



Общество с ограниченной ответственностью  
**«Научно-исследовательский институт по  
обеспечению пожарной безопасности»**

Свидетельство СРО № П-185-007702376494-1928

Заказчик: Государственное бюджетное учреждение Ставропольского края  
«Стававтодор» (ГБУ СК «Стававтодор»)

**Выполнение работ по разработке проектно-сметной  
документации на оснащение объектов транспортной  
инфраструктуры техническими средствами обеспечения  
транспортной безопасности, предусмотренных планами  
обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной  
инфраструктуры**

## **ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ**

### **Раздел 1.**

#### **Пояснительная записка**

**НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ**

**Том 1**

Изм.	№ док.	Подп.	Дата



Общество с ограниченной ответственностью  
**«Научно-исследовательский институт по  
обеспечению пожарной безопасности»**

Свидетельство СРО № П-185-007702376494-1928

Заказчик: Государственное бюджетное учреждение Ставропольского края  
«Стававтодор» (ГБУ СК «Стававтодор»)

**Выполнение работ по разработке проектно-сметной  
документации на оснащение объектов транспортной  
инфраструктуры техническими средствами обеспечения  
транспортной безопасности, предусмотренных планами  
обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной  
инфраструктуры**

## **ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ**

### **Раздел 1.**

#### **Пояснительная записка**

**НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ**

**Том 1**

Генеральный директор

Главный инженер проекта



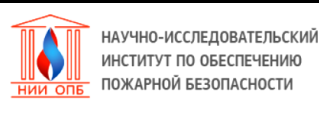


К.Н. Белоусов

В.С. Павлов




Содержание тома 1  
Пояснительная записка

Обозначение	Наименование	Примечание (стр.)
НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.С	Содержание тома	2
НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-СП	Состав проектной документации	3
НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Текстовая часть	8
НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПР.ТЧ	Приложения	28

Взам. инв. №	Подпись и дата									
Инв. № подл.							НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.С			
	Изм.	Колуч	Лист	№ док.	Подпись	Дата				
	Разработал	Павлов				06.25	Содержание тома	Стадия	Лист	Листов
								П		1
	ГИП	Павлов				06.25				

## СОСТАВ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Номер тома	Обозначение	Наименование раздела	Примечание
1	2	3	4
1	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ	Раздел 1. Пояснительная записка	
		Раздел 2. Проект полосы отвода	не разрабатывается
		Раздел 3. Технологические и конструктивные решения линейного объекта. Искусственные сооружения	
		Подраздел 1. Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры	
3.1.1	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ1	Часть 1. Путепровод через а/дорога, ж/д дорога на км 33+643 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	
3.1.2	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ2	Часть 2. Путепровод через ж/д дорога на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	
3.1.3	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ3	Часть 3. Мост через реку Подкурок на км 41+703 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	
3.1.4	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ4	Часть 4. Мост через р. Этока на км 43+865 автомобильной дороги Новопавловск - Зольская - Пятигорск	
3.1.5	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ5	Часть 5. Путепровод через а/дорога на км 23+030 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск	
3.1.6	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ6	Часть 6. Мост через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск	
3.1.7	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ7	Часть 7. Путепровод через ж/д дорогу на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки	

Взам. инв. №	3.1.5	ТБ-ПД-ТКР.МТБ5	23+030 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск							
	3.1.6	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ6	Часть 6. Мост через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск							
	3.1.7	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ7	Часть 7. Путепровод через ж/д дорогу на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки							
Подпись и дата										
						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-СП				
Инв. № подл.	Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	Состав проектной документации	Стадия	Лист	Листов
	Разработал	Павлов				06.25		П	1	5
	ГИП	Павлов				06.25				
							 НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ			



										4	
Номер тома		Обозначение		Наименование раздела						Примечание	
1		2		3						4	
3.1.8		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ8		Часть 8. Путепровод через ж/д дорога на км 0+278 автомобильной дороги Северо-Западный обход г. Пятигорска							
3.1.9		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ9		Часть 9. Путепровод через ж/д дорога на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе							
				Раздел 4. Здания, строения и сооружения входящие в инфраструктуру линейного объекта							
				Подраздел 1. Пункт управления системами обеспечения транспортной безопасности. Модульное здание							
4.1.1		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ИЛО.ПУ1		Часть 1. Путепровод через а/дорога, ж/д дорога на км 33+643 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)							
4.1.2		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ИЛО.ПУ2		Часть 2. Путепровод через ж/д дорога на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе							
				Подраздел 2. Пункт размещения группы быстрого реагирования. Модульное здание							
4.2.1		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ИЛО.ПГБР		Часть 1. Мост через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск							
5		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПОС		Раздел 5. Проект организации строительства							
6		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ООС		Раздел 6. Мероприятия по охране окружающей среды							
7		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-МПБ		Раздел 7. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности							
8		НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТБЭ		Раздел 8. Требования к обеспечению безопасной эксплуатации линейного объекта эксплуатации линейного объекта							
				Раздел 9. Смета на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, снос							
Взам. инв. №											
Подп. и дата											
Инв. № подл.											
										Лист	
				НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-СП						2	
Изм.		Кол.уч.		Лист		№ док.		Подп.		Дата	

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №





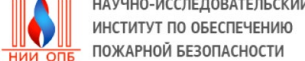
Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Формат А4

Согласовано				

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ			
Изм.	Колуч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата				
Разраб.		Павлов			06.25	Текстовая часть	Стадия	Лист	Листов
Проверил		Белоусов			06.25		П	1	20
Н.контр.		Белоусов			06.25				
ГИП		Павлов			06.25				
									

## 1. Основание для разработки проектных решений

Проектная документация на «Выполнение работ по разработке проектно-сметной документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры» выполнена на основании следующих документов:

1. Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»;
2. Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
3. Федеральный закон от 6 марта 2006 года № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»;
4. Постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020г. №2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства»;

5. Постановление Правительства РФ № 969 от 26 сентября 2016 года «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности»;

6. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 4 февраля 2025 года №34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности»;

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.05.2025 № 637 «О специальных средствах, электрошоковых устройствах и искровых разрядниках, видах, типах и моделях служебного огнестрельного оружия, патронов к нему и нормах обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и об утверждении Правил приобретения, хранения, ношения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, электрошоковых устройств и искровых разрядников, используемых работниками подразделений транспортной безопасности»;

8. Постановление Правительства РФ от 22.09.2023 N 1550 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, не являющихся субъектами транспортной инфраструктуры и осуществляющих деятельность на объекте транспортной инфраструктуры, для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта, а также в зонах безопасности, установленных вокруг отдельных судов и (или) иных плавучих средств с ядерным реактором либо судов и (или) иных плавучих средств, транспортирующих ядерные материалы, объектов транспортной инфраструктуры, и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»;

9. Задания по разработке проектно-сметной документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

Инв. № подл.	Подл. и дата	Взам. инв. №							Лист
Изм.	Код.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ			2



- длина: 172,10 м.;
- ширина: 14,40 м., в т.ч. ширина проезжей части – 12,0 м;
- подмостовой габарит – 6,70 м;
- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева –  $T1=0,87$  м, справа –  $T2=0,82$  м

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует.

Рабочее освещение отсутствует.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды осуществляется за счёт поперечных уклонов в водоотводные трубы, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Путепровод через ж/д дорога на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото



Фото 2. Вид на искусственное дорожное сооружение

ОТИ расположен вблизи х. Крупско-Ульяновский, Кировский г.о., Ставропольский край, на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края).

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.

Ближайший населенный пункт к ОТИ – х. Крупско-Ульяновский, 5,1 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 43.88083 с. ш.,

Долгота – 43.74911 в. д.

Вблизи ОТИ нет водных объектов. Сезонные подтопления отсутствуют, и никак не влияют на ОТИ.

Год постройки: 2004 г.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	Фото 2. Вид на искусственное дорожное сооружение					
			ОТИ расположен вблизи х. Крупско-Ульяновский, Кировский г.о., Ставропольский край, на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края).					
Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.								
Ближайший населенный пункт к ОТИ – х. Крупско-Ульяновский, 5,1 км от ОТИ.								
Географические координаты центра ОТИ:								
Широта – 43.88083 с. ш.,								
Долгота – 43.74911 в. д.								
Вблизи ОТИ нет водных объектов. Сезонные подтопления отсутствуют, и никак не влияют на ОТИ.								
Год постройки: 2004 г.								
Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:								
						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ		Лист
								4
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата			





Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 43.92532 с. ш.,

Долгота – 43.68575 в. д.

Пересекаемое препятствие ОТИ – река Подкумок.

Ширина реки – 7,50 м;

Глубина реки – 0,25 м;

Уровень сезонного подтопления – умеренный;

Средняя скорость течения составляет: 0,10 м/с.

Год постройки: 2000 г.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 2 (над рекой в пролете № 1-2);

- количество опор – 3;

- длина: 29,25 м.;

- ширина: 14,04 м., в т.ч. ширина проезжей части – 11,55 м;

- подмостовой габарит – 1,90 м;

- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева –  $T_1=0,74$  м, справа –  $T_2=0,77$  м.

Система электроснабжения

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение отсутствует.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды осуществляется за счёт уклонов через фасад, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Мост через р. Этока на км 43+865 автомобильной дороги Новопавловск - Зольская - Пятигорск

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото



Фото 4. Вид на искусственное дорожное сооружение

Инв. № подл.	Взам. инв. №					
Подп. и дата						
Фото 4. Вид на искусственное дорожное сооружение						
						Лист
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подпись	Дата	6



ОТИ расположен в черте п. Пятигорский, Предгорный м.о., Ставропольский край, на км 43+865 автомобильной дороги Новопавловск - Зольская – Пятигорск.

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.

Ближайший населенный пункт к ОТИ – п. Пятигорский, 0 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 43.96685 с. ш.,

Долгота – 43.25961 в. д.

Пересекаемое препятствие ОТИ – река Этока (суходол).

Ширина суходола – 2,20 м;

Суходол - периодический водоток;

Уровень сезонного подтопления – умеренный

Год постройки: 1998 г.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 3 (над рекой (суходолом) в пролете № 2; над грунтовой дорогой в пролете № 1 и 3);
- количество опор – 4;
- длина: 50,15 м.;
- ширина: 20,18 м., в т.ч. ширина проезжей части – 15,92 м;
- подмостовой габарит – 14,0 м;
- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева – T1=1,57 м, справа – T2=1,59 м.

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение отсутствует.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды осуществляется за счёт поперечных уклонов на фасад, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Путепровод через а/дорога на км 23+030 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото



Фото 5. Вид на искусственное дорожное сооружение

Инв. № подл.	Подл. и дата	Взам. инв. №							Лист	
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ				7

ОТИ расположен вблизи ст-ца Незлобная, г. о. Георгиевский, Ставропольский край, на км 23+030 на автодороге Пятигорск – Георгиевск.

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.

Ближайший населенный пункт к ОТИ – ст-ца Незлобная, 0,3 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 44.11757 с. ш.,

Долгота – 43.36471 в. д.

Вблизи ОТИ нет водных объектов. Сезонные подтопления отсутствуют, и никак не влияют на ОТИ.

Год постройки: 2010.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 2 (над автодорогой в пролете № 1-2);

- количество опор – 3;

- длина: 79,30 м.;

- ширина: 12,68 м., в т.ч. ширина проезжей части – 10,00 м;

- подмостовой габарит – 6,05 м;

- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева – Т1=0,75 м, справа – Т2=0,75 м.

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение в наличии. Осуществляется за счет светильников, смонтированных на мачтах освещения вдоль всей проезжей части ОТИ.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды через водоотводные трубки в лотки, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Мост через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск – Георгиевск

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото

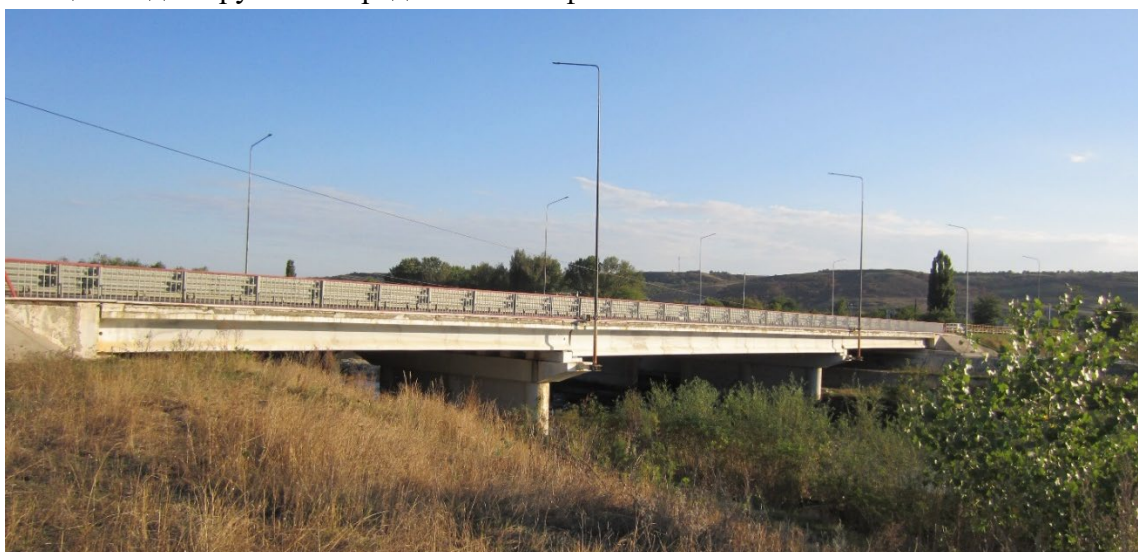


Фото 6. Вид на искусственное дорожное сооружение

Инв. № подл.	Подп. и дата					Взам. инв. №

					
Фото 6. Вид на искусственное дорожное сооружение					

						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист
							8
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подпись	Дата		

ОТИ расположен в черте ст. Лысогорская, г. о. Георгиевский, Ставропольский край, на км 16+689 на автодороге Пятигорск - Георгиевск.

