Правительство Москвы
Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы

МЕТОДИКА

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

МРР- 3.2.03.03-1-10

СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ
В ПРОЕКТНОМ КОМПЛЕКСЕ

Москва 2011

gost.e-ecolog.ru

Правительство Москвы
Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы

МЕТОДИКА

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

МРР- 3.2.03.03-1-10

Москва 2011

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

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

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

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

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

СОДЕРЖАНИЕ

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

ВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

1. ОБЩИЕ МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

Таблица 1

Состав и структура работ
по планировке объектов улично-дорожной сети

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

продолжение таблицы 1

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

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

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

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

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

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

В состав таких работ (услуг) входят:

– разработка планировочного решения при реализации первоочередных мероприятий;

– проектирование вариантов разделов состава работ по планировке объектов улично-дорожной сети;

– сбор исходных данных.

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

– подготовка технического задания;

– работы по получению согласований проектных решений в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 6 апреля 2010 года № 270-ПП;

– подготовка пояснительных графических и текстовых материалов к заседаниям Правительства Москвы по вопросу об утверждении проектов планировки.

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

– расходы по оплате счетов согласующих и проводящих экспертизу организаций по работам, выполняемым в установленном порядке или по поручениям заказчика в случае, если данные услуги не входят в перечень документов, выдаваемых заявителям без взимания платы;

– расходы на изготовление дополнительных экземпляров сверх предусмотренных пунктом 1.2 настоящей «Методики»;

– налог на добавленную стоимость (НДС);

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

2. МЕТОДИКА РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ

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

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

где:

$C_{(тек)}$ – стоимость работ по планировке объектов улично-дорожной сети в текущем уровне цен;

$C_{маг(б)}$ – базовая стоимость работ по планировке транспортной магистрали (определяется в порядке, изложенном в пункте 2.2);

$C_{узл(б)}$ – базовая стоимость работ по планировке транспортных узлов (определяется в порядке, изложенном в пункте 2.3);

$C_{д(б)}$ – базовая стоимость работ, не учтенных установленным составом (определяется в порядке, изложенном в разделе 4);

$K_{пер}$ – коэффициент пересчета (инфляционного изменения) базовой стоимости предпроектных, проектных и других работ в проектировании в текущий уровень цен, утверждаемый в установленном порядке.

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

$$C_{маг(б)} = БУПС_{м} \times L \times ПК_{i}, \quad (2.2)$$

где:

$БУПС_{м}$ – базовый удельный показатель стоимости работ по планировке транспортной магистрали в расчете на 1 км протяженности магистрали (определяется по таблице 2 настоящей «Методики»);

L – протяженность магистрали в км (указывается в техническом задании);

$ПК_{i}$ – произведение корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы и условия проектирования (приведены в примечаниях к таблице 2 и в разделе 3).

Базовые удельные показатели стоимости работ по планировке транспортных магистралей (**БУПС$_м$**) представлены в таблице 2.

Таблица 2

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

Примечания к таблице 2:

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

2.3 Базовая стоимость работ по планировке транспортных узлов $\mathbf{С_{узл(б)}}$ определяется по формуле:

$$\mathbf{С_{узл(б)} = БУПС_у \times n \times ПК_i}, \quad (2.3)$$

где:

$БУПС_у$ – базовый удельный показатель стоимости работ по планировке планировки транспортных узлов в расчете на 1 узел (определяется по таблице 3 настоящей «Методике»);

n – количество транспортных узлов одинакового класса (указывается в техническом задании);

$ПК_i$ – произведение корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы и условия проектирования (приведены в примечаниях к таблице 3 и разделе 3).

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

Таблица 3

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

Примечания к таблице 3:

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

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

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

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

Таблица 4

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

3.3. Коэффициент, учитывающий полноту проработки документации ($К_{ср}$), определяется по формуле:

$$К_{ср} = К_{pi} \times К_{кi},$$

где:

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

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

Пример расчета $К_{ср}$ представлен в приложении.

