Приложение № 3

к Долгосрочному инвестиционному соглашению
№ [ ] от «__» _____ 201_

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Термины и определения, а так же сокращения, используемые в настоящем Приложении и написанные с заглавной буквы, применяются в значениях, приведенных в Приложении №1, если в тексте настоящего Приложения специально не оговорено иное.

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

1.1. Описание Автомобильной Дороги как объекта Соглашения.

1.1.1. Объектом Соглашения является автомобильная дорога М-3 «Украина» - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев) на участках км 124 – км 173 и 173 км - км 194, Калужская область» (далее – «Автомобильная Дорога»).

1.1.2. Автомобильная Дорога включает в себя предусмотренные Проектной Документацией Земельные Участки в границах Полосы Отвода и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, Искусственные Сооружения, производственные объекты, элементы обустройства.

1.1.3. Месторасположение трассы линейного объекта – Калужская область.

1.2. Технические показатели Участка км 124 – км 173 после Реконструкции:

№	Наименование	Ед. изм.	Показатели
			Участок км 124 – км 173
1	Вид строительства		Реконструкция
2	Категория дороги	-	IБ
3	Строительная длина	км	48,936
4	Расчетная скорость	км/час	120
5	Ширина земляного полотна	м	25,25
6	Число полос движения	шт.	4
7	Ширина проезжей части	м	2х 7,5
8	Ширина разделительной полосы	м	2,75

№	Наименование	Ед. изм.	Показатели
			Участок км 124 – км 173
9	Ширина обочины	м	3,75
10	Тип дорожной одежды	-	капитальный
11	Вид покрытия	-	ЩМА
12	Искусственные Сооружения, в том числе:	шт.	15/957,57
	- мосты (ремонт)	шт./м	6/328,81
	- путепроводы	шт./м	6/475,74
	- пешеходные переходы	шт./м	2/120,02
	- экодук	шт./м	1/33,00
13	Транспортные развязки в разных уровнях	шт.	3
	Пересечения в разных уровнях для связи разобщенных территорий	шт.	3
14	Расчетные нагрузки:		
	- для расчета дорожной одежды;	-	А11,5
	- для существующих искусственных сооружений	-	А11
	- для вновь строящихся искусственных сооружений.	-	А14, Н14

Технические показатели Участка км 173 – км 194 после Реконструкции:

№	Наименование	Ед. изм.	Показатели
			Участок км 173 – км 194

№	Наименование	Ед. изм.	Показатели
			Участок км 173 – км 194
1	Вид строительства		Реконструкция
2	Категория дороги	-	IБ
3	Строительная длина	км	21,61
4	Расчетная скорость	км/час	120
5	Ширина земляного полотна	м	25,25
6	Число полос движения	шт.	4
7	Ширина проезжей части	м	2х 7,5
8	Ширина разделительной полосы	м	2,75
9	Ширина обочины	м	3,75
10	Тип дорожной одежды	-	капитальный
11	Вид покрытия	-	ЩМА[1]
12	Искусственные Сооружения, в том числе:	шт.	5/487,53
	- мосты	шт./м	1/260,70
	- путепроводы	шт./м	4/226,83
13	Транспортные развязки в разных уровнях	шт.	3
14	Расчетные нагрузки:		
	- для расчета дорожной одежды;	-	А11,5
	- для расчета мостовых сооружений и труб.	-	А14, Н14

[1] Уточняется по результатам заключения Государственной Экспертизы в отношении Откорректированной Проектной Документации

1.3. Общие требования к организации системы эксплуатации и технического обслуживания.

1.3.1. Требования к Эксплуатации и транспортно-эксплуатационным показателям Автомобильной Дороги (далее – ТЭП), изложенные в настоящем Приложении, должны соблюдаться Исполнителем с момента наступления Стадии Эксплуатации Автомобильной дороги в целом на протяжении всего Срока Действия Соглашения, в том числе в указанный период времени Исполнитель обязан разработать, получить согласование Государственной Компании на все документы, подлежащие разработке в соответствии с Соглашением и настоящим Приложением, а также обеспечить их исполнение.