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.

Ближайший населенный пункт к ОТИ – ст. Лысогорская, 0 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 44.10635 с. ш., Долгота – 43.28832 в. д.

Пересекаемое препятствие ОТИ – река Подкумок.

Ширина реки – 31 м; Глубина реки – 0,9 м;

Уровень сезонного подтопления – умеренный;

Средняя скорость течения составляет: 3 м/с.

Год постройки: нет данных.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 3 (над рекой в пролете № 2);

- количество опор – 4;

- длина: 81,20 м.;

- ширина: 17,73+13,83 м., в т.ч. ширина проезжей части – 15,25+11,50 м;

- подмостовой габарит – 4,86 м;

- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева – Т1=1,50 м, справа – Т2=1,50 м.

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение в наличии. Осуществляется за счет светильников, смонтированных на мачтах освещения вдоль всей проезжей части ОТИ.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды через водоотводные трубки и продольные металлические подвесные лотки с продольным уклоном в бетонный лоток и далее в очистное сооружение, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Путепровод через ж/д дорогу на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото



Фото 7. Вид на искусственное дорожное сооружение

Инов. № подл.	Взам. инв. №					Лист
	Подп. и дата					
						
Фото 7. Вид на искусственное дорожное сооружение						
НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ						9
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подпись	Дата	



ОТИ расположен в черте г. Ессентуки, Ставропольский край, на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки.

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.  
Ближайший населенный пункт к ОТИ – г. Ессентуки, 0 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 44.05596 с. ш.,

Долгота – 42.95549 в. д.

Вблизи ОТИ нет водных объектов. Сезонные подтопления отсутствуют, и никак не влияют на ОТИ.

Год постройки: 1989 г.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 5 (над железной дорогой в пролете № 2, над автомобильной дорогой в пролете № 4);
- количество опор – 6;
- длина: 149,90 м.;
- ширина: 14,52 м., в т.ч. ширина проезжей части – 12,30 м;
- подмостовой габарит – 7,10 м;
- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева – T1=0,70 м, справа – T2=0,70 м.

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение в наличии. Осуществляется за счет светильников, смонтированных на мачтах освещения на подходах к путепроводу.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды осуществляется за счёт уклонов проезжей части, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Путепровод через ж/д дорога на км 0+278 автомобильной дороги Северо-Западный обход г. Пятигорска

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото



Фото 8. Вид на искусственное дорожное сооружение

Взам. инв. №	
Подл. и дата	
Инв. № подл.	

						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист
							10
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата		

ОТИ расположен в черте г. Пятигорск, Ставропольский край, на км 0+278 автомобильной дороги Северо-Западный обход г. Пятигорска.

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.

Ближайший населенный пункт к ОТИ – г. Пятигорск, 0 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 44.06345 с. ш., Долгота – 42.98050 в. д.

Вблизи ОТИ нет водных объектов. Сезонные подтопления отсутствуют, и никак не влияют на ОТИ.

Год постройки: 1968 г.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 3 (над железной дорогой в пролете № 2);
- количество опор – 4;
- длина: 45,48 м.; ширина: 11,21 м., в т.ч. ширина проезжей части – 8,0 м;
- подмостовой габарит – 6,50 м;
- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева – T1=1,16 м, справа – T2=1,16 м.

Другие особенности дорожного сооружения:

- ограждение безопасности на сооружении (тип/высота, м) – комбинированное, 0,80;
- ограждение безопасности на подходах (тип/высота, м) – комбинированное, 0,80;
- тротуары – повышенного типа из сборных тротуарных блоков;
- перила (тип/высота, м) – металлические секционные, 1,00;
- проектные нагрузки – Н-18, НК-80;
- покрытие проезжей части – асфальтобетон.

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение отсутствует.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды осуществляется вдоль путепровода по проезжей части за счёт уклонов, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

Путепровод через ж/д дорога на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе

Объект предназначен для движения безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

Общий вид сооружения представлен на фото



Фото 9. Вид на искусственное дорожное сооружение

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

ОТИ расположен в черте г. Пятигорск, Ставропольский край, на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе.

Географическое положение характерно равнинно-холмистой местностью.

Ближайший населенный пункт к ОТИ – г. Пятигорск, 0 км от ОТИ.

Географические координаты центра ОТИ:

Широта – 44.06634 с. ш.,

Долгота – 43.06902 в. д.

Вблизи ОТИ нет водных объектов. Сезонные подтопления отсутствуют, и никак не влияют на ОТИ.

Год постройки: нет данных.

Конструктивные особенности искусственного дорожного сооружения:

- количество пролетов (над пересекаемым препятствием) – 3 (над железной дорогой в пролете № 2);
- количество опор – 4;
- длина: 50,48 м.;
- ширина: 11,09 м., в т.ч. ширина проезжей части – 9,23 м;
- подмостовой габарит – 6,88 м;
- наличие тротуаров для пешеходного движения, ширина – слева – T1=0,76 м, справа – T2=0,82 м.

Система электроснабжения ОТИ отсутствует. Автономных источников электроэнергии нет.

Охранное освещение отсутствует;

Рабочее освещение в наличии. Осуществляется за счет светильников, смонтированных на мачтах освещения на подходах на проезжей части ОТИ.

Водоотвод и канализация на ОТИ – сток воды осуществляется за счёт продольных уклонов, канализация отсутствует.

Внутренняя радиосеть отсутствует.

Сотовая телефонная связь – в зоне покрытия операторов сотовой телефонной связи региона.

**4. Сведения о климатической, географической и инженерно-геологической характеристике района, на территории которого предполагается осуществлять строительство линейного объекта**

Климатические условия

Климат характеризуется умеренно-континентальным типом средних широт, с теплым летом и умеренно-холодной зимой. Самым теплым месяцем является июль со средней месячной температурой воздуха по территории 18 20 °С, самым холодным – январь со средними месячными температурами от -13 °С. Продолжительность теплого периода (с устойчивой температурой выше 0 °С) колеблется по территории в пределах 198 209 дней, холодного – 156 167 дней. Осадки по территории распределяются сравнительно равномерно, годовая сумма их составляет 460 540 мм.

Гидрологические характеристики

Гидрологическая обстановка в месте расположения ОТИ с пересекаемым препятствием – река, стабильная, уровень воды находятся в пределах среднесезонных значений. Возможно сезонное подтопление промежуточных опор.

Взам. инв. №	
Подл. и дата	
Инв. № подл.	

						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист
							12
Изм.	Кол.уч.	Лист	№док.	Подпись	Дата		



Геологические характеристики

Рельеф местности представляет собой возвышенную ступенчатую равнину, расчлененную густой сетью речных долин.

Характер местности, объекты за пределами ОТИ, оказывающие влияние на его уязвимость.

Условия местности в районе расположения ОТИ, позволяют вести в ясную погоду с прилегающей территории скрытное наблюдение за подходами к элементам ОТИ и его функционированием.

Местность вокруг территории ОТИ позволяет складировать элементы взрывных устройств и взрывчатых веществ для накопления и последующего использования для подготовки и совершения АНВ.

**5. Сведения о земельных участках, на которых размещаются сооружения, входящие в состав проектируемых инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТБ)**

Площадки для производства работ, а также все сооружения, оборудование и коммуникации, предусмотренные проектами, находятся в границах землеотвода объекта проектирования.

Здания и сооружения, расположенные в зоне производства работ, находятся за границами охранной зоны сетей электроснабжения на нормируемом расстоянии.

При производстве строительных работ по объекту необходимость в подъезде техники к участку работ вне зоны существующих твердых покрытий отсутствует – движение техники осуществляется по существующим дорогам с твердым покрытием.

Средства обеспечения транспортной безопасности определяются как совокупность технических средств контроля, размещенных на ОТИ, объединенных линиями связи с пультами управления и сигнализации, расположенных на ЕПУ ОТБ ОТИ.

В качестве резервного источника питания в случае пропадания и/ или значительного ухудшения качества основной сети проектом предусматривается установка независимого резервного источника питания (ДГУ в контейнерном исполнении).

ДГУ устанавливается в специализированном контейнере, оборудованном всеми необходимыми системами для поддержания работоспособности оборудования ДГУ в любое время года. Специализированный контейнер устанавливается на фундаментное основание и размещаются в пределах контролируемой зоны дежурным персоналом.

Выбор места размещения специализированного контейнера ДГУ производился с учетом максимально возможной оптимизации параметров эксплуатации модульных строений и минимизации объемов подготовительных работ для устройства оснований под проектируемые сооружения.

Проектом предусмотрено оснащение площадок ЕПУ и ДГУ инженерными сооружениями (периметральным ограждением территории), а также системой охранной сигнализации, системой контроля и управления доступом, системой видеонаблюдения.

Изменение, существующей на выбранных площадках, вертикальной планировки, а также выполнение работ по благоустройству и озеленению территории, данным проектом не предполагается.

Транспортные коммуникации на площадках представлены действующими автотрассами и местными автодорогами. Устройство дополнительных подъездов и подходов к проектируемым строениям настоящим проектом не предусматривается.

Взам. инв. №	
Подл. и дата	
Инв. № подл.	

							НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист
								13
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата			

## 6. Цель работы

Целями и задачами настоящей проектной документации является разработка оптимальных, обоснованных, экономически целесообразных и эффективных функционально-технологических, конструктивных и инженерно-технических решений по оснащению категоризованных объектов транспортной инфраструктуры специализированными техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, позволяющими решить задачу обеспечения защиты ОТИ от актов незаконного вмешательства.

## 7. Структурный состав ИТСОТБ

Структурно СТБ состоят из двух уровней:

- объекты первого уровня — оборудование центрального коммутационного узла помещения аппаратной, оснащаемого в рамках настоящего проекта в существующем пункте управления обеспечения транспортной безопасности (ЕПУ ОТБ).

- объекты второго уровня - сетевое оборудование уровня доступа (коммутаторы подключения конечных устройств) и группа конечных устройств различных подсистем.

Объекты обоих уровней проектируемых СТБ связаны системой сбора и обработки информации (ССОИ) и системой передачи данных и извещений (СПДИ). Распределительные оптоволоконные и медные линии связи предназначены для осуществления обмена данными между объектами первого и второго уровня.

В состав проектируемой в рамках настоящего проекта СТБ входят следующие системы:

- 1) Единые пункты управления обеспечения транспортной безопасности (ЕПУ ОТБ);
- 2) Инженерные сооружения обеспечения транспортной безопасности (ИС);
- 3) Технических систем сбора и обработки информации (система сбора и обработки информации - ССОИ);
- 4) Технических средств видеонаблюдения (система видеонаблюдения - СВН);
- 5) Технических систем и средств интеллектуального видеонаблюдения (входит в состав системы видеонаблюдения - СВН);
- 6) Технических систем и средств видеозаписи (входит в состав системы видеонаблюдения - СВН);
- 7) Технических систем и средств аудиозаписи (входит в состав системы видеонаблюдения - СВН);
- 8) Технических средств связи, приема и передачи информации (входит в состав системы сбора и обработки информации - ССОИ);
- 9) Технических систем и средств сигнализации (система охранной сигнализации - СОС);
- 10) Технических систем и средств контроля доступа (система контроля доступа - СКД);
- 11) Технических средств оповещения (система оповещения - СО);
- 12) Система электроснабжения и охранного освещения (СЭ и СОО);

Проектной документацией соблюдены минимальные и необходимые требования к оборудованию и при проведении строительно-монтажных работ допустимо применение материалов и оборудования, аналогичного заявленным требованиям, но при условии не превышения сметной стоимости.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	9) Технических систем и средств сигнализации (система охранной сигнализации - СОС); 10) Технических систем и средств контроля доступа (система контроля доступа - СКД); 11) Технических средств оповещения (система оповещения - СО); 12) Система электроснабжения и охранного освещения (СЭ и СОО); Проектной документацией соблюдены минимальные и необходимые требования к оборудованию и при проведении строительно-монтажных работ допустимо применение материалов и оборудования, аналогичного заявленным требованиям, но при условии не превышения сметной стоимости.																								
<table><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td rowspan="3">НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ</td><td>Лист</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>14</td></tr><tr><td>Изм.</td><td>Кол.уч.</td><td>Лист</td><td>№ док.</td><td>Подпись</td><td>Дата</td></tr></table>													НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист							14	Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата
						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист																				
							14																				
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата																						

8. Описание принципиальных проектных решений ИТСОТБ

8.1. Пункт управления обеспечения транспортной безопасности (ПУ ОТБ)

Для осуществления управления ТСО и силами ОТБ организован единый ПУ ОТБ группы ОТИ в 0,02 км южнее опоры №8 путепровода через а/дорога, ж/д дорога на км 33+643 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края).

