиров).

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение 1

Рекомендуемое распределение
относительной стоимости основных проектных работ по разделам проектной и рабочей документации

Таблица 1.1

№	Объект	Вид док-ции	План пути	Продольный профиль	Поперечные профили	Ведомость объемов работ	Поясни-тельная записка	ПОС	СМ
1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*
1.	Трамвайные пути	П	25,0	15,0	15,0	20,0	4,0	11,0	10,0
		Р	22,0	26,0	22,0	20,0	4,0	6,0	-
		П+Р	22,0	21,0	18,0	20,0	4,0	8,0	7,0

Приложение 2

Примеры расчета стоимости проектных работ

Пример 1.

Определить стоимость проектирования восстановления (реконструкции) трамвайных путей с укладкой верхнего покрытия из крупноразмерных железобетонных плит.

Исходные данные:

Протяженность трамвайных путей – 2402,72 п.м одиночного пути.

Площадь верхнего покрытия зоны трамвайных путей (железобетонного) – 6055 кв.м.

Количество кривых всего 6 шт.; в расчете на 1 п.км одиночного пути – 6:2,402= 2,5.

Количество одиночных стрелочных переводов: 7 шт.

Количество стрелочных переводов с пересечением: 3 шт.

Обогрев стрелочных переводов: 10 шт.

Расчет стоимости проектных работ:

1. Базовая стоимость проектирования трамвайных путей определяется по формулам (2.1) и (2.2) на основании параметров базовой цены, приведенных в пункте 1 таблице 3.1:

$С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (а + в \cdot Х) \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (24{,}0+0{,}250 \times 2402{,}72) \times \times 1{,}0 \times 1{,}0 \times 1{,}0 = 624{,}68$ тыс.руб.,

где

$К_в$=1,0 – разрабатывается проектная и рабочая документация (пункт 3 таблицы 1.1);

$К_{ср}$ =1,0 – объем работ 100% (приложение 1).

$ПК_i$ =1,0 – коэффициент по примечанию 3 к таблице 3.1.

2. Базовая стоимость проектирования верхнего покрытия зоны трамвайных путей (железобетонного) определяется по формулам (2.1) и (2.2) на основании параметров базовой цены, приведенных в пункте 3 таблице 3.1:

$С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (а + в \cdot Х) \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (27,0+0,096\times 6055) \times$ $\times 1,0 = 608,28$ тыс.руб.

3. Базовая цена проектирования одиночного стрелочного перевода в соответствии с пунктом 4 таблицы 3.1 составляет 8,0 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования 7 стрелочных переводов составит: $8,0 \times 7 = 56,0$ тыс.руб.

4. Базовая цена проектирования стрелочного перевода с пересечением в соответствии с пунктом 5 таблицы 3.1 составляет 9,5 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования 3 стрелочных переводов составит: $9,5 \times 3 = 28,5$ тыс.руб.

5. Базовая цена проектирования обогрева стрелочного перевода в соответствии с пунктом 6 таблицы 3.1 составляет 3,0 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования обогрева 10 стрелочных переводов составит $3,0 \times 10 = 30,0$ тыс.руб.

6. Всего базовая стоимость проектных работ составит:

$С_{(б)} = 624,68 + 608,28 + 56,0 + 28,5 + 30,0 = 1347,46$ тыс.руб.

7. Текущая стоимость проектных работ определяется по формуле (2.3) и составляет:

$С_{(т)} = С_{(б)} \times К_{пер} = 1347,46 \times 3,238 = 4363,08$ тыс.руб.,

где 3,238 – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости предпроектных, проектных и других видов работ II квартал 2014 года к ценам 2000 года (согласно приказу Москомэкспертизы от 20.01.2014 № 5).

Пример 2.

Определить стоимость проектирования восстановления трамвайных путей с укладкой блочной (бесшпальной) конструкции.

Исходные данные:

Протяженность трамвайных путей – 1149,00 п.м одиночного пути.

Количество кривых всего 5 шт.; в расчете на 1 п.км одиночного пути – $5:1,149 = 4,35$.

Расчет стоимости проектных работ:

1. Базовая стоимость проектирования трамвайных путей определяется по формулам (2.1) и (2.2) на основании параметров базовой цены, приведенных в пункте 2 таблице 3.1:

$С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (а + в \cdot Х) \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (165,0+0,575 \times 1149) \times$
$\times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 \times 1,0 = 825,67$ тыс.руб.,

где

$К_в$=1,0 – разрабатывается проектная и рабочая документация (пункт 3 таблицы 1.1);

$К_{ср}$ =1,0 – объем работ 100% (приложение 1).

$ПК_i$ =1,0 – коэффициент по примечанию 3 к таблице 3.1.

2. Текущая стоимость проектных работ определяется по формуле (2.3) и составляет:

$С_{(т)} = С_{(б)} \times К_{пер} = 825,67 \times 3,238 = 2673,52$ тыс.руб.,

где 3,238 – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости предпроектных, проектных и других видов работ II квартал 2014 года к ценам 2000 года (согласно приказу Москомэкспертизы от 20.01.2014 № 5).

Пример 3.

Определить стоимость проектирования восстановления (реконструкции) трамвайных путей с укладкой с железнодорожными рельсами на железобетонных шпалах

Исходные данные:

Протяженность трамвайных путей – 2933,76 п.м одиночного пути.