1.3.2. Требования к ТЭП, изложенные в настоящем Приложении, должны быть соблюдены Исполнителем при передаче Автомобильной Дороги Государственной Компании (на дату завершении действия Соглашения), в том числе в указанный период времени Исполнитель обязан разработать, получить согласование Государственной Компании и соблюдать требования всех документов, подлежащих разработке в соответствии с Соглашением и настоящим Приложением.

1.3.3. Все требования, предъявляемые в соответствии с настоящим Приложением к Эксплуатации Автомобильной Дороги, применяются также и в отношении Искусственных Сооружений.

1.3.4. Обеспечение требуемых значений ТЭП, установленных в Таблице 1, настоящего Приложения должно обеспечиваться согласно Приложений 7, 8, 9, предусмотренных и реализуемых в соответствии с Соглашением, а также иными мерами, указанными в соответствующем разделе настоящего Приложения.

1.3.5. Если обязательными нормативными документами технического регулирования в соответствии с Законодательством установлены или будут установлены иные требования к ТЭП, или изданы новые нормативные документы для определения ТЭП, взамен предусмотренных настоящим Приложением, то применяются требования в соответствии с действующими на момент Эксплуатации нормативными документами технического регулирования.

1.3.6. Все указанные в настоящем Приложении Регламенты должны быть разработаны Исполнителем в соответствии с требованиями действующих на Стадии Эксплуатации

нормативных документов и одобрены Государственной Компанией за 20 (двадцать) дней до Даты Начала Стадии Эксплуатации.

1.3.7. В случае использования иного метода оценки любого из Показателей, указанных в Таблице 1 настоящего Приложения, Исполнитель обязан обеспечить более высокий уровень требований по показателям, учитываемым при расчете соответствующего Показателя, а также обеспечить наличие согласования от Государственной Компании методики оценки соответствующего Показателя с Исполнителем до начала использования данной методики.

1.3.8. При выполнении требований документов технического регулирования (ГОСТ, СНиП и другие), упомянутых в настоящем Приложении, Исполнитель должен использовать редакцию нормативного документа, действующую на момент выполнения Исполнителем действий по выполнению указанных требований.

ГЛАВА 2. ТРЕБОВАНИЯ К ТЭП.

Исполнитель обязан обеспечить реализацию мероприятий по Эксплуатации Автомобильной Дороги из условия соблюдения требований к ТЭП[2] на уровне значений не менее, указанных в Таблице 1.

2.1. Требования к покрытию проезжей части, краевым полосам у обочин и разделительной полосы.

2.1.1. Требования к ровности дорожного покрытия.

2.1.1.1. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги Исполнитель обеспечивает соответствие ровности проезжей части, краевых полос у обочин и разделительной полосы требованиям, установленным в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.1.2. Краевые полосы у обочин и разделительной полосы должны иметь продольную и поперечную ровность такую же, что и ровность проезжей части.

2.1.1.3. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги в период действия Межремонтных Сроков на проезжей части, разделительных полосах и обочинах Исполнитель обеспечивает соответствие значений показателей продольной ровности покрытия

[2] Методика определения в соответствии «ОДН 218.0.006-2002 Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения»

проезжей части, покрытия краевых полос у обочин и разделительной полосы на уровне требований, указанных в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.1.4. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги в период действия Межремонтных Сроков на проезжей части, разделительных полосах и обочинах Исполнитель обеспечивает соответствие значений показателей поперечной ровности покрытия проезжей части, покрытия краевых полос у обочин и разделительной полосы на уровне требований, указанных в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.1.5. Измерение продольной ровности покрытия производится отдельно в прямом и обратном направлениях по каждой полосе движения участками по 100 м по продольному микропрофилю с расчетом международного показателя ровности IRI в соответствии с СТО МАДИ 02066517.1-2006 «Определение продольного микропрофиля дорожной поверхности и международного показателя ровности IRI»

2.1.1.6. Исполнитель обеспечивает соответствие показателей продольной ровности покрытия проезжей части Искусственных Сооружений на уровне требований, указанных в ОДН 218.017-2003 «Руководство по оценке транспортно-эксплуатационного состояния мостовых конструкций».