В состав единого ПУ ОТБ группы ОТИ включены следующие ОТИ, расположенные на одном участке автомобильной дороги:

- Путепровод через а/дорога, ж/д дорога на км 33+643 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края);
- Путепровод через ж/д дорога на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края);
- Мост через р. Подкумок на км 41+703 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края);
- Мост через р. Этока на км 43+865 автомобильной дороги Новопавловск - Зольская - Пятигорск.

Для осуществления управления ТСО и силами ОТБ при повышении уровня транспортной безопасности организован ПУ ОТБ в 0,03 км западнее опоры №4 моста через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск.

Для осуществления управления ТСО и силами ОТБ организован единый ПУ ОТБ группы ОТИ в 0,20 км западнее опоры №4 путепровода через ж/д дорога на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе.

В состав единого ПУ ОТБ группы ОТИ включить следующие ОТИ, расположенные на одном участке автомобильной дороги:

- Путепровод через а/дорога на км 23+030 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск;
- Мост через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск;
- Путепровод через ж/д дорога, а/дорога на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки;
- Путепровод через ж/д дорога на км 0+278 автомобильной дороги Северо-Западный обход г. Пятигорска;
- Путепровод через ж/д дорога на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе.

8.2. Инженерные сооружения (ограждение территории) (ИС)

Инженерные сооружения представляют собой физический барьер на основе сетки сварной и/или колючей проволоки, металлических противотаранных заграждений, препятствующий свободному проходу лиц и/или транспортных средств в зону транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры без соблюдения условий допуска. Высокие охранные свойства инженерных заграждений позволяют использовать их для создания охраняемого периметра вокруг различных объектов гражданского и специального назначения, а также как элемент конструкции для установки технических средств охраны (извещателей охранной сигнализации, телевизионных камер и т.п.), а также для размещения информационных, предупреждающих запрещающих знаков и табличек.

В качестве инженерных сооружений, ограничивающих физический доступ в зоны транспортной безопасности (ЗТБ) без соблюдения условий допуска приняты панельные сетчатые заграждения.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

							НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист
								15
Изм.	Кол.уч.	Лист	№док.	Подпись	Дата			

### 8.3. Система сбора и обработки информации, передачи данных и извещений (ССОИ)

Система передачи данных и извещений включает в себя:

- конечные устройства.
- узлы доступа:
- распределительные линии связи.
- центральный узел коммутации.
- узел хранения и обработки информации.

Проектируемые ССОИ и СПДИ таким образом призваны обеспечить обмен и хранение данных, контроль, управление и мониторинг за элементами проектируемых ИТСОБ объекта оператором ТСО дежурной смены ПТБ, а также возможность передачи извещений (тревожных, служебных, информационных) от охраняемого объекта (ССОИ) на пост (пункт) обеспечения управления транспортной безопасности, а также осуществление автоматической передачи информации с ИТСОБ, в режиме реального времени, в территориальные органы ФСБ, МВД Российской Федерации.

#### 8.4. Система видеонаблюдения (СВН)

В настоящей проектной документации предусматривается создание системы видеонаблюдения, предназначенной для круглосуточной, непрерывной работы и обеспечения видеоконтроля за охраняемыми зонами в режиме реального времени, сбора, обработки и регистрации всей видеоинформации в цифровом виде, обеспечивающей реализацию следующих требований:

- аудио- и видеозапись в целях документирования действий сил обеспечения транспортной безопасности на КПП и постах ОТИ, а также ПУ ОТБ ОТИ;
- видеоидентификацию объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП, посты на границах ЗТБ ОТИ, ее частей, а также на критических элементах ОТИ;
- видеораспознавание на критических элементах ОТИ;
- передачу данных с систем видеонаблюдения в соответствии с порядком передачи;
- выявление нарушителя в реальном времени на периметре внешних границ ЗТБ ОТИ и на критических элементах ОТИ;
- интеграцию и (или) совместное применение технических средств обеспечения транспортной безопасности с учетом технических характеристик инженерных систем и сооружений, препятствующих проникновению нарушителя в ЗТБ ОТИ.

## 8.5. Система охранной сигнализации (СОС)

Для обнаружения попыток нарушителя по преодолению ограждения путем разрушения или способом перелаза, применяется система охранной сигнализации на основе вибрационных извещателей (ограждение ПУ ОТБ, ЗТБ устоев) и радиоволновых однопозиционных объемных извещателях (арочный пилон). Принцип действия вибрационной системы основан на регистрации деформации специализированного чувствительного элемента (кабеля), установленного на сетчатом ограждении. При попытке преодоления ограждения или при попытке его пролома создается вибрация кабеля, которая преобразуется в электрический сигнал, принимаемый блоком электронным (БЗ). ЧЭ извещателя монтируется не ближе 5 метров от дороги. Принцип действия радиоволновых объемных извещателей основан на регистрации изменения радиоволнового излучения, передающегося с приемопередатчика (извещателя) и

Взам. инв. №	Подп. и дата	8.5. Система охранной сигнализации (СОС)						Лист
		Для обнаружения попыток нарушителя по преодолению ограждения путем разрушения или способом перелаза, применяется система охранной сигнализации на основе вибрационных извещателей (ограждение ПУ ОТБ, ЗТБ устоев) и радиоволновых однопозиционных объемных извещателях (арочный пилон). Принцип действия вибрационной системы основан на регистрации деформации специализированного чувствительного элемента (кабеля), установленного на сетчатом ограждении. При попытке преодоления ограждения или при попытке его пролома создается вибрация кабеля, которая преобразуется в электрический сигнал, принимаемый блоком электронным (БЗ). ЧЭ извещателя монтируется не ближе 5 метров от дороги. Принцип действия радиоволновых объемных извещателей основан на регистрации изменения радиоволнового излучения, передающегося с приемопередатчика (извещателя) и						
Инв. № подл.							НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	16
	Изм.	Кол.уч.	Лист	№док.	Подпись	Дата		

Калитки и оснащаются магнитоконтактными извещателями. Шкафы аппаратные и ШПУ оборудованы встроенными датчиками вскрытия.

## 8.6. Система контроля доступа (СКД)

Технические средства СКД обеспечивают:

- работу как под управлением системы сбора и обработки информации, так и в автономном режиме;
- централизованное и децентрализованное управление инженерно-техническими средствами (системами);
- регистрацию состояния технических средств, всех возникающих событий в системе с указанием места, характера изменений, даты и времени;
- регистрацию ситуационной обстановки на ОТИ и выявление всех действий, нарушающих режим доступа на ОТИ;
- блокирование выхода с ОТИ или зон транспортной безопасности ОТИ при поступлении сигнала "тревога";
- регистрацию, отображение и протоколирование всех тревожных событий, нарушений и повреждений элементов комплекса;
- иерархическое распределение доступа сотрудников к функциям и конфигурации системы;
- регистрацию изменений состояния контролируемых участков при санкционированных действиях персонала, перемещений персонала по ОТИ с указанием места произошедшего события, его характера, даты и времени;
- отображение ситуационной обстановки и информации о тревожных событиях;
- оперативное выведение любой информации о состоянии системы, сигналах тревоги, действиях персонала, подразделения транспортной безопасности на компьютере оператора ТСО;
- ведение протокола в файле или в базе данных о всех событиях, происходящих в системе;
- установку временных интервалов для алгоритмов работы функциональных элементов системы доступа;
- контроль состояния всех функциональных элементов локальных подсистем доступа;
- выдачу команд блокировки выхода с объекта и из зон безопасности при поступлении сигнала "тревога".

### 8.7. Система связи и оповещения (СО)

Функціонально система призначена для:

- трансляции звуковых, речевых и иных аудио сигналов в зоны транспортной безопасности, сектор свободного доступа для информирования лиц, находящихся в указанных зонах о сложившейся ситуации на ОТИ, требований о недопущении определенных действий, предупреждений.

В качестве оборудования системы оповещения используются акустические IP-модули речевого оповещения, предназначенные для построения систем оповещения, интегрированные в систему ССОИ.

Оборудование позволяет воспроизводить речевые сообщения как заранее записанные, так и непосредственно через микрофонную консоль на посту оператора ТСО, обеспечивая

Взам. инв. №	Подп. и дата	8.7. Система связи и оповещения (СО)					
		<p>Функционально система предназначена для:</p> <p>- трансляции звуковых, речевых и иных аудио сигналов в зоны транспортной безопасности, сектор свободного доступа для информирования лиц, находящихся в указанных зонах о сложившейся ситуации на ОТИ, требований о недопущении определенных действий, предупреждений.</p> <p>В качестве оборудования системы оповещения используются акустические IP-модули речевого оповещения, предназначенные для построения систем оповещения, интегрированные в систему ССОИ.</p> <p>Оборудование позволяет воспроизводить речевые сообщения как заранее записанные, так и непосредственно через микрофонную консоль на посту оператора ТСО, обеспечивая</p>					
Инв. № подл.						НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ	Лист
							17
		Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата

возможность информирования всех лиц находящихся на ОТИ в случае возникновения ситуаций требующей оперативного вмешательства персонала службы безопасности в события развивающиеся на ОТИ (акт незаконного вмешательства, предотвращение акта незаконного вмешательства, последствия акта незаконного вмешательства).

Оборудование может использоваться для служебных сообщений (предварительно записанных или переданных с помощью микрофона).

Своевременная и надежная связь между дежурными сотрудниками сил транспортной безопасности обеспечивается комплектом раций с техническими и эксплуатационными характеристиками, удовлетворяющими (но не хуже) требованиям проектной документации. Данные радиостанции относятся к классу устройств PMR 446 (мобильная радиосвязь индивидуального пользования), на которые распространяются правила упрощенной процедуры продажи и регистрации без выделения разрешения на частоту (в соответствии с решением ФГУП «ГРЧЦ» №05-10-02-001 от 28 ноября 2005 года «о выделении полосы радиочастот 446-446.1 МГц для портативных радиостанций»). По своим конструктивным особенностям радиостанция пригодна для эксплуатации в тяжелых условиях и предназначена для организации симплексной радиосвязи разнообразных групп пользователей.

### 8.8. Система электропитания и охранного освещения (СЭ)

Электроснабжение потребителей предусматривается линией электропередачи 0,4 кВ (0,23 кВ) от соответствующих ТП в соответствии с техническими условиями (см. Приложение 3 томов НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ1 – НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ТКР.МТБ9). Резервное питание осуществляется от проектируемых установок ДГУ с АВР либо от уличных источников бесперебойного питания

Кабелями нг(А)-LS осуществляется электропитание уличных контроллеров.

Расчетные электрические нагрузки определены по данным технического задания заказчика согласно СП 256.1325800.2016 «Проектирование и монтаж электроустановок жилых и общественных зданий», «Инструкции по проектированию городских электрических сетей» РД 34.20.185-94 с учетом 5 -7 летнего периода развития.

Согласно РД 34.21.122-87 категория молниезащиты – II. Надежность защиты – 0.9.

Молниезащита ДГУ и ЕПУ (ПГБР) организована стержневым молниеприемником МОГК-10 (H=10м).

Для обеспечения работоспособности ИТСОБ в ночное время, настоящей проектной документацией предусмотрено оснащение ОТИ охранным освещением, охранным освещением, а также технологической подсветкой.

Для обеспечения функциональности оборудования системы телевизионного наблюдения в ночное время, проектной документацией предусматривается технологическая подсветка выделенных участков пространства в ИК-диапазоне.

Проектными решениями предусматривается использование уличных видеокамер со встроенной в корпус ИК подсветкой. Переключение на инфракрасный режим работы происходит автоматически при достижении определенной освещенности. Помещение подсветки и объектива в одном корпусе позволило значительно сократить размеры прибора, сделав его компактным и удобным в эксплуатации.

Охранное освещение предназначено для обеспечения эффективного функционирования ТС ОТБ ОТИ в ночное время, с обеспечением освещенности охраняемых участков в районе устоев путепровода.

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подпись	Дата																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
------	--------	------	--------	---------	------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

В надмостовом пространстве функции охранного освещения выполняют светильники основного освещения автодороги либо, в случае его отсутствия, инфракрасные светильники встроенные в корпуса видеокамер.

В подмостовом пространстве (ЗТБ устоев) предполагаются к установке LED светильники, одновременно обеспечивающие функции охранного освещения или эквивалент с техническими и эксплуатационными характеристиками, удовлетворяющими (но не хуже) требованиям проектной документации.

## 9. Требования к обслуживающему персоналу

Для эксплуатации и содержания в технически исправном состоянии комплекса технических средств приказом руководителя объекта должен быть назначен следующий персонал:

- лицо, ответственное за эксплуатацию комплекса технических средств;
- специалисты, прошедшие обучение, для выполнения работ по ТО и ППР (при отсутствии договора со специализированной организацией).