Площадь верхнего покрытия зоны трамвайных путей (железобетонного) в местах пересечений, пешеходных дорог и т.д. – 2483,17 кв.м.

Количество кривых всего 18 шт.; в расчете на 1 п.км одиночного пути – 18:2,93= 6,14.

Количество одиночных стрелочных переводов: 5 шт.

Количество стрелочных переводов с пересечением: 1 шт.

Обогрев стрелочных переводов: 6 шт.

Автоматизация стрелочных переводов: 3 шт.

Остановочная платформа с пандусом для обеспечения доступа маломобильным категориям населения: 7 шт.

Посадочная площадка, расположенная в уровне обособленного трамвайного полотна: 2 шт.

Расчет стоимости проектных работ:

1. Базовая стоимость проектирования трамвайных путей определяется по формулам (2.1) и (2.2) на основании параметров базовой цены, приведенных в пункте 1 таблице 3.1:

$С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (а + в \cdot Х) \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (24{,}0+0{,}250\times2933{,}76) \times$
$\times 1{,}0\times1{,}0\times1{,}1 = 757{,}44 \times 1{,}1 = 833{,}18$ тыс.руб.,

где

$К_в$=1,0 – разрабатывается проектная и рабочая документация (пункт 3 таблицы 1.1);

$К_{ср}$ =1,0 – объем работ 100% (приложение 1).

$ПК_i$ =1,1– коэффициент по примечанию 3 к таблице 3.1.

2. Базовая стоимость проектирования верхнего покрытия зоны трамвайных путей (железобетонного) определяется по формулам (2.1) и (2.2) на основании параметров базовой цены, приведенных в пункте 3 таблице 3.1:

$С_{(б)} = Ц_{(б)} \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (а + в \cdot Х) \times К_в \times К_{ср} \times ПК_i = (12{,}0+0{,}099\times2483{,}17)\times$
$\times 1{,}0 = 257{,}83$ тыс.руб.

3. Базовая цена проектирования одиночного стрелочного перевода в соответствии с пунктом 4 таблицы 3.1 составляет 8,0 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования 5 стрелочных переводов составит: $8{,}0\times5= 40{,}0$ тыс.руб.

4. Базовая стоимость проектирования стрелочного перевода с пересечением в соответствии с пунктом 5 таблицы 3.1 составляет 9,5 тыс.руб.

5. Базовая цена проектирования обогрева стрелочного перевода в соответствии с пунктом 6 таблицы 3.1 составляет 3,0 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования обогрева 6 стрелочных переводов составит 3,0 × 6 = 18,0 тыс.руб.

6. Базовая цена проектирования автоматизации стрелочного перевода в соответствии с пунктом 7 таблицы 3.1 составляет 5,0 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования автоматизации 3 стрелочных переводов составит 5,0 × 3 = 15,0 тыс.руб.

7. Базовая цена проектирования 1 остановочной платформы с пандусом в соответствии с пунктом 9 таблицы 3.1 составляет 13,5 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования 7 остановочных платформ составляет 13,5× 7 = 94,5 тыс.руб.

8. Базовая цена проектирования 1 посадочной площадки в соответствии с пунктом 10 таблицы 3.1 составляет 4,0 тыс.руб.

Базовая стоимость проектирования 2 посадочных площадок составляет 4,0× 2 = 8,0 тыс.руб.

9. Всего базовая стоимость проектных работ составит:

$С_{(б)}$ = 833,18 +257,83 +40,0 +9,5 +18,0 +15,0 + 94,5 + 8,0 = 1276,01тыс.руб.

10. Текущая стоимость проектных работ определяется по формуле (2.3) и составляет:

$С_{(т)} = С_{(б)} \times К_{пер}$ = 1276,01× 3,238 = 4131,72 тыс.руб.,

где 3,238 – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости предпроектных, проектных и других видов работ II квартал 2014 года к ценам 2000 года (согласно приказу Москомэкспертизы от 20.01.2014 № 5).

Научно-техническое издание

МЕТОДИКА

определения стоимости проектирования трамвайный путей, осуществляемого с привлечением средств бюджета города Москвы

МРР-3.2.49-14

Ответственная за выпуск Л.А. Бычкова

Государственное бюджетное учреждение города Москвы «Научно-исследовательский аналитический центр» (ГБУ «НИАЦ»)

125047, Москва, 2-я Брестская ул., д.8

Подписано к печати 29.10.2014. Бумага офсетная. Формат 60х901/16.

Право распространения указанного документа принадлежит ГБУ «НИАЦ». Любые другие организации, распространяющие документ нелегально, тем самым нарушают авторские права разработчиков. Материалы издания не могут быть переведены или изданы в любой форме без получения разрешения от издателя.

За информацией о приобретении нормативно-методической литературы обращаться в ГБУ «НИАЦ»
127254 г. Москва, ул. Добролюбова, д.3, стр.1. Тел.:(495) 604-48-90

Заявки на приобретение литературы:
e-mail: gost.e-ecolog.ru **факс:(495) 604-48-90, доб.125**

gost.e-ecolog.ru
gost.e-ecolog.ru

ГБУ «НИАЦ» принимает заказы на разработку и оказывает консультации по применению методических рекомендаций по ценообразованию в проектировании и строительстве
тел.:(495) 604-48-90

gost.e-ecolog.ru