2.1.1.7. Независимо от используемых приборов и методов оценки ровности покрытий Исполнитель обеспечивает наличие согласованного с Государственной Компанией «Регламента по мониторингу и оценке показателей ровности Дорожного Покрытия Искусственных Дорожных Сооружений, входящих в состав Автомобильной Дороги».

2.1.1.8. Требуемое значение поперечной ровности покрытия проезжей части, покрытия краевых полос у обочин и разделительной полосы, указанное в Таблице 1 настоящего Приложения, определяется в соответствии с методикой, изложенной в ОДН 218.0.006-2002

2.1.1.9. В случае использования иных приборов и методов оценки ровности дорожного покрытия, чем указанные в настоящем Приложении (измерение продольной ровности профилометрическими установками), Исполнитель вправе обеспечивать более высокий уровень требований к продольной и поперечной ровности покрытия проезжей части, покрытия краевых полос у обочин и разделительной полосы.

2.1.1.10. Независимо от используемых приборов и методов оценки ровности покрытий, Исполнитель обеспечивает наличие согласованного с Государственной Компанией «Регламента по мониторингу и оценке показателей продольной и поперечной

ровности Дорожного Покрытия Автомобильной Дороги», включаемого в состав «Регламента по мониторингу и диагностике транспортно-эксплуатационных показателей Автомобильной Дороги (в т.ч. Искусственных Сооружений)».

2.1.2. Требования к ровности покрытия укрепленной части обочин за пределами краевых полос Автомобильной Дороги.

2.1.2.1. С даты начала Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги, а также при приемке работ после Ремонта, Капитального Ремонта значения продольной и поперечной ровности покрытия укрепленной части обочины за пределами краевых полос должно соответствовать значениям, установленным в Проектной Документацией, а на Стадии Эксплуатации в период действия Межремонтных Сроков соответствовать значениям, указанным в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.2.2. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги в период действия Межремонтных Сроков Исполнитель обеспечивает на укрепленной части обочин за пределами краевых полос соответствие значений показателя продольной ровности покрытия укрепленной части обочины не более 660 мм/км согласно ОДН 218.3.039 - 2003.

2.1.2.3. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги в период действия Межремонтных Сроков значение показателя поперечной ровности покрытия укрепленной части обочины за пределами краевой полосы должно соответствовать требованиям, указанным в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.2.4. Требуемое значение поперечной ровности покрытия укрепленной части обочины за пределами краевой полосы, указанное в Таблице 1 настоящего Приложения, установлено для случая измерения неровности с применением рейки с клиновым промерником, согласно разделу 4 ГОСТ 30412-96.

2.1.2.5. В случае использования иных приборов и методов оценки ровности, чем указанные в настоящем Приложении, Исполнитель обеспечивает адекватный или более высокий уровень требований к продольной и поперечной ровности покрытия укрепленной части обочины за пределами краевых полос.

2.1.2.6. Исполнитель обеспечивает проведение Мониторинга ровности покрытия в соответствии с согласованным с Государственной Компанией «Регламентом по мониторингу и оценке показателей продольной и поперечной ровности покрытия укрепленной части обочины за пределами краевых полос Автомобильной Дороги».

2.1.3. Требования к коэффициенту сцепления (продольного) колеса автомобиля с покрытием проезжей части, краевых полос у обочин и разделительной полосы Автомобильной Дороги.

2.1.3.1. Коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части краевых полос у обочин и разделительной полосы Автомобильной Дороги (в т.ч. Искусственных Сооружений) должен соответствовать требованиям, указанным в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.3.2. Краевые полосы у обочин и разделительной полосы должны иметь значение коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием не менее, что и значение коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части.

2.1.3.3. Значение Коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части, краевых полос у обочин и разделительной полосы должно соответствовать требованиям, указанным в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.3.4. Требуемое значение коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части, краевых полос у обочин и разделительной полосы указанное в Таблице 1 настоящего Приложения, установлено для случая измерения неровности с применением автомобильной установки ПКРС-2У согласно ОДН 218.0.006-2002 по «ГОСТ 30413-96. Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорожным покрытием».