Лицо, ответственное за эксплуатацию комплекса, обязано обеспечить:

- поддержание ИТСОТБ в исправном и работоспособном состоянии путем проведения своевременного ТО и ППР, контроль за соблюдением регламентов ТО и ППР, своевременностью и качеством выполнения работ специализированной организацией;
- приемку работ по ТО и ППР в соответствии с графиком и календарным планом;
- обучение обслуживающего персонала и проведение инструктажа дежурного персонала;
- ведение необходимой эксплуатационной документации;
- своевременное предъявление рекламаций обслуживающим организациям (или подразделениям) при обнаружении неисправностей или нарушений в работе комплекса.

К проведению регламентных работ допускаются инженерно-технические работники из числа персонала объекта, имеющие квалификацию не ниже третьего разряда электромонтера ОПС, прошедшие соответствующее обучение, изучившие эксплуатационно-техническую документацию, получившие навыки обслуживания аппаратуры и оборудования технических средств. Кроме того, обслуживающий персонал должен иметь допуск на право эксплуатации электроустановок с напряжением до 1000 в. Состав обслуживающего персонала определяется штатным расписанием объекта.

Проведение регламентных работ рекомендуется выполнять силами специализированной организации, на договорной основе.

Персонал, выполняющий регламентные работы, несет личную ответственность за выполнение мер и правил безопасности проведения работ. Неблагоприятные условия, срочность выполнения работ и другие причины не могут служить основанием для нарушения мер и правил безопасности проведения работ.

## 10. Подтверждение соответствия разработанной проектной документации государственным нормам, правилам, стандартам, исходным данным, техническим условиям и требованиям органов надзора, заинтересованных организаций

Проектная документация по оснащению категоризованных объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, разработана в соответствии с действующими государственными нормами, правилами, исходными данными, техническими условиями, требованиями органов надзора и заинтересованных организаций.

Инов. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №	выполнения работ и другие причины не могут служить основанием для нарушения мер и правил безопасности проведения работ.																							
			10. Подтверждение соответствия разработанной проектной документации государственным нормам, правилам, стандартам, исходным данным, техническим условиям и требованиям органов надзора, заинтересованных организаций																							
			Проектная документация по оснащению категоризованных объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, разработана в соответствии с действующими государственными нормами, правилами, исходными данными, техническими условиями, требованиями органов надзора и заинтересованных организаций.																							
<table><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Изм.</td><td>Кол.уч.</td><td>Лист</td><td>№ док.</td><td>Подпись</td><td>Дата</td></tr></table>																		Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ТЧ		Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата																					
								19																		

Таблица регистрации изменений

Изм.	Номера листов (страниц)				Всего листов в док.	№ док.	Подпись	Дата
	Изменен- ных	Заменен- ных	Новых	Аннули- рованных				

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата



НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ПР1

**Приложение 1**

Приложение №1 к Контракту  
№36-ЭА от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2025 г.

**ЗАДАНИЕ**

**по разработке проектно-сметной документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, предусмотренных планами обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры**

<b>1. Основная цель и задачи разработки проектной документации</b>	<p>1.1. Разработка оптимальных, обоснованных, экономически целесообразных и эффективных функционально-технологических, конструктивных и инженерно-технических решений по оснащению категорированных объектов транспортной инфраструктуры специализированными техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, позволяющими решить задачу обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры (далее – объект, ОТИ) от актов незаконного вмешательства (далее - АНВ) в том числе с единым пунктом управления.</p> <p>1.2. При разработке проектной документации предусмотреть наиболее оптимальные, обоснованные, экономически целесообразные инженерно-технические решения, максимально учитывающие возможность использования существующие инженерно-технические средства (системы) (далее ИТС) обеспечения транспортной безопасности. В случае использования существующих ИТС предусмотреть на время производства строительно-монтажных работ мероприятия по сохранению функциональных возможностей данных средств для защиты объекта от АНВ.</p> <p>1.3. При проектировании следует выполнить требования по обеспечению надежности, долговечности и бесперебойности эксплуатации сооружения, а также безопасности и плавности движения транспортных средств, безопасности для пешеходов и охране труда рабочих в период выполнения строительных работ.</p> <p>1.4. Проектные решения принять с учетом экономного расходования материалов, топливных и энергетических ресурсов, снижения стоимости и трудоемкости выполнения строительных, монтажных работ и эксплуатации. Предусмотреть простоту, удобство и высокие темпы монтажа конструкций, возможность широкой индустриализации строительства на базе современных средств комплексной механизации и автоматизации строительного производства, использования типовых решений, применения сборных конструкций, деталей и материалов, отвечающих стандартам и техническим условиям.</p> <p>1.5. Обосновать выбор канала связи для передачи информации между единым пунктом управления обеспечения транспортной безопасности (далее – ЕПУ) и объектами транспортной инфраструктуры.</p> <p>1.6. Предусмотреть меры по поддержанию экологического равновесия и охране окружающей среды.</p> <p>1.7. Установка недостающих и восстановление существующих систем видеонаблюдения, инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии пунктом 10 раздела IV приказа Минтранса России от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»</p>
<b>2. Основание для выполнения работ.</b>	<p>2.1. Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»;</p> <p>2.2. Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;</p> <p>2.3. Постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. N 2201 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства";</p> <p>2.4. Федеральный закон от 6 марта 2006 года № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»;</p> <p>2.5. Приказ Минтранса России от 2 июля 2021 г. № 225 «Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемого для проводки по морским путям судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и</p>

Электронный документ подписан электронной подписью

	<p>требования в области охраны судов и портовых средств, установленных международными договорами Российской Федерации.»;</p> <p>2.6. Приказ Минтранса России от 1 ноября 2021 г. № 370 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемого для проводки по морским путям судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленных международными договорами Российской Федерации.»;</p> <p>2.7. Постановление Правительства РФ №969 от 26 сентября 2016 года "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности";</p> <p>2.8. Постановление Правительства РФ от 18.09.2023 N 1518 «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»;</p> <p>2.9. Постановление Правительства РФ от 14.11.2022 N 2051 "Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации"</p> <p>2.10. Федеральный закон от 22.07.2008 N 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности»;</p> <p>2.11. Федеральный закон от 27.07.2006 года №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».</p> <p>2.12. Федеральный закон от 04.05.2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»;</p> <p>2.13. Постановление Правительства РФ от 03.02.2012 года № 79 «О лицензировании деятельности по технической защите конфиденциальной информации»;</p> <p>2.14. Приказ Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 29 апреля 2021 г. № 77 «Об утверждении Порядка организации и проведения работ по аттестации объектов информатизации на соответствие требованиям о защите информации ограниченного доступа, не составляющей государственную тайну»;</p> <p>2.15. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</p> <p>2.16. Приказ Минтранса России от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог».</p>
<b>3. Наименование и местоположение проектируемых объектов транспортной инфраструктуры</b>	Согласно приложению
<b>4. Заказчик</b>	Государственное бюджетное учреждение Ставропольского края «Стававтодор» (ГБУ СК «Стававтодор»)
<b>5. Требования к исполнителю</b>	Исполнитель должен иметь возможность при выполнении работ обеспечить выполнение требований, предусмотренных Правилами обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14.11.2022 №2051
<b>6. Вид работ</b>	Разработка проектно-сметной документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности

<b>7. Стадийность проектирования</b>	Разработка проектной и рабочей документации
<b>7.1 Состав работ</b>	<p>Сбор исходных данных. Изучение результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры. Изучение планов обеспечения транспортной безопасности. Изучение внутренних организационно-распорядительных документов субъекта транспортной инфраструктуры в области обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>Визуальное обследование объекта транспортной инфраструктуры и иных документов.</p> <p>Определение необходимого состава инженерно-технических систем защиты объекта.</p> <p>Проведение инженерных изысканий в объеме необходимом для подготовки проектной документации.</p> <p>Получение технических условий (предварительных технических условий) от собственников инженерных коммуникаций подлежащих переустройству или предусматривающих технологическое присоединение к ним. (При необходимости заказчик выдает соответствующую доверенность на представление его интересов при запросе и получении технических условий. Оплата за получение технических условий включена в стоимость контракта и производится исполнителем). Стоимость технических условий присоединения к сетям инженерно-технического обеспечения и сетям связи включить в сводный сметный расчет.</p> <p>Провести согласование с заинтересованными организациями в соответствии с действующим законодательством и получить необходимые заключения.</p> <p>Сбор недостающих исходных данных, необходимых для разработки проектной документации, выполнить собственными силами (Оплата производится исполнителем). Исполнитель несет ответственность за правильность разработанной проектной документации (всех её разделов) независимо от подтверждения (согласования) Заказчиком, в соответствии с действующим законодательством.</p> <p>Подготовка проектной документации по объекту. Согласование проектной документации с Заказчиком.</p> <p>Разработка рабочей документации по объекту. Согласование рабочей документации с Заказчиком, владельцами инженерных коммуникаций.</p> <p>Определение сметной стоимости работ.</p> <p>Получение положительного заключения экспертизы проектной документации в части проверки достоверности определения сметной стоимости.</p> <p>Сдача выполненных работ Заказчику.</p>
<b>8. Сроки выполнения работ</b>	С даты заключения по 15 августа 2025 года
<b>9. Исходные данные, передаваемые Заказчиком</b>	<p>9.1. В качестве исходных данных для ознакомления предоставляются:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– результаты утвержденной оценки уязвимости объекта транспортной инфраструктуры;</li> <li>– планы обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры;</li> <li>– технические паспорта дорожных сооружений;</li> <li>– правоустанавливающие документы на земельные участки (при наличии);</li> <li>– сведения о градостроительных планах развития территории, наличие разработанной документации по планировке территории участка, Исполнитель запрашивает самостоятельно, в случае необходимости Заказчик выдает соответствующую доверенность на представление его интересов при запросе и получении таких сведений.</li> </ul> <p>9.2. Отчеты по оценке уязвимости объекта транспортной инфраструктуры и планы обеспечения транспортной безопасности ОТИ, являются информацией ограниченного доступа и будут предоставлены представителю Исполнителя на основании письменного запроса по месту расположения Заказчика в рабочие дни в рабочее время, на основании заявления заинтересованного лица, поданного в письменной форме, подписанного руководителем, с указанием контактного лица, контактных номеров телефона/факса с соблюдением Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации, а также со сведениями, содержащимися в планах и паспортах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, утвержденных постановлением Правительства РФ от 14.11.2022 №2051.</p> <p>9.3. Лицо, направленное для ознакомления с документами должно иметь при</p>



	<p>себе доверенность от Исполнителя, паспорт гражданина РФ и заверенную Исполнителем копию документа об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в отношении лица, направленного для ознакомления с документами.</p> <p>9.4. Исходные данные будут предоставляться по адресу: г. Ставрополь, пр. Кулакова 10М, 2 этаж каб. 17.</p>
<b>10. Основные требования к архитектурно-строительным и конструктивным решениям</b>	<p>10.1. Создаваемые ИТСОТБ не должны нарушать имеющуюся архитектуру (эстетичность) объектов транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ);</p> <p>10.2. Создаваемые ИТСОТБ не должны влиять на несущую способность конструктивных элементов (опор, пролетов и т.д.) ОТИ;</p> <p>10.3. Создаваемые ИТСОТБ не должны создавать аварийные ситуации для движения автомобильного транспорта по ОТИ.</p> <p>10.4. Создаваемые ИТСОТБ не должны создавать препятствий для проведения работ по содержанию ОТИ.</p>
<b>11. Основные требования к составу проекта, содержанию и оформлению проекта</b>	<p>11.1. Состав разделов проектной документации и требования к содержанию этих разделов выполнить, в соответствии с Градостроительным кодексом, ГОСТ Р 21.101-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Основные требования к проектной и рабочей документации», «Положением о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию», утвержденным Постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 87, и действующими нормативными техническими требованиями.</p> <p>11.2. Разработать проектную и рабочую документацию на оснащение объектов транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) инженерно-техническими средствами (системами) обеспечения транспортной безопасности (далее – ИТСОТБ), (в зависимости от присвоенной категории ОТИ):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– инженерные сооружения;</li> <li>– система сбора и обработки информации;</li> <li>– система видеонаблюдения;</li> <li>– система аудио и видеозаписи;</li> <li>– система сигнализации;</li> <li>– система связи, приема и передачи информации;</li> <li>– система контроля доступом;</li> <li>– система оповещения;</li> <li>– система охранного освещения;</li> <li>– система электроснабжения технических средств обеспечения транспортной безопасности;</li> <li>– система мониторинга;</li> <li>– система и средства досмотра.</li> </ul> <p>11.3. Набор систем ИТСОТБ на объекте транспортной инфраструктуры определить в соответствии с присвоенной категорией.</p> <p>11.4. Проектными решениями определить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– состав технических средств и инженерно-технических систем обеспечения безопасности;</li> <li>– места размещения и состав инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности и технических средств обеспечения транспортной безопасности в целях защиты от актов незаконного вмешательства;</li> <li>– порядок защиты от несанкционированного доступа к элементам управления, обработки и хранения данных ИТСОТБ;</li> <li>– определить место размещения единого пункта управления подразделением транспортной безопасности (далее – ЕПУ ПТБ) согласно планам обеспечения транспортной безопасности и согласовать с Заказчиком. Для согласованного варианта выполнить инженерные изыскания: произвести комплексные изыскания (инженерно-геодезические в масштабе, инженерно-геологические, инженерно-экологические, инженерно-гидрометеорологические при необходимости иные) в объеме, необходимом для принятия и обоснования проектных решений.</li> </ul> <p>11.4.<sup>1</sup> Определить тип канала связи для передачи информации в ЕПУ, обеспечивающий необходимую (достаточную) пропускную способность передачи информации для функционирования технических средств обеспечения транспортной безопасности. Согласовать с Заказчиком. Для согласованного варианта при необходимости выполнить инженерные изыскания: произвести комплексные изыскания (инженерно-геодезические в масштабе, инженерно-геологические, инженерно-экологические, инженерно-гидрометеорологические при необходимости иные) в объеме, необходимом для принятия и обоснования проектных решений.</p> <p>11.5. Конечный список и функционал систем, характеристики, дислокация и способ размещения периферийного оборудования и программного обеспечения должны быть разработаны и согласованы с Заказчиком.</p>

