

ТРЕБОВАНИЯ К ПРОЕКТИРОВАНИЮ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. По Этапам 4-5 Объекта (автомобильная дорога) Концессионер производит разработку Новой проектной документации, получает положительное заключение Государственной экспертизы и в процессе Строительства разрабатывает Рабочую документацию и Исполнительную документацию в соответствии с требованиями законодательства, а также условиями Концессионного соглашения.
- 1.2. По Этапам 1-3 Концессионер разрабатывает Рабочую документацию на основе переданной Концедентом Существующей проектной документации, получившей положительное заключение Государственной экспертизы.
- 1.3. Разработка Рабочей документации на строительство моста через реку Волгу осуществляется с учетом изменений, которые могут быть внесены Концессионером в схему моста и конструкцию пролетного строения.
- 1.4. Автомобильная дорога с мостом через реку Волгу, мостами через реки Тишерек, Уса, Маза и ручей Тайдаково, а также путепроводами транспортных развязок проектируется под 4 полосы движения для категории 1б.
- 1.5. Класс нормативной нагрузки для расчета дорожной одежды и несущих конструкций искусственных сооружений принимается в соответствии с ГОСТ 32960-2014.

2. ПРОЕКТИРОВАНИЕ ЭТАПОВ (УЧАСТКОВ) АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

- 2.1. Концессионер должен разработать Новую проектную документацию в отношении Этапов 4-5, обеспечив сопряжение с ранее запроектированными Этапами 2-3, а также с подходами к мосту через реку Волгу.
- 2.2. Концессионер в составе предпроектных работ должен провести земельно-кадастровые изыскания.
- 2.3. Разработка проекта планировки территории (ППТ) и проекта межевания территории (ПМТ) осуществляется Концедентом за счет средств бюджета Самарской области. Концессионер от Концедента получает утвержденный Градостроительный план земельного участка (ГПЗУ) в соответствии с законодательством по Этапам 1-5.
- 2.4. Концедент в соответствии с Проектами планировки и межевания территории и утвержденным ГПЗУ должен провести имущественно-правовые мероприятия по изъятию, сносу, компенсации потерь собственникам земельных участков, по которым будет осуществлено строительство Объекта соглашения.

- 2.5. Концессионер для получения исходных данных для проектирования должен провести необходимые инженерные изыскания вдоль трассы автомобильной дороги.
- 2.6. Состав проектной документации должен соответствовать требованиям Постановления Правительства Российской Федерации № 87 от 16 февраля 2008 года «О составе разделов проектной документации к их содержанию».

3. ПРОЕКТИРОВАНИЕ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК

- 3.1. Концессионер при изменении схемы моста через реку Волгу и конструкции пролетного строения должен провести уточнение геологических условий в местах расположения всех промежуточных и концевых опор.
- 3.2. На основании данных по уточнению геологических условий в местах расположения опор моста через реку Волгу Концессионер должен разработать Проектную документацию на мост и получить в отношении нее положительное заключение Государственной экспертизы.
- 3.3. Проектную документацию по металлическому пролетному строению и опорам Концессионер должен привести в соответствие с требованиями законодательства.
- 3.4. По малым мостам через реки и ручей, а также путепроводам, указанным в п.1.4 Концессионер разрабатывает Рабочую документацию.

4. ТРЕБОВАНИЯ К ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ

4.1. Общая архитектура ИТС

Интеллектуальная транспортная система (далее – ИТС) – система, интегрирующая современные информационные, коммуникационные и телематические технологии, технологии управления и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортной системой дороги, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

Архитектура определяет основные требования к функционированию, взаимодействию и размещению элементной базы (элементов) ИТС.

Верхний уровень (уровень 1) представляет собой информационную платформу ИТС, на которой осуществляется накопление входящих, аналитических и статистических данных, выполняется обработка данных в целях принятия эффективных решений по управлению подсистемами, поддерживается оперативное и ситуационное взаимодействие с внешними информационными системами.

Второй уровень архитектуры представляет собой перечень комплексных подсистем ИТС, интегрированных в единую информационную платформу, и включает в себя:

Систему управления транспортными потоками (Интегрированная АСУДД);

Систему взимания платы;

Систему управления содержанием дорог;

Систему безопасности объектов дорожной инфраструктуры;

Систему пользовательских услуг и сервисов;

Контрольно-диагностическую систему.

Третьим уровнем архитектуры является набор всех необходимых подсистем, которые составляют комплексные системы второго уровня.

Четвертый (нижний) уровень представляет собой необходимый набор технических средств, обеспечивающих функционирование подсистем.

Информационное взаимодействие всех уровней обеспечивает система передачи данных (коммуникации).

Система передачи данных предназначена для обеспечения передачи данных между всеми компонентами, техническими средствами и подсистемами, многопользовательского доступа к информационным ресурсам системы через единый коммутационный узел, передачи данных между компонентами системы и смежными системами.

4.2. Общие требования ИТС

В рамках проектирования ИТС необходимо:

- определить состав подсистем и технических средств, реализуемых на основном и альтернативном направлениях движения, въездах/съездах платного участка, в зоне ПВП;
- определить перечень функций, реализуемых в автоматическом, автоматизированном и ручном режиме;
- определить перечень инцидентов (факторов, негативно влияющих на пропускную способность дороги и параметры транспортного потока), классифицировать по причине возникновения, ранжировать по тяжести последствий (опасности) и вероятности возникновения;
- определить перечень аппаратных и программных средств;
- разработать требования (функциональные, технические) к центрам управления подрядных организаций в части обеспечения эффективной работы ИТС, сформулировать и учесть в ИТС требования информационного обмена с внешними системами;
- обеспечить идентичность и согласованность решений ИТС на участках автомобильных дорог;
- разработать частные технические задания на подсистемы ИТС (при необходимости);
- разработать технические решения на основании опыта, полученного при эксплуатации введенных ИТС;
- предусмотреть поддержку качества обслуживания, возможность поэтапного внедрения новых услуг;
- обеспечить открытую архитектуру (интерфейсы, протоколы) для всех технических решений, оборудования и программного обеспечения;
- обеспечить масштабируемость всех технических решений, оборудования и программного обеспечения;

- разработать и согласовать все необходимые для функционирования ИТС документы, в т.ч. алгоритмы и сценарии управления, регламенты взаимодействия, инструкции персонала и другие;
- определить внешние источники информации, необходимой для управления транспортными потоками, согласовать с собственниками информации вид и порядок предоставления информации в ИТС;
- разработать обоснованные решения по размещению на автомобильной дороге и комплектации технических средств мониторинга и управления исходя из целей и задач ИТС.

Общая Архитектура ИТС