2.1.3.5. Исполнитель обеспечивает наличие согласованного с Государственной Компанией «Регламента по Мониторингу и оценке коэффициента сцепления колеса автомобиля с покрытием проезжей части, краевых полос у обочин и разделительной полосы Автомобильной дороги (в т.ч. Искусственных Сооружений), включаемого в состав «Регламента по Мониторингу и Диагностике Транспортно- Эксплуатационных Показателей Автомобильной Дороги».

2.1.3.6. В зимний сезон в период при благоприятных погодных условиях и по завершении нормативного срока борьбы с зимней скользкостью покрытие проезжей части, краевых полос у обочин и разделительной полосы Автомобильной Дороги должно быть чистым, без посторонних предметов и без снежно-ледяных отложений.

2.1.3.7. Исполнитель обеспечивает наличие согласованного с Государственной Компанией «Регламента по борьбе с зимней скользкостью, уборке и утилизации снежных отложений на Автомобильной Дороге (в т.ч. Искусственных Сооружений)».

2.1.4. Требования к грузоподъемности Искусственных Сооружений

2.1.4.1. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги Исполнитель обеспечивает на Искусственных Дорожных Сооружениях соответствие параметров показателей фактической грузоподъемности Искусственных Сооружений не ниже уровня требований, установленных Проектной Документацией на Стадии Реконструкции Автомобильной дороги и значений ТЭП Таблицы 1 настоящего Приложения.

2.1.4.2. Значения показателей фактической грузоподъемности по классам нагрузки АК и НК, осевой и эталонной нагрузке (оцениваемых с учетом фактического состояния пролетных строений, опор и сопряжений с подходами, выявляемого в процессе надзора) мостов, путепроводов и других мостовых сооружений должны определяться максимальной полезной нагрузкой, которую могут воспринять несущие элементы сооружений при расчете по первой группе предельных состояний в соответствии с методиками СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» (Актуализированная редакция СНиП 2.05.03-84*), ВСН 32-89 «Инструкция по определению грузоподъемности железобетонных балочных пролетных строений автодорожных мостов» и других нормативных документов, действующих на период определения фактической грузоподъемности».

2.1.4.3. Исполнитель обеспечивает соответствие значений показателей фактической грузоподъемности расчетным значениям нагрузок по классам нагрузки АК и НК и осевой нагрузке при их расчетных схемах загружения в соответствии с методикой СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» (Актуализированная редакция СНиП 2.05.03-84*), а также значениям и схемам установленных эталонных нагрузок.

2.1.4.4. Исполнитель обеспечивает наличие согласованного с Государственной Компанией (или Уполномоченным представителем Государственной Компании) «Регламента по определению грузоподъемности Искусственных Сооружений при Эксплуатации Автомобильной Дороги и назначению режимов пропуска по ним транспортных средств», в котором регламентируются методики определения фактической грузоподъемности с учетом фактического состояния несущих конструкций, классы, значения и схемы расчетных и эталонных нагрузок, порядок установки временных дорожных знаков ограничения общей массы транспортных средств в потоке и их осевых нагрузок (ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения») порядок пропуска сверхтяжелых нагрузок.

2.1.4.5. Исполнитель обязан обеспечить соответствие расчетных нагрузок и схем нагружения, а также габаритов приближения, на уровне требований, установленных Проектной Документацией на Стадии Реконструкции Автомобильной дороги.

2.1.4.6. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги изменение расчетных нагрузок на ось, схем нагружения и габаритов приближения Искусственных Сооружений недопустимо без наличия письменного согласия Государственной Компании.