	<p>11.6. Определить способы электроснабжения технических средств обеспечения транспортной безопасности, соответствующие разделу 23 технического задания, и при необходимости выполнить инженерные изыскания: произвести комплексные изыскания (инженерно-геодезические в масштабе, инженерно-геологические, инженерно-экологические, инженерно-гидрометеорологические при необходимости иные) в объеме, необходимом для принятия и обоснования проектных решений.»;</p> <p>11.7. Состав и объем инженерных изысканий для подготовки проектной документации, метод их выполнения устанавливаются с учетом требований технических регламентов программой инженерных изысканий в соответствии с действующим законодательством. Программа инженерных изысканий разрабатывается исполнителем инженерных изысканий на основе настоящего Технического задания».</p>
<p><b>12. Общие технические требования к инженерно-техническим средствам (системам) обеспечения транспортной безопасности</b></p>	<p>12.1. Комплекс ИТСОТБ объекта транспортной инфраструктуры должен обеспечивать круглосуточное, непрерывное функционирование средств и систем ОТИ, а также накопление, обработку и хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности и передачу указанных данных в соответствии с установленным порядком и утвержденным отчетом оценки уязвимости. Комплекс должен быть модульным и иметь функциональную взаимосвязь всех входящих в него систем, как на программном, так и аппаратном уровнях. Система защиты должна иметь возможность различного конфигурирования - от интеграции систем, включающих в себя несколько подсистем, объединённых на основе локальной вычислительной сети, до автономно работающих мини-систем и отдельных модулей, из которых возможна компоновка системы, соответствующей текущим задачам обеспечения безопасности объекта.</p> <p>12.2. Комплекс ИТСОТБ должен обеспечивать реализацию следующих функций:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– круглосуточный режим функционирования оборудования ИТСОТБ;</li> <li>– непрерывный, независимо от времени суток, контроль за подходами к объекту, критическим элементом и/или его границами, зоной транспортной безопасности;</li> <li>– возможность передачи потока видеоданных или кадров в режиме реального времени со всех камер видеонаблюдения в единый пункт управления группой объектов транспортной безопасности (далее – ЕПУ);</li> <li>– осуществление хранения информации на электромагнитных носителях со всех технических систем обеспечения транспортной безопасности в течение 15 суток (для объектов II категории);</li> <li>– осуществление хранения информации на электромагнитных носителях со всех технических систем обеспечения транспортной безопасности в течение 10 суток (для объектов III категории);</li> <li>– регистрацию, архивирование и автоматическую передачу информации с технических средств обеспечения транспортной безопасности, в режиме реального времени;</li> <li>– видеозапись лиц, транспортных средств при входе/выходе, въезде/выезде в/на критический элемент и/или его границы, зону транспортной безопасности;</li> <li>– оповещение подразделений транспортной безопасности о попытках проникновения в зону транспортной безопасности, в/на критический элемент и/или его границы;</li> <li>– электропитание технических средств должно быть бесперебойным и осуществляться либо от двух независимых источников переменного тока, либо от одного источника переменного тока с автоматическим переключением в аварийном режиме на резервное питание;</li> <li>– обеспечение прохода и/или проезда лиц и/или транспортных средств в/через зону транспортной безопасности объекта, только через установленные места;</li> <li>– инженерно-техническую защиту критических элементов от внешнего воздействия, которое может привести к полному или частичному прекращению их функционирования и/или возникновению чрезвычайных ситуаций;</li> <li>– технические средства должны обеспечивать свои характеристики при работе от электрической сети напряжением 380/220В, частотой 50Гц;</li> <li>– возможность модернизации (частичная замена оборудования, программного обеспечения без нарушения функционирования систем в целом) ИТСОТБ в процессе эксплуатации;</li> <li>– конфигурация ИТСОТБ и применяемое оборудование должны обеспечивать возможность наращивания систем за счет расширения аппаратной и программной частей без нарушения работоспособности смонтированной системы;</li> <li>– в ИТСОТБ должна быть предусмотрена потенциальная возможность увеличения обслуживаемой площади объекта (в случае дополнительного строительства или реконструкции объекта) и количества элементов ИТСОТБ;</li> </ul>

	<p>- срок службы оборудования ИТСОТБ должен быть не менее 5 лет, гарантийный срок не менее 1-го года.</p> <p>12.3. Необходимо предусмотреть в проектной документации разработку мероприятий по обеспечению пожарной безопасности в соответствии с требованиями действующих нормативных документов.</p> <p>12.4. Технические средства обеспечения транспортной безопасности:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- должны быть сертифицированы в соответствии с правилами обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденными постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» (далее – Требования).</li> </ul> <p>12.5. Функциональные свойства технических средств обеспечения транспортной безопасности должны соответствовать Требованиям.</p> <p>12.6. В общем случае все оборудование должно отвечать следующим требованиям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Аппаратура ИТС, устанавливаемая вне помещений, должна быть предназначена для безотказного функционирования в климатических условиях в соответствии с СП 131.13330.2020 «Строительная климатология. Актуализированная редакция СНиП 23-01-99*», устойчива к воздействию атмосферных осадков и порывов ветра, характерных для климатической зоны размещения Объектов.</li> <li>• Наружные установки ИТС должны быть защищены от вторичных воздействий ударов молнии и заноса высокого потенциала по кабельным коммуникациям в соответствии с требованиями «Инструкции по устройству молниезащиты зданий, сооружений и промышленных коммуникаций», утвержденной приказом Минэнерго России от 30.06.2003 года № 280.</li> <li>• Аппаратура ИТС, устанавливаемая в отапливаемых помещениях, должна быть предназначена для безотказного функционирования в диапазоне температур от +5°C до +40°C и относительной влажности не более 80 %.</li> <li>• Тревожная и предупредительная информация должны выводиться на автоматизированное рабочее место (АРМ) охраны на русском языке и в привлекающем внимание виде.</li> <li>• Каждая система, входящая в состав ИТСОТБ, должна иметь возможность функционировать в автономном режиме.</li> </ul> <p>12.7. При проектировании ИТСОТБ приоритетными являются системы отечественной разработки.</p>
<p><b>13. Требования к единому пункту управления обеспечения транспортной безопасности</b></p>	<p>13.1. На ЕПУ ОТБ размещаются камеры видеонаблюдения, обеспечивающие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- аудио- и видеозапись в целях документирования действий сил обеспечения транспортной безопасности на КПП ЕПУ ОТБ и ЕПУ ОТБ;</li> <li>- видеообнаружение объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП ЕПУ ОТБ на границах ЗТБ ЕПУ ОТБ;</li> <li>- контроль (наблюдение, мониторинг состояния) границ ЗТБ ЕПУ ОТБ;</li> <li>- выявление нарушителя в заданное время в заданном месте на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;</li> <li>- контроль передвижения физических лиц, транспортных средств в ЗТБ ЕПУ ОТБ.</li> </ul> <p>13.2. Систему видеонаблюдения использовать в качестве средств регистрирования фактов проникновения в ЗТБ ЕПУ ОТБ, в совокупности с системой контроля доступом и системой охранной сигнализации.</p> <p>13.3. ЕПУ ОТБ оснащается приточно-вытяжной вентиляцией, системой автоматической пожарной сигнализации и средства тушения (огнетушители) оборудованием кондиционирования воздуха, а также средствами охранной сигнализации, системой оповещения людей о возможном возгорании на ЕПУ ОТБ.</p> <p>13.4. Система сбора, обработки, приема и передачи информации обеспечивает сбор, обработку, прием и передачу данных, полученных со всех ТС ОТБ на ЕПУ ОТБ и ТС ОТБ группы ОТИ. Для сбора, обработки, хранения приема и передачи информации в помещении серверной ЕПУ ОТБ устанавливается серверное оборудование.</p> <p>13.5. Серверное оборудование должно обеспечивать подключение оборудования для получения и копирования информации с ТС ОТБ группы ОТИ и ТС ОТБ ЕПУ ОТБ, включая технические средства, обеспечивающие сбор и обработку в электронном виде данных с ТС ОТБ группы ОТИ и ТС ОТБ ЕПУ ОТБ, на съемные носители.</p> <p>13.6. В ЕПУ ОТБ предусмотреть оборудование места для временного хранения добровольно сданных, обнаруженных и изъятых в ходе досмотра, дополнительного</p>



	<p>досмотра или повторного досмотра предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения.</p> <p>13.7. Конкретный перечень технических средств и инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности, устанавливаемых на ЕПУ ОТБ, их количество и технические характеристики, места их размещения, а также место для временного хранения добровольно сданных, обнаруженных и изъятых в ходе досмотра, дополнительного досмотра или повторного досмотра предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения и его оборудование определить в период проведения ПИР.</p> <p>13.8. Для недопущения проникновения нарушителя, пытающегося совершить акт незаконного вмешательства, в том числе использующего автотранспортные средства, самоходную технику и машины в ЗТБ ЕПУ ОТБ, границы зоны транспортной безопасности по периметру территории ЕПУ ОТБ оборудовать инженерными заграждениями в виде забора с козырьком, размещенного на расстоянии 3 м от стен здания ЕПУ ОТБ и установить противотаранные устройства. Забор оснастить калиткой, предназначенной для входа/выхода работников ПТБ на территорию ЕПУ ОТБ. Калитку, дверь в здание ЕПУ ОТБ оборудовать системой контроля и управления доступом (далее - СКУД).</p> <p>13.9. В помещениях ЕПУ ОТБ в целях контроля передвижения физических лиц, перемещения материальных объектов в ЗТБ ЕПУ ОТБ разместить камеры видеонаблюдения.</p> <p>13.10. На КПП ЕПУ ОТБ установить видеокамеру, обеспечивающую видеообнаружение объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП ЕПУ ОТБ ОТИ на границах ЗТБ ОТИ. (для ОТИ 3 категории), для ЕПУ включающих ОТИ 2 категории установить видеокамеру, обеспечивающую видеораспознавание объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП ЕПУ ОТБ ОТИ на границах ЗТБ ОТИ.</p> <p>13.11. Предусмотреть в ЕПУ ОТБ ОТИ следующие помещения: пост (АРМ) оператора ИТСОТБ, серверная, помещение для размещения работников ПТБ, служебное помещение для размещения средств досмотра и проведения досмотра, дополнительного и повторного досмотра. Оснастить ЕПУ ОТБ необходимыми средствами управления и связи, обеспечивающими взаимодействие с силами обеспечения транспортной безопасности ОТИ, а также средствами отопления и кондиционирования, электроснабжения, определить места для размещения первичных средств пожаротушения (при необходимости).</p>
<b>14. Технические требования к инженерным сооружениям</b>	<p>14.1. Инженерные сооружения предназначены для физического воспрепятствования несанкционированному проникновению лица (группы лиц), пытающегося совершить акт незаконного вмешательства в зону транспортной безопасности, в/на критический элемент, в том числе с использованием транспортных средств.</p> <p>14.2. Инженерные сооружения должны обеспечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– предотвращение несанкционированного прохода людей, въезд транспорта в зону транспортной безопасности и в/на критический элемент;</li> <li>– защиту людей и самого объекта путем создания физической преграды несанкционированным действиям нарушителя в отношении объекта и его персонала;</li> <li>– создание препятствий на пути движения нарушителя с целью затруднения (задержки) продвижения нарушителя в зону транспортной безопасности и/или его критических элементов на время, достаточное для прибытия подразделений транспортной безопасности;</li> <li>– обеспечение доступа в зону транспортной безопасности, в/на критические элементы ОТИ, только через установленные рубежи доступа;</li> <li>– обозначение границ охраняемых зон.</li> </ul> <p>14.3. В подмостовом пространстве ограждение устоев выполнить в виде сплошного забора из металлической сварной сетки высотой не менее 2,5 м от мест сопряжения опорных частей на опорах (устои) с пролетными строениями. Верх основного ограждения должен быть защищен от перелаза путём установки дополнительного ограждения: козырек из спирали типа АКЛ (АСКЛ).</p> <p>14.4. Калитки оборудовать запирающими устройствами, рабочий ход которых исключает самопроизвольное открывание при возможных деформациях ограждения. На калитках предусмотреть крепление, предотвращающее возможность проникновения в зону транспортной безопасности путем снятия их с петель. Калитки в ограждениях оборудовать замковыми устройствами и магнитоконтактными средствами обнаружения их открытия.</p> <p>14.5. КПП оборудуются заграждениями, исключающими наблюдение лиц, не относящихся к силам обеспечения транспортной безопасности ОТИ, за</p>