4. ПОРЯДОК РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННЫХ УСТАНОВЛЕННЫМ СОСТАВОМ

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

- для магистралей: $\mathbf{С_{м.пм.(Б)} = БУПС_{м.пм.} \times L \times ПК_i}$,
- для транспортных узлов: $\mathbf{С_{у.пм.(Б)} = БУПС_{у.пм.} \times n \times ПК_i}$,

где:

$\mathbf{С_{м.пм.(Б)}}$, $\mathbf{С_{у.пм.(Б)}}$ – базовые стоимости разработки планировочного решения при реализации первоочередных мероприятий, соответственно, магистрали и транспортных узлов;

$\mathbf{БУПС_{м.пм.}}$ $\mathbf{БУПС_{у.пм.}}$ – базовые удельные показатели стоимости разработки планировочного решения при реализации первоочередных мероприятий, соответственно, магистрали в расчете на 1 км протяженности и транспортных узлов в расчете на 1 узел (определяются по таблицам 5 и 6);

L – протяженность магистрали в км;

n – количество транспортных узлов;

$\mathbf{ПК_i}$ – произведения корректирующих коэффициентов, учитывающих усложняющие (упрощающие) факторы (применяются на основании раздела 3 настоящей «Методики»).

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

Таблица 5

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

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

Таблица 6

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

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

Таблица 7

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИМЕР РАСЧЕТА СТОИМОСТИ РАБОТ

1. Исходные данные.

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

2. Расчет.

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

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

продолжение таблицы

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

Таким образом, коэффициент $К_{ср}$ в данном случае составляет 0,931.

2.2. Базовая стоимость работ по планировке магистрали $\mathbf{С_{маг(б)}}$ определяется по формуле (2.2) и составляет:

$$\mathbf{С_{ппм(Б)} = БУПС_м \times L \times ПК_i} = 75{,}91 \times 10{,}5 \times 0{,}8 \times 1{,}0 \times 0{,}931 = \mathbf{593{,}6}\ \text{тыс.руб.},$$

где:

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

1,0 – корректирующий коэффициент К по таблице 4;

0,931 – коэффициент $К_{ср}$.

2.3. Базовая стоимость работ по планировке транспортного узла $\mathbf{С_{узл(б)}}$ определяется по формуле (2.3) и составляет:

$$\mathbf{С_{узл(б)}} = \mathbf{БУПС_у} \times \mathbf{n} \times \mathbf{ПК_i} = 238,58 \times 2 \times 1,0 \times 0,931 = \mathbf{444,24}\ \text{тыс.руб.}$$

где:

1,0 – корректирующий коэффициент К по таблице 4;

0,931 – коэффициент $К_{ср}$.

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

$$\mathbf{С_{(тек)}} = (\mathbf{С_{маг(б)}} + \mathbf{С_{узл(б)}} + \mathbf{С_{д(б)}}) \times \mathbf{К_{пер}} = (593,6 + 444,24) \times 2,822 =$$

$$= \mathbf{2928,8}\ \text{тыс.руб.},$$

где:

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

Научно - техническое издание

М Е Т О Д И К А

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

МРР- 3.2.03.03-1-10

Ответственная за выпуск Минаева А.В.

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

125047, Москва, Триумфальная пл., д.1

Подписано к печати 12.09.2011 г. Бумага офсетная. Формат 60х901/16.

**Право распространения указанного документа принадлежит
ГУП «НИАЦ». Любые другие организации, распространяющие документ
нелегально, тем самым нарушают авторские права разработчиков.
Материалы издания не могут быть переведены или изданы в любой форме
(электронной или механической, включая фотокопию, репринтное воспроизведение,
запись или использование в любой информационной системе) без получения
разрешения от издателя.**

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

**(125047 г.Москва, Триумфальная площадь, д.1, здание Москомархитектуры, 5 этаж, ком.517б)
Тел.:(499) 251-99-58. Факс: (499) 250-99-28
e-mail:** gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru

**ГУП «НИАЦ» принимает заказы на разработку
методических рекомендаций по ценообразованию.
Тел.: (499) 251-99-58
ГУП «НИАЦ» оказывает консультации по применению
нормативно-методической литературы
только своим клиентам. Тел.:(499) 251-99-58**

gost.e-ecolog.ru