2.1.5. Требования к долговечности Искусственных Сооружений

2.1.5.1. На Стадии Эксплуатации Автомобильной Дороги Исполнитель должен обеспечивать показатель долговечности Искусственных Сооружений Автомобильной дороги, но не ниже значений, указанных в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.5.2. Значения показателей долговечности Искусственных Сооружений Автомобильной дороги, должны определяться в соответствии с методикой основных положений СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы», ВСН 4-81 «Инструкция по проведению осмотров мостов и труб на автомобильных дорогах», «Инструкции по диагностике мостовых сооружений на автомобильных дорогах», «ОДН 218.017-2003. Руководство по оценке транспортно-эксплуатационного состояния мостовых конструкций» или в соответствии с другими нормативными документами, действующими на период определения показателя долговечности.

2.1.5.3. Исполнитель обеспечивает наличие согласованного с Государственной Компанией (или уполномоченным представителем Государственной Компании) «Регламента по обеспечению долговечности мостов, путепроводов и других мостовых сооружений при Эксплуатации Автомобильной дороги», в котором регламентируются методики определения фактического состояния Искусственных Сооружений, с учетом износа.

2.1.6. Требования к показателю безопасной скорости на Искусственных Сооружениях

2.1.7.1. При оценке показателя безопасной скорости следует учитывать состояние элементов мостового полотна, включая элементы сопряжения, степень повреждения (оценка повреждения) которых оценивается в соответствии с ВСН 4-81 «Инструкция по проведению осмотров мостов и труб на автомобильных дорогах», ОДН 218.017-2003 «Руководство по оценке транспортно-эксплуатационного состояния мостовых конструкций», или в соответствии с другими нормативными документами, действующими на период определения расчетной скорости.

2.1.7.2. Исполнитель обязан обеспечить плавность движения автомобилей с безопасной скоростью, рассчитанной по критериям не ниже, указанных в Таблице 1 настоящего Приложения.

2.1.7.3. Исполнитель обязан обеспечить проведение мониторинга Искусственных Сооружений Автомобильной дороги в соответствии с «Регламентом по мониторингу Искусственных Сооружений Автомобильной дороги», согласованным с Государственной Компанией.

2.1.7. Требования к начислению Штрафных Баллов за нарушение ТЭП.

2.1.7.1. Штрафные Баллы за нарушение ТЭП и порядок их начисления приведены в Приложении №20 к Соглашению.

Таблица 1

№ п/п	Наименование ТЭП	Ед. изм.	Значение ТЭП в период Эксплуатации			Значение ТЭП на Дату истечения Срока Действия Соглашения	Периодичность проведения оценки
			1, 8*, 14*, 20* Операционные годы	Со 2, 9 Операционного года до начала выполнения работ по Ремонту	С 15 Операционного года до начала выполнения работ по Капитальному Ремонту[3]		
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Автомобильная дорога							
Покрытие проезжей части, краевые полосы у обочин, полосы безопасности на разделительной полосе							
1.1	Продольная ровность, значение ТЭП по IRI[4]	м/км	Менее 1,20 на всей протяженности * для 8, 14 и 20 Операционных лет менее 1,20 на 85% протяженности; от 1,2 до 1,9 на 15% протяженности	Менее 1,9 на 85% протяженности; от 1,9 до 2,2 на 15% протяженности	Менее 2,60 на 85% протяженности; от 2,60 до 3,4 на 15% протяженности	Менее 1,9 на 85% протяженности; от 1,90 до 2,6 на 15% протяженности	Весенне-Летний период
			Критическим значением ТЭП продольной ровности является наличие на более, чем 15% протяженности Участка проведения измерений значений ровности свыше 3,4 м/км				
1.2	Поперечная ровность[5]	мм	Не определяется	не более 5% до 20 мм	не более 5% от 20 мм до 40 мм	не более 5% до 20 мм	Весенне-Летний период
			Критическим значением ТЭП поперечной ровности является ее наличие (свыше 20 мм) более 15% от протяженности Участка проведения измерений или наличие участков с поперечной ровностью свыше 40 мм				
2.	Коэффициент сцепления колеса автомобиля с покрытием в весенне-летне-осенний период[6]	-	Не менее 0,45	Не менее 0,4	Не менее 0,4	Не менее 0,4	Весенне-Летний период
			Критическим значением ТЭП коэффициента сцепления является снижение его величины до 0,4 на более чем 15 % протяженности Участка измерений				