	<p>мероприятиями, осуществляемыми в ходе досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра. Место досмотра определить на КПП 1.</p> <p>14.6. На КПП, постах размещаются указатели: «Контрольно-пропускной пункт» или «Пост досмотра», «Граница зоны транспортной безопасности».</p> <p>14.7. Ограждение критических элементов на промежуточных опорах выполнить в виде козырьков, установленных на ригелях промежуточных опор и выполненных из объемной спирали армированной колючей ленты (АКЛ, АСКЛ) высотой не менее 0,5 м, установленных вокруг промежуточных опор на расстоянии 1 м от критических элементов.</p> <p>14.8. Разработать информационные стенды, щиты, панели и таблички для информирования в наглядной и доступной форме в соответствии с требованиями Постановления Правительства РФ от 21.12.2020 № 2201, планами обеспечения транспортной безопасности и согласовать с Заказчиком.</p> <p>14.9. Окончательный состав конструкций инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности, их типы, количество и технические характеристики, а также места их размещения определить на этапе проектирования и согласовать с Заказчиком.</p>
<b>15. Требования к техническим системам сбора и обработки информации</b>	<p>15.1. Система сбора и обработки информации должна обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– круглосуточный контроль состояния ИТСОТБ с постоянной регистрацией происходящих событий, хранение информации о событиях (в соответствии с присвоенной категорией) с возможностью последующей расшифровки и анализа;</li> <li>– привязку фиксируемых событий в различных подсистемах к единым временным отметкам («требование единого времени»);</li> <li>– разделение полномочий для различных групп пользователей при контроле/управлении ИТСОТБ;</li> <li>– взаимодействие между системами в части функционирования в тревожных и других ситуациях;</li> <li>– возможность реализации нескольких дополнительных функций для каждой из систем, недоступных при их автономном функционировании.</li> <li>– возможность передачи информации в реальном времени в ЕПУ;</li> <li>– возможность передачи тревожных сигналов на ближайшие посты подразделений транспортной безопасности по защищенным каналам связи;</li> <li>– одновременное и независимое выполнение следующих функций без их взаимного влияния друг на друга: <ul style="list-style-type: none"> <li>– просмотр изображений видеонаблюдения в реальном времени;</li> <li>– запись изображений;</li> <li>– работа с видеоархивом.</li> </ul> </li> </ul> <p>15.2. Средства обработки и регистрации видеoinформации должны обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– одновременную непрерывную регистрацию всех цифровых видеопотоков, с разрешением и темпом регистрации, формируемым видеокамерами не менее 12 кадров/сек;</li> <li>– регистрацию всех видеопотоков, по истечении времени хранения происходит автоматическое стирание наиболее старых видеозаписей;</li> <li>– поддержание регистрации видеопотоков от IP-устройств нескольких различных производителей, как отечественных, так и иностранных.</li> </ul> <p>15.3. Система сбора, обработки и передачи информации на ОТИ разместить на ЕПУ ОТБ. Система сбора, обработки и передачи информации на ОТИ обеспечивает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- управление поворотными устройствами и объективами управляемых камер видеонаблюдения непосредственно оператором ТСО;</li> <li>- наблюдение изображения от любой камеры видеонаблюдения системы и управление видеокамерами с АРМ оператора ТСО при помощи компьютерной клавиатуры;</li> <li>- автоматический анализ изображений, поступающих от камер видеонаблюдения и оповещение дежурной смены ПТБ при нарушениях в зоне наблюдения выбранных камер;</li> <li>- запись тревожных событий в реальном времени с регистрацией времени, даты и номера камеры видеонаблюдения в протоколе событий;</li> <li>- регистрацию пропадания видеосигналов на камерах видеонаблюдения и выдачу сигнала об этом оператору ТСО;</li> <li>- работу видеорегистраторов в пентаплексном режиме: запись на диск, воспроизведение на экране, видеонаблюдение, формирование архива на внешних носителях, просмотр по сети;</li> <li>- вывод видеосигнала и сигнала «Тревога» на АРМ оператора ТСО;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ведение протоколов работы системы, базы данных тревожных событий, контроль за исправностью оборудования, наличием видеосигналов, а также контроль за действием оператора ТСО;</li> <li>- вывод изображения с видеокамеры, включенной по тревожному событию, на АРМ оператора ТСО;</li> <li>- автоматическое обнаружение движения (изменения обстановки) в поле зрения камер видеонаблюдения, расположенных по периметру, в ЗТБ, в/на КЭ ОТИ, в секторе свободного доступа ЗТБ, с выдачей сигналов тревоги и видеорегистрацией тревожной обстановки в реальном времени;</li> <li>- автоматический вывод видеoinформации от камеры видеонаблюдения из зоны наблюдения которой поступает сигнал тревоги (сигнал о срабатывании охранного извещателя), на ЕПУ ОТБ;</li> <li>- обнаружение и сопровождение нескольких объектов, траекторная обработка, учет направлений движения объектов;</li> <li>- визуализация тревоги при срабатывании детектора движения;</li> <li>- одновременный вывод изображений от подключенных камер в окнах произвольного размера и расположения на АРМ оператора ТСО;</li> <li>- формирование долговременного архива на оптических носителях или дисковых массивах;</li> <li>- передачу данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии с порядком передачи данных.</li> <li>- возможность передачи данных о лицах, пропущенных в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры и (или) на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры, в соответствии с порядком передачи данных;</li> <li>- хранение в электронном виде данных со всех технических средств обеспечения транспортной безопасности в течение 15 суток.</li> </ul> <p>15.4. На ОТИ установить техническое средство, обеспечивающее передачу данных с ТС ОТБ на ЕПУ ОТБ.</p> <p>15.5. Конкретный перечень систем и средств сбора, обработки, приёма и передачи информации, их количество и технические характеристики, а также места их размещения определить в период проведения ПИР.</p>
<b>16. Требования к техническим средствам видеонаблюдения</b>	<p>16.1. Система видеонаблюдения предназначена для обеспечения круглосуточного видеоконтроля за критическими элементами и зоной транспортной безопасности, видеорегистрации обстановки, анализа изображений - с тревожным реагированием, взаимодействия с другими системами для более полного информирования о развитии событий.</p> <p>16.2. Система видеонаблюдения обеспечивает:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- видеоидентификацию объектов видеонаблюдения при их перемещении через КПП и посты ОТИ на границах ЗТБ ОТИ и (или) КЭ ОТИ (за исключением сектора свободного доступа) (для ОТИ 2 категории);</li> <li>- видеораспознавание объектов видеонаблюдения на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры (для ОТИ 2 категории);</li> <li>- видеообнаружение объектов видеонаблюдения на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры (для ОТИ 3 категории);</li> <li>- выявление нарушителя в заданное время в заданном месте на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры (для ОТИ 3 категории);</li> <li>- выявление подготовленного нарушителя в режиме реального времени на всем периметре внешних границ КЭ ОТИ;</li> <li>- автоматическую регистрацию видеoinформации с видеокамер по сигналу «Тревога» от периметральной и объектовой системы сигнализации, интегрированных с системой видеонаблюдения;</li> <li>- возможность видеозаписи событий и действий нарушителей в автоматическом режиме оператором ТСО в ручном режиме;</li> <li>- возможность объединения изображений от нескольких видеокамер на экране одного монитора, поочерёдного подключения к одному монитору по командам оператора ТСО нескольких видеокамер;</li> <li>- защиту от несанкционированного изменения режимов работы системы и изъятия видеодокументов.</li> </ul> <p>Для обеспечения эффективного использования системы видеонаблюдения в условиях недостаточной видимости, в зонах обзора видеокамер, установить систему дополнительного освещения (ИК-подсветка, прожектора видимого спектра излучения).</p> <p>Система видеонаблюдения состоит из стационарных видеокамер, которые размещаются:</p> <p>16.3. Над мостовым полотном установить уличные камеры видеонаблюдения, в целях контроля (наблюдения, мониторинга состояния) границ ЗТБ ОТИ; контроля</p>

	<p>передвижения физических лиц, транспортных средств, перемещения материальных объектов в ЗТБ ОТИ.</p> <p>16.4. В подмостовом пространстве ОТИ установить уличные камеры видеонаблюдения в целях контроля (наблюдения, мониторинга состояния) границ ЗТБ ОТИ и (или) КЭ ОТИ; контроля передвижения физических лиц, транспортных средств, перемещения материальных объектов в ЗТБ ОТИ и (или) на КЭ ОТИ.</p> <p>16.5. Кроме того, обеспечить выполнение видеокameraми в подмостовом пространстве следующих функций: видеоидентификацию объектов видеонаблюдения при их перемещении через контрольно-пропускные пункты ОТИ на границах ЗТБ ОТИ и (или) КЭ ОТИ; видеораспознавание объектов видеонаблюдения на КЭ ОТИ; выявление подготовленного нарушителя в режиме реального времени на всем периметре внешних границ КЭ ОТИ.</p> <p>16.6. Конкретный перечень систем и средств видеонаблюдения, их количество и технические характеристики, а также места их размещения определить в период проведения ПИР.</p>
<b>17. Требования к техническим системам и средствам аудио и видеозаписи</b>	<p>17.1. Аудио- и видеозапись в целях документирования действий СОТБ на КПП и постах ОТИ, а также на ЕПУ ОТБ осуществляется с помощью видеокамер с функцией аудиозаписи, которые размещаются на КПП, постах, ЕПУ ОТБ, либо в местах, позволяющих обеспечить выполнение функций, возложенных на них.</p> <p>17.2. Для аудио- и видеозаписи, в целях документирования действий СОТБ на ЕПУ ОТБ, в помещениях ЕПУ ОТБ размещаются камеры видеонаблюдения с функцией аудиозаписи.</p> <p>17.3. Для аудио- и видеозаписи в целях документирования действий СОТБ, в том числе для документирования действий работников ПТБ, осуществляющих мероприятия по обследованию объектов досмотра, на КПП ЕПУ ОТБ в месте прохода через границы ЗТБ в месте прохода на территорию ЕПУ ОТБ размещается камера видеонаблюдения с функцией аудиозаписи.</p> <p>17.4. Для аудио- и видеозаписи в целях документирования действий сил ОТБ для документирования действий работников ПТБ, осуществляющих мероприятия по обследованию объектов досмотра, на КПП ОТИ в подмостовом пространстве ОТИ размещаются камеры видеонаблюдения с функцией аудиозаписи.</p> <p>17.5. Конкретный перечень систем и средств аудио- и видеозаписи, их количество и технические характеристики, а также места их размещения определить в период проведения ПИР.</p>
<b>18. Технические требования к техническим системам и средств сигнализации</b>	<p>18.1. Система сигнализации должна выполнять следующие задачи:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• обнаружение несанкционированного проникновения в зону транспортной безопасности и на/к КЭ ОТИ;</li> <li>• обнаружение несанкционированного вскрытия оборудования инженерных систем объекта;</li> <li>• оповещение подразделения транспортной безопасности о несанкционированном проникновении в зону транспортной безопасности и на/к КЭ ОТИ;</li> <li>• оповещение подразделения транспортной безопасности при пожаре;</li> <li>• формирование (в случае тревоги) сигналов управления в системы телевизионного видеонаблюдения и оповещения, формирования сигналов тревоги на пульт оператора ТСО ЕПУ. Может включать в себя приемно-контрольное оборудование, в т.ч. автоматизированное рабочее место (АРМ) подсистемы охранной сигнализации.</li> </ul> <p>18.2. Структура системы может включать в себя ряд модулей, конкретный набор которых, определяется на этапе проектирования.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Модуль контроля и управления – предназначен для контроля и управления системой ОТС, ведения журнала событий, формирования сигналов управления в системы телевизионного наблюдения и оповещения, формирования сигналов тревоги на пульт оператора ТСО ЕПУ. Может включать в себя приемно-контрольное оборудование, в т.ч. автоматизированное рабочее место (АРМ) подсистемы охранной сигнализации.</li> <li>• Модуль передачи извещений – предназначен для передачи данных о тревогах на пульт оператора ЕПУ по предусмотренным каналам связи. Может состоять из объектового оборудования системы передачи извещений различных ведомств.</li> <li>• Модуль охранной сигнализации зоны транспортной безопасности - предназначен для обнаружения несанкционированного проникновения в зону транспортной безопасности, а также нападения на личный состав подразделения транспортной безопасности, который может включать в себя периметральные охранные извещатели, защищающие периметр зоны транспортной безопасности, извещатели для защиты оборудования, источники вторичного электропитания, обеспечивающие резервное питание системы, тревожные кнопки, устанавливаемые на постах охраны.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Модуль охранной сигнализации инженерных ограждений опор ОТИ – предназначен для обнаружения несанкционированного проникновения в зону транспортной безопасности вокруг опор и должен состоять из охранных извещателей, контролирующих зоны транспортной безопасности вокруг опор ОТИ.</li> <li>• Модуль охранной сигнализации инженерных систем объекта – предназначен для обнаружения несанкционированного проникновения, а также несанкционированного вскрытия оборудования различных инженерных систем объекта и должен состоять из охранных извещателей, защищающих оборудование инженерных систем объекта.</li> </ul> <p>18.3. Система охранной сигнализации должна иметь дежурный и тревожный режимы.</p> <p>18.4. В дежурном режиме шлейфы охранной сигнализации могут быть сняты с охраны или взяты под охрану. Постановкой и снятием управляет оператор системы, исходя из оперативной обстановки.</p> <p>18.5. В случае тревоги проникновения или нажатия тревожной кнопки предусмотреть возможность указания места на планировках, где зафиксировано проникновение или нажата тревожная кнопка, на дисплее АРМ оператора ЕПУ.</p> <p>18.6. Возможность передачи сведений о тревоге на ЕПУ.</p> <p>18.7. Информация обо всех событиях в системе, а также действиях оператора, с указанием даты и времени, заносится в журнал событий.</p> <p>18.8. В состав системы охранной сигнализации должно входить следующее оборудование:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– приемно-контрольное оборудование, в т. ч. с возможностью использования АРМ системы – предназначенной для контроля и управления системой, ведения журнала событий, формирования сигналов управления в системы теленаблюдения и оповещения, формирования сигналов тревоги на ЕПУ;</li> <li>– оборудование сопряжения с другими системами комплекса;</li> <li>– объектовое оборудование передачи извещений - предназначено для передачи на ЕПУ данных о тревогах по предусмотренным каналам связи;</li> <li>– охранные извещатели, в т. ч.:</li> <li>– периметральные, защищающие периметр зоны транспортной безопасности;</li> <li>– извещатели магнитоконтактные, защищающие входы в зону транспортной безопасности;</li> <li>– извещатели для защиты оборудования;</li> <li>– пожарные извещатели;</li> <li>– источники вторичного электропитания, обеспечивающие резервированное питание системы.</li> </ul> <p>18.9. Технические системы сбора, обработки, отображения, документирования и хранения информации, поступающей от технических систем и средств сигнализации, должны обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- централизованную постановку и снятие с охраны канала сигнализации оператором ТСО по заявке уполномоченного пользователя;</li> <li>- для каждого канала сигнализации следующие режимы:</li> <li>• контроль состояния выходных цепей средств сигнализации, соединительной линии, датчиков вскрытия и дистанционного контроля работоспособности;</li> <li>• режим исключения канала сигнализации из конфигурации системы охранной сигнализации;</li> <li>- при информационной емкости более 16 источников (каналов сигнализации) - децентрализованную постановку и снятие защиты канала сигнализации по командам оператора ТСО с АРМ оператора ТСО;</li> <li>- отображение на графических планах ОТИ о состоянии технических средств, размещаемых на рубежах охраны, и возможность управления ими, а также оперативное отображение регистрируемых сообщений;</li> <li>- формирование сигналов тревоги в виде цветовой и звуковой индикации, а также отображение на графическом плане ОТИ места, времени и причины возникновения ситуации;</li> <li>- регистрацию и хранение всех событий, связанных с изменением состояния технических средств сигнализации, на срок не менее 6 месяцев;</li> <li>- коммутацию цепи электропитания средств сигнализации;</li> <li>- управление параметрами средств сигнализации;</li> <li>- автоматический переход в автономный режим при пропадании связи с управляющим компьютером с регистрацией извещений о тревоге (или неисправности) и автоматическую передачу извещений на АРМ оператора ТСО при восстановлении связи;</li> </ul>
--	--



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- взаимодействие с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля при получении и передаче информации в указанную систему по локальной сети Ethernet с использованием стека протоколов семейства TCP/IP;</li> <li>- обмен информацией с системой сбора результатов технического мониторинга и контроля с использованием, унифицированных протокола передачи данных и формата метаданных, разработанного на основе XML.</li> </ul> <p>18.10. Технические средства сигнализации устанавливаются по периметру ограждения КЭ ОТИ и ЕПУ ОТБ.</p> <p>18.11. Тревожная кнопка устанавливается на посту оператора ТСО. Пожарные извещатели устанавливаются во всех помещениях ЕПУ ОТБ.</p> <p>18.12. Конкретный перечень систем и средств сигнализации, их количество и технические характеристики, а также места их размещения определить в период проведения ПИР.</p>
<b>19. Требования к техническим средствам связи, приема и передачи информации</b>	<p>19.1. Система приема и передачи информации (система приема и передачи данных) должна обеспечивать возможность передачи извещений (тревожных, служебных, информационных) от охраняемого объекта (от средств сбора и обработки информации) на ЕПУ.</p> <p>19.2. Для передачи информации в ЕПУ предусмотреть использование волоконно-оптических линий связи или беспроводную радиосвязь, или иные решения, обеспечивающие необходимую (достаточную) пропускную способность передачи информации для функционирования технических средств обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>19.3. Аппаратная часть радиомоста должна быть выполнена во всепогодном герметичном корпусе и обеспечивать</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– пропускную способность не менее 150 Мбит/с;</li> <li>– ширину канала 5-40 МГц;</li> <li>– усиление не менее 25 dBi;</li> <li>– работу при температуре от -40°C до +40°C.</li> </ul> <p>19.4. Информация, передаваемая по беспроводному каналу связи, должна иметь защиту от возможности дешифрации перехваченных данных.</p> <p>19.5. Средства связи</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-связь работников дежурной смены ПТБ осуществляется по открытым каналам связи с применением:</li> <li>- средств радиосвязи - на ОТИ, обеспечивающие связь между работниками дежурной смены ПТБ, лицом, ответственным за ОТБ ОТИ (в случае нахождения на ОТИ);</li> <li>- средств телефонной связи (размещаются на посту оператора ТСО), обеспечивающие связь с руководством ПТБ, территориальным подразделением ФСБ РФ, территориальным подразделением МВД РФ, лицом, ответственным за ОТБ в СТИ и лицом, ответственным за ОТБ ОТИ;</li> <li>- средств сотовой связи (размещаются на посту оператора ТСО), обеспечивающие связь с руководством ПТБ, территориальным подразделением ФСБ РФ, территориальным подразделением МВД РФ, лицом, ответственным за ОТБ в СТИ и лицом, ответственным за ОТБ ОТИ;</li> <li>- средств электронной связи (размещаются на посту оператора ТСО), обеспечивающие связь с, руководством ПТБ, территориальным подразделением ФСБ РФ, территориальным подразделением МВД РФ, лицом, ответственным за ОТБ в СТИ и лицом, ответственным за ОТБ ОТИ.</li> </ul>
<b>20. Требования к техническим системам и средствам контроля доступа</b>	<p>20.1. Для исключения несанкционированного доступа в ЗТБ, КЭ ОТИ, на ЕПУ ОТБ устанавливаются средства контроля доступа, обеспечивающие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- работу как под управлением системы сбора и обработки информации, так и в автономном режиме;</li> <li>- централизованное и децентрализованное управление техническими средствами (системами);</li> <li>- регистрацию состояния технических средств, всех возникающих событий в системе с указанием места, характера изменений, даты и времени;</li> <li>- регистрацию ситуационной обстановки и выявление всех действий, нарушающих режим доступа в ЗТБ и на КЭ ОТИ;</li> <li>- регистрацию, отображение и протоколирование всех тревожных событий, нарушений на ОТИ;</li> <li>- отображение ситуационной обстановки и информации о тревожных событиях;</li> <li>- оперативное выведение любой информации о состоянии системы, сигналах тревоги, действиях работников ПТБ, на АРМ оператора ТСО;</li> <li>- ведение протокола в файле или в базе данных о всех событиях, происходящих в системе;</li> <li>- установку временных интервалов для алгоритмов работы функциональных элементов системы доступа;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- контроль состояния всех функциональных элементов локальных подсистем доступа;</li> <li>- выдачу команд блокировки выхода из ЗТБ ОТИ при поступлении сигнала «Тревога»;</li> <li>- возможность передачи данных о лицах, пропущенных в ЗТБ ОТИ и (или) на КЭ ОТИ, в соответствии с порядком передачи данных;</li> <li>- принятие решения о соответствии пропуска предъявителя путем сличения идентифицирующих документов на КПП на границах ЗТБ и КЭ ОТИ.</li> </ul> <p>20.2. Система контроля и управления доступом имеет возможность интеграции с другими техническими средствами (системами) ОТБ ОТИ.</p> <p>20.3. СКУД включает в себя ряд модулей, конкретный набор которых будет определен на этапе ПИР:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- модуль контроля и управления - предназначен для контроля и управления СКУД, ведения базы данных и журнала событий; мониторинга событий в системе и формирования отчетов, идентификации пользователей и управления исполнительными устройствами и включает в себя системное (автоматизированное рабочее место оператора ТСО с программным обеспечением СКУД) и линейное оборудование (контроллеры, считыватели, транспондеры, управляемые запорно-заградительные устройства, блоки питания и др.);</li> <li>- модуль интеграции - предназначен для интеграции с системами сигнализации и системой видеонаблюдения через систему сбора, обработки, приема и передачи информации и состоит из программного и интерфейсных модулей.</li> </ul> <p>20.4. Калитки в местах прохода через границы ЗТБ в месте прохода через границы ЗТБ на территорию ЕПУ ОТБ, в здание ЕПУ ОТБ оборудуются СКУД.</p> <p>20.5. Конкретный перечень систем и средств контроля доступа, их количество и технические характеристики, а также места их размещения определить в период проведения ПИР.</p>
<p><b>21. Требования к техническим средствам оповещения</b></p>	<p>21.1. В качестве средств коллективного оповещения используются рупорные громкоговорители, размещаемые на металлических мачтах, установленных на мостовом полотне ОТИ (или на опорах линий электропередач), обеспечивающие:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- доведение сигналов оповещения и экстренной информации до органов управления, должностных лиц, сил ликвидации чрезвычайных ситуаций и населения;</li> <li>- передачу сигналов оповещения и экстренной информации по стационарным и подвижным сетям связи общего пользования, а также технологическим сетям связи.</li> </ul> <p>21.2. Управление системой оповещения осуществляется с рабочего места оператора ТСО. Система оповещения в случае попытки и совершения АНВ обеспечивает трансляцию в ЗТБ ОТИ, секторе свободного доступа ЗТБ, на КЭ ОТИ речевых сообщений, направленных на нормализацию обстановки. На посту оператора ТСО предусмотреть хранение аудиозаписей, позволяющих осуществлять оповещение СОТБ ОТИ, физических лиц, персонала работников юридических лиц, осуществляющих деятельность на ОТИ, а также представителей ФОИВ.</p> <p>21.3. Конкретный перечень систем и средств оповещения, их количество и технические характеристики, а также места их размещения определить в период проведения ПИР.</p> <p>21.4. Предусмотреть включение в структуру системы оповещения модулей управления и оповещения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- модуль управления – должен обеспечивать трансляцию речевых сообщений на территории объекта по зонам оповещения в автоматическом и ручном режимах, включать в себя микрофонную консоль, звукоусилительное и коммутационное оборудование, а также контроллер системы, осуществляющий автоматическое управление, мониторинг и настройку всего комплекса.</li> <li>- модуль оповещения (на сооружении) – для воспроизведения речевых сообщений на территории свободного доступа (проезжая часть и тротуары), состоять из громкоговорителей, установленных таким образом, чтобы обеспечивать требуемую громкость трансляции вдоль всей территории свободного доступа (проезжей части и тротуаров).</li> <li>- модуль оповещения (в зоне транспортной безопасности) – должен служить для воспроизведения речевых сообщений в зоне транспортной безопасности устоев моста и промежуточных опорах, состоять из громкоговорителей, обеспечивающих требуемую громкость трансляции в зоне транспортной безопасности.</li> </ul> <p>21.5. Система оповещения должна работать в автоматическом и ручном режимах. В автоматическом режиме при получении управляющего сигнала от системы охранно-пожарной сигнализации, контроля и управления доступом должна осуществляться трансляция заранее записанного речевого сообщения в</p>