[3] Дата начала выполнения работ по Капитальному Ремонту определяется в соответствии с нормативными сроками выполнения Капитального Ремонта. Не соответствие Автомобильной дороги ТЭП, указанным в колонке 6 в отсутствие Критического Дефекта, после наступления нормативного срока выполнения Капитального Ремонта не является основанием для начисления Штрафных Баллов Исполнителю. В случае выявления не соответствия Автомобильной дороги ТЭП, указанным в колонке 6 в отсутствие Критического Дефекта, после наступления нормативного срока выполнения Капитального Ремонта Исполнитель самостоятельно проводит Капитальный Ремонт.

[4] Измерение продольной ровности покрытия производится отдельно в прямом и обратном направлениях по каждой полосе движения участками по 100 м по продольному микропрофилю с расчетом международного показателя ровности IRI в соответствии с СТО МАДИ 02066517.1-2006 «Определение продольного микропрофиля дорожной поверхности и международного показателя ровности IRI».

[5] Определяется в соответствии с методикой, изложенной в ОДН 218.0.006-2002

[6] Определение коэффициента сцепления проводится прибором ПКРС-2У при измерении шиной с рисунком протектора по ГОСТр Р 30413-96

№ п/п	Наименование ТЭП	Ед. изм.	Значение ТЭП в период Эксплуатации			Значение ТЭП на Дату истечения Срока Действия Соглашения	Периодич-ность проведения оценки
			1, 8*, 14*, 20* Операционные годы	Со 2, 9 Операционного года до начала выполнения работ по Ремонту	С 15 Операционного года до начала выполнения работ по Капитальному Ремонту[3]		
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
3.	Безопасность дорожного движения. Удельный вес дорожно-транспортных происшествий с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями.	шт.	0	0	0	0	-
Дорожная одежда							
4.	Коэффициент прочности дорожной одежды[7]	-	Не менее 1,3	Не менее 1,15	не менее 1,0, далее не менее 0, 98	Не менее 1,25	1 раз в год (весенний период)

[7] В соответствии с СТО АВТОДОР 2.4-2013

Транспортно-эксплуатационные показатели Искусственных сооружений[8]

№ п/п	Наименование ТЭП	Ед. изм.	Значение ТЭП на момент ввода сооружения в Эксплуа-тацию[9]	Значение ТЭП в период Эксплуатации		Минимальное значение ТЭП за весь период Эксплуатации (основание для немедленного проведения ремонтных мероприятий)	Значение ТЭП на Дату истечения Срока Действия Соглашения[10]	Периодич-ность проведения оценки
				Первые 5 лет Эксплуа-тации	Период Эксплуа-тации с 6 года до окончания срока Согла-шения			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
1.		-	14	14	14	менее 14	14	1 раз в 5 лет (периодическая диагностика)[11]
			Критическое значение ТЭП: менее 14 на одном искусственном сооружении					
2.		-	14	14	14	менее 14	14	
			Критическое значение ТЭП: менее 14 на одном искусственном сооружении					
3.		%	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	
			Критическое значение ТЭП: 8,0% на одном искусственном сооружении					
Значения износа элементов мостового полотна, влияющих на безопасность движения по критерию «условия движения»[12]								
4.		%	10,0	20,0	20,0	40,0	20,0	2 раза в год по результата
			Критическое значение ТЭП: 40% на одном искусственном сооружении					
5.		%	20,0	20,0	30,0	40,0	30,0	

[8] Компоненты ТЭП по искусственным дорожным сооружениям пункты 4, 5 приняты по ОДМ 218.3.014-2011, пункт 5 принят по ОДН 218.017-2003

[9] Датой начала Эксплуатации считать Дату Ввода в Эксплуатацию после завершения Строительства Искусственного Сооружения

[10] Состояние искусственного сооружения к дате окончания (истечения) Срока Действия Соглашения и его передачи Государственной Компании должно оцениваться в «4 балла - хорошее техническое состояние (исправное)» в соответствии с Приложением Б ОДМ 218.3.014-2011 «Методика оценки технического состояния мостовых сооружений на автомобильных дорогах») при обязательном соблюдении требований к ТЭП на искусственных сооружениях, указанных в настоящей таблице. В случае выявления несоответствия сооружения установленным Соглашением требованиям, в течение 3-х лет до планового срока передачи сооружения, Государственная Компания вправе рассчитать и удержать соответствующие суммы, необходимые для восстановления характеристик сооружения до установленных значений из сумм Инвестиционного Платежа (Уменьшаемой Части Инвестиционного Платежа), Эксплуатационного Платежа, либо полностью или в части (по выбору Государственной Компании) получить соответствующую компенсацию от Исполнителя без осуществления таких удержаний. Исполнитель вместо указанных компенсаций вправе провести работы в целях доведения параметров сооружения до требуемых Соглашением значений.

[11] Выполнение полного комплекса работ по диагностике мостовых сооружений в соответствии с требованиями ОДМ 218.4.001-2008 «Методические рекомендации по организации обследования и испытаний мостовых сооружений на автомобильных дорогах», ОДМ 218.3.014-2011 «Методика оценки технического состояния мостовых сооружений на автомобильных дорогах», ОДН 218.017-2003 «Руководство по оценке транспортно-эксплуатационного состояния мостовых конструкций» в рамках весеннего и осеннего осмотров.

[12] В соответствии с ОДН 218.017-2003 «Руководство по оценке транспортно-эксплуатационного состояния мостовых конструкций»

№ п/п	Наименование ТЭП	Ед. изм.	Значение ТЭП на момент ввода сооружения в Эксплуа-тацию[9]	Значение ТЭП в период Эксплуатации		Минимальное значение ТЭП за весь период Эксплуатации (основание для немедленного проведения ремонтных мероприятий)	Значение ТЭП на Дату истечения Срока Действия Соглашения[10]	Периодич-ность проведения оценки
				Первые 5 лет Эксплуа-тации	Период Эксплуа-тации с 6 года до окончания срока Согла-шения			
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
			Критическое значение ТЭП: 40% на одном искусственном сооружении					м весеннего осмотра, регулярных и периодических осмотров)
6.		%	10,0	10,0	20,0	30,0	20,0	
			Критическое значение ТЭП: 30% на одном искусственном сооружении					

ГЛАВА 3. ПОКАЗАТЕЛИ ДОСТУПНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ.

3.1. Нарушением Доступности Автомобильной Дороги является возникновение в период Стадии Эксплуатации одного или нескольких факторов, указанных ниже:

3.1.1. Полное ограничение въезда транспортных средств на Автомобильную Дорогу/Участок Автомобильной Дороги (далее - Закрытие Движения по Автомобильной Дороге (Участку Автомобильной Дороги), за исключением случаев и на срок, когда Закрытие допускается в соответствии с условиями Соглашения, либо императивно предписано в соответствии с Законодательством;

3.1.2. При превышении установленных в таблице 2 лимитов Ограничения Доступности, если иное не установлено в Соглашении, полное либо частичное ограничение движения по одной из полос движения Автомобильной Дороги, связанное с производством ремонтных или иных дорожных работ, предусматривающее необходимость перестроения транспортных средств на другую полосу(ы) движения в целях объезда места производства указанных работ, независимо от протяженности участка на котором производятся данные работы, в том числе, если эти ремонтные или иные дорожные работы, производятся дорожной техникой, движущейся со скоростью менее 30 километров в час;

Таблица 2

№ п/п	Период Исполнения Соглашения	Лимит Ограничения Доступности, часы
1	Период с 1 Операционного Года по 7 Операционный год (далее – Первый Ремонтный Период)	1 800
2	Период с 8 Операционного Года по 13 Операционный год (далее – Второй Ремонтный Период)	1 800
3	Период с 14 Операционного Года по 21 Операционный Год (далее – Период Капитального Ремонта)	5 400
	Итого за весь Срок Действия Соглашения	9 000

Остаток невыбранных часов закрытия полос в Первый Ремонтный Период переносится на Второй Ремонтный Период. Остаток невыбранных часов закрытия полос в Первом и (или) Втором Ремонтном Периоде не переносится на Период Капитального Ремонта.

В случае обоснованного увеличения сроков производства работ значение лимита Ограничения Доступности по текущему периоду исполнения Соглашения может быть увеличено на коэффициент до 1,2 по согласованию с Государственной Компанией. Для согласования увеличения лимита Ограничения Доступности Исполнителю необходимо предоставить разработанную проектную документацию (или проект) по ремонту или капитальному ремонту или иные данные, обосновывающие увеличение лимита Ограничения Доступности. Государственная Компания в течение 10 рабочих дней обязана рассмотреть предоставленные Исполнителем данные и согласовать увеличение лимита Ограничения Доступности или дать мотивированный отказ.

3.1.3. При неустранении последствий дорожно-транспортных происшествий/чрезвычайных ситуаций в сроки, установленные в соответствии с Соглашением – полное прекращение движения транспортных средств по Автомобильной Дороге или ее отдельным Участкам по причине ДТП и(или) иных ЧС, характеризуемое образованием значительных скоплений (очередей) транспортных средств с нулевой скоростью движения (Остановка Движения);

3.1.4. Существенное (более чем на 10%) снижение средней скорости движения транспортных средств по Автомобильной Дороге или ее отдельным участкам в сравнении со среднестатистическими показателями (далее - Затруднение Движения);

3.1.5. Затруднение Движения, характеризуемое периодической приостановкой движения транспортных средств со снижением средней скорости движения транспортных средств до показателей, не превышающих 30 км/час (далее - Дорожный Затор);

3.1.6. Затруднение Движения, характеризуемое образованием значительных скоплений (очередей) транспортных средств со снижением средней скорости движения транспортных средств до показателей, не превышающих 10 км/час (далее - Дорожная Пробка).

3.2. Ремонты, Капитальный Ремонт и Ремонт Искусственных Сооружений, работы по Содержанию, влияющие на Доступность Автомобильной Дороги, должны проводиться с учетом следующих ограничений:

3.2.1. Единовременное (в течение календарных суток) производство ремонтных работ на одной полосе может производиться на участке(ах) протяженностью не более 5 км;

3.2.2. Единовременное (в течение календарных суток) производство работ по нанесению дорожной разметки на одной полосе может производиться на участке(ах) протяженностью не более 10 км.

3.2.3. В течение календарных суток допускается производство ремонтных работ и (или) работ по нанесению дорожной разметки на одной полосе по каждому из направлений движения.

3.2.4. При производстве ремонтных работ и (или) работ по нанесению дорожной разметки на одной полосе по каждому из направлений движения необходимо выбирать участки производства ремонтных работ и (или) работ по нанесению дорожной разметки таким образом, чтобы количество незанятых такими работами полос по ходу движения транспорта было не менее 2 (двух).

3.2.5. Производство ремонтных работ и работ по нанесению дорожной разметки осуществляется в период с 01.05 (первого мая) по 30.09 (тридцатое сентября). В пятницу, начиная с 16 часов и в выходные дни не допускается производство ремонтных работ и работ по нанесению дорожной разметки.

3.2.6. Штрафные Баллы за нарушение показателей Доступности Автомобильной Дороги и порядок их начисления указаны в Приложении № 20 к Соглашению.

ГЛАВА 4. ТРЕБОВАНИЯ К ПОКАЗАТЕЛЯМ СОДЕРЖАНИЯ ОСНОВНЫХ КОНСТРУКТИВНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ НА СТАДИИ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

4.1. Минимально допустимые требования к показателям содержания основных конструктивных элементов Автомобильной Дороги на Стадии Эксплуатации.

4.1.1. На протяжении Срока Действия Соглашения (Стадия Эксплуатации) и при передаче Автомобильной дороги Государственной Компании показатели содержания основных конструктивных элементов Автомобильной Дороги (в т.ч. искусственных дорожных сооружений) должны быть не ниже минимальных требований, приведенных в Приложении №20.