	<p>зоны оповещения в соответствии с заданным алгоритмом. Возможность в ручном режиме, сотруднику транспортной безопасности из ЕПУ транслировать сообщения выборочно или одновременно во все зоны оповещения, используя микрофонную консоль, в т.ч. на несколько объектов транспортной инфраструктуры.</p> <p>21.6. Система громкоговорящего оповещения должна быть построена на основе локальных сетей Ethernet с обеспечением:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– постоянного полного контроля состояния компонентов системы;</li> <li>– автоматической регистрации сбоев в журнале для анализа работы системы и действий персонала;</li> <li>– удаленного доступа и конфигурирования по локальной сети через ПО, устанавливаемого на ПК.</li> </ul>
<b>22. Технические требования к средствам охранного освещения</b>	<p>22.1. Средства охранного освещения должны обеспечивать необходимые условия видимости зоны транспортной безопасности, критических элементов и их границ, внешней территории, прилегающей к объекту.</p> <p>22.2. В состав охранного освещения должны входить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– осветительные приборы;</li> <li>– кабельные и проводные сети;</li> <li>– аппаратура управления.</li> </ul> <p>22.3. Охранное освещение должно состоять из основного и дополнительного.</p> <p>22.4. Основное охранное освещение предназначено для создания минимально допустимой величины освещенности контролируемых видеокameraми зон.</p> <p>22.5. Дополнительное охранное освещение предназначено для обеспечения эксплуатации систем охранного телевидения и расширения возможности визуального обзора контролируемых видеокameraми зон.</p> <p>22.6. Дополнительное охранное освещение должно включаться при срабатывании охранной сигнализации в ночное время суток и плохой видимости днем.</p> <p>22.7. Сеть охранного освещения должна включаться отдельно от сети наружного освещения и разделяться на самостоятельные участки в соответствии с участками телевизионного наблюдения.</p> <p>22.8. Система охранного освещения должна обеспечивать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– освещенность горизонтальную на уровне земли или вертикальную на плоскости ограждения;</li> <li>– равномерно освещенную сплошную полосу шириной не менее 3 метров;</li> <li>– возможность ручного и автоматического включения дополнительных источников света на отдельном участке (зоне) охраняемой территории (периметра) при срабатывании охранной сигнализации;</li> <li>– совместимость с техническими средствами охранной сигнализации и охранного телевидения;</li> <li>– непрерывность работы;</li> <li>– ручное управление работой освещения из пункта (поста) управления обеспечения транспортной безопасности.</li> </ul>
<b>23. Технические требования к системе электроснабжения технических средств обеспечения транспортной безопасности</b>	<p>23.1. Электропитание технических средств должно быть бесперебойным и осуществляться либо от двух независимых источников переменного тока, либо от одного источника переменного тока с автоматическим переключением в аварийном режиме на резервное питание.</p> <p>Резервное электропитание может осуществляться от одного из следующих источников или их любых сочетаний:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– резервного ввода электрической сети переменного тока напряжением 380/220 В;</li> <li>– аккумуляторных батарей;</li> <li>– дизель-генераторной станции.</li> </ul> <p>23.2. Помещение, в котором размещены электрощиты или сами электрощиты, должны быть оборудованы охранной сигнализацией и средствами контроля доступа.</p> <p>23.3. Переключение с основного электропитания на резервное и обратно должно происходить автоматически без нарушения работы технических средств.</p> <p>23.4. При использовании в качестве резервного источника аккумуляторных батарей, должна обеспечиваться их автоматическая подзарядка и контроль напряжения, исключающий перезаряд и предельный разряд аккумуляторных батарей.</p>
<b>24. Требования к техническим системам и средств досмотра</b>	<p>24.1. При проведении досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра используются портативный газоанализатор паров взрывчатых веществ с характеристиками не ниже Пилот-М1 Премиум, ручные металлодетекторы с характеристиками не ниже Сфинкс ВМ-611 Вихрь ПРО, досмотровые зеркала.</p> <p>24.2. Технические средства досмотра хранятся на ЕПУ ОТБ в помещении дежурной смены ПТБ.</p>



<p><b>25. Специальные требования к выполнению проектной и рабочей документации</b></p>	<p>25.1. Проектную и рабочую документацию разработать в соответствии с утвержденной оценкой уязвимости и планом обеспечения транспортной безопасности.</p> <p>25.2. Проектную и рабочую документацию разработать на каждый объект (ОТИ) отдельно.</p> <p>25.3. В составе проектной и рабочей документации выделить в отдельные книги: – проектная документация, которая включает в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• мероприятия по охране окружающей среды;</li> <li>• мероприятия по обеспечению пожарной безопасности;</li> <li>• мероприятия по гражданской обороне и защите от чрезвычайных ситуаций;</li> <li>• проект организации строительства;</li> <li>• технологические и конструктивные решения</li> <li>• сводный сметный расчет.</li> <li>• рабочая документация;</li> </ul> <p>– регламент и расчёт средств на содержание ИТСО, территории, коммунальных сетей и подъездных путей (при необходимости);</p> <p>– полный комплект технических условий и согласований.</p> <p>25.4. При разработке проектной и рабочей документации обеспечения транспортной безопасности объектов предусмотреть оптимальные решения, исходя из максимального снижения материальных и трудовых затрат.</p> <p>25.5. В составе проектной и рабочей документации предусмотреть: Раздел 1. «Пояснительная записка»; Раздел 2. «Технологические и конструктивные решения линейного объекта. Искусственные сооружения»; Раздел 3. «Проект организации строительства» Раздел 4. «Мероприятия по гражданской обороне и предупреждению чрезвычайных ситуаций»; Раздел 5. «Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности»; Раздел 6. «Мероприятия по охране окружающей среды»; Раздел 7. «Сметная документация».</p> <p>25.6. Перечень чертежей, разработанных в составе проектной и рабочей документации, определяется при проектировании.</p> <p>25.7. Материалы проектной документации оформить в соответствии с ГОСТ Р 21.101-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Основные требования к проектной и рабочей документации», а также ГОСТ 21.701-2013 «Система проектной документации для строительства. Правила выполнения рабочей документации автомобильных дорог».</p>
<p><b>26. Требования к сметной документации</b></p>	<p>26.1. Сметную документацию разработать в соответствии с Методикой определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации № 421/пр от 04 августа 2020 г., (в редакции приказов Минстроя России от 7 июля 2022 г. № 557/пр, от 30 января 2024 г. № 55/пр). Сметную документацию разработать ресурсно-индексным методом с применением ФСНБ-2022 в актуальной редакции.</p> <p>26.2. При отсутствии в ФГИС ЦС данных о сметных ценах в базисном или в текущем уровне цен на отдельные материальные ресурсы и оборудование, а также сметных нормативов на отдельные виды работ и услуг допускается определение их сметной стоимости по наиболее экономичному варианту, определенному на основании конъюнктурного анализа в количестве не менее 3 (трех). Конъюнктурный анализ проводится по данным производителей (поставщиков) соответствующего субъекта Российской Федерации (части территории субъекта Российской Федерации), на территории которого осуществляется строительство. Для субъектов Российской Федерации (частей территорий субъектов Российской Федерации), на рынке которых не представлены необходимые материальные ресурсы и оборудование, допускается проведение конъюнктурного анализа по данным производителей (поставщиков), расположенных в других субъектах Российской Федерации (частях территории субъекта Российской Федерации), с учетом стоимости доставки до объекта строительства. Коммерческие предложения и прайс-листы в текущих ценах должны быть подписанными производителями и (или) поставщиками соответствующих материальных ресурсов и оборудования (работ, услуг) и (или) заверенными подписями уполномоченного лица производителей и (или) поставщиков. Коммерческие предложения и прайс-листы в текущих ценах должны быть получены в период, не превышающий 6 месяцев до момента определения сметной стоимости. При составлении сметных расчетов сметная цена материальных ресурсов и оборудования, информация о</p>

	которых отсутствует во ФГИС ЦС, включается в локальные сметные расчеты (сметы) в текущем уровне цен с учетом транспортных и заготовительно-складских затрат.
<b>27. Проведение экспертизы проектной документации</b>	Проведение экспертизы проектной документации в части проверки достоверности определения сметной стоимости. Стоимость проведения экспертизы проектной документации в части проверки достоверности определения сметной стоимости включена в цену контракта.
<b>28. Требование к сдаче документации</b>	Проектная, рабочая и сметная документация передается Заказчику в книгах в 3-х экземплярах и на электронных носителях в срок по установленному в контракте графику работ. Электронная версия проектов передается Заказчику на отдельном CD диске или USB носителе. При этом наименование файлов и папок на CD диске или USB носителе должно совпадать с наименованием документа на бумажном носителе, и располагаться на носителе в той же последовательности, как и на бумажном носителе. Форматы файлов на CD диске: текстовая часть - * doc, xls; графическая часть - *.dwg; документы сторонних организаций - *.jpg, pdf.
<b>29. Особые условия</b>	Проектно-изыскательские, строительно-монтажные и пусконаладочные работы ведутся в режиме функционирования ОТИ. Инженерные и технические средства системы обеспечения транспортной безопасности на ОТИ должны гарантированно и устойчиво функционировать в существующем климатическом и температурном диапазоне, включая естественные и пиковые отклонения. Предусмотреть технические средства системы обеспечения транспортной безопасности, совместимые с существующими на ОТИ. В проекте преимущественно применить оборудование и программное обеспечение российского происхождения. При необходимости (в случае изменения категории защищаемых объектов транспортной инфраструктуры и (или) изменения конструктивных, технических и технологических характеристик защищаемых объектов транспортной инфраструктуры), а также (изменение действующего законодательства Российской Федерации по обеспечению транспортной безопасности) проведение по требованию Заказчика дополнительной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и внесение изменений (дополнений) в Планы обеспечения транспортной безопасности на основании утвержденных отчетов о проведении дополнительной оценки уязвимости.
<b>30. Перечень основных нормативных и руководящих документов</b>	Земельный кодекс Российской Федерации. Лесной кодекс Российской Федерации. Градостроительный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 29.07.98 № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации». Федеральный закон от 24.07.2002 № 101-ФЗ «Об обороте земель сельскохозяйственного назначения». Федеральный закон от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Федеральный закон от 06.03.2006 № 35-ФЗ «О противодействии терроризму». Федеральный закон от 21.07.1993 № 5485-1 «О государственной тайне». Федеральный закон от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений». Федеральный закон от 22.07.2008 № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020 № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 №969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности».



	<p>Постановление Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 "О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию".</p> <p>Постановление правительства РФ от 31.12.2019г. №1948 О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации</p> <p>ГОСТ 2.004-88 ЕСКД. Общие требования к выполнению конструкторских и технологических документов на печатающих и графических устройствах ввода ЭВМ.</p> <p>ГОСТ 2.701-2008 ЕСКД. Схемы, виды и типы. Общие требования к выполнению.</p> <p>ГОСТ 12.1.004-91. ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования</p> <p>ГОСТ 12.1.006-84 ССБТ. Электромагнитные поля радиочастот. Допустимые уровни на рабочих местах и требования к проведению контроля.</p> <p>ГОСТ 12.2.007.0-75. ССБТ. Изделия электротехнические. Общие требования безопасности"</p> <p>ГОСТ 12.1.019 -2017. ССБТ. Электробезопасность. Общие требования и номенклатура видов защиты.</p> <p>ГОСТ 12.1.030-81. Электробезопасность, защитное заземление, зануление.</p> <p>ГОСТ Р 21.101-2020 СПДС. Основные требования к проектной и рабочей документации.</p> <p>ГОСТ 21.002-2014. СПДС. Нормоконтроль проектной и рабочей документации.</p> <p>ГОСТ 21.110-2013 СПДС. Спецификация оборудования, изделий и материалов.</p> <p>ГОСТ 21.204-2020. СПДС. Условные графические обозначения и изображения элементов генеральных планов и сооружений транспорта.</p> <p>ГОСТ Р 21.301-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Правила выполнения отчетной технической документации по инженерным изысканиям.</p> <p>ГОСТ 21.501-2018. СПДС. Правила выполнения рабочей документации архитектурных и конструктивных решений.</p> <p>ГОСТ Р 59793-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Стадии создания.</p> <p>ГОСТ Р 59792-2021. Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Виды испытаний автоматизированных систем.</p> <p>ГОСТ Р 42.3.01-2021 Гражданская оборона. Технические средства оповещения населения. Классификация. Общие технические требования.</p> <p>ГОСТ Р ИСО/МЭК 19794-5-2013 Информационные технологии. Биометрия. Форматы обмена биометрическими данными. Часть 5. Данные изображения лица.</p> <p>ГОСТ 23118-2019 Конструкции стальные строительные. Общие технические условия.</p> <p>ГОСТ Р 54830-2011 Системы охранное телевизионные. Компрессия оцифрованных видеоданных. Общие технические требования и методы оценки алгоритмов.</p> <p>ГОСТ Р 50923-96 Дисплеи. Рабочее место оператора. Общие эргономические требования и требования к производственной среде. Методы измерения.</p> <p>ГОСТ 31817.1.1-2012 Системы тревожной сигнализации. Часть 1. Общие требования. Раздел 1. Общие положения.</p> <p>ГОСТ Р 52434-2005 Извещатели охранное оптико-электронные активные. Общие технические требования и методы испытаний.</p> <p>ГОСТ Р 50948-2001 Средства отображения информации индивидуального пользования. Общие эргономические требования и требования безопасности.</p> <p>ГОСТ Р 52870-2007 Средства отображения информации коллективного пользования. Требования к визуальному отображению информации и способы измерения.</p> <p>ГОСТ Р 53114-2008 Защита информации. Обеспечение информационной безопасности в организации. Основные термины и определения.</p> <p>ГОСТ 15150-69 Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов. Категории, условия эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды.</p> <p>ГОСТ Р 50009-2000 Совместимость технических средств электромагнитная. Технические средства охранной сигнализации. Требования и методы испытаний.</p> <p>ГОСТ Р 57278-2016 Ограждения защитные. Классификация. Общие положения.</p> <p>ГОСТ Р 50776-95 Системы тревожной сигнализации. Часть 1. Общие требования, раздел 4. Руководство по проектированию, монтажу и техническому обслуживанию.</p>
--	---

	<p>ГОСТ Р 51241-2008 Средства и системы контроля и управления доступом. Классификация. Общие требования. Методы испытаний.</p> <p>ГОСТ Р 54831-2011 Системы контроля и управления доступом. Устройства преграждающие управляемые. Общие технические требования. Методы испытаний.</p> <p>ГОСТ Р 51558-2014 Средства и системы охранные телевизионные. Классификация. Общие технические требования. Методы испытаний.</p> <p>ГОСТ Р 52435-2015 Технические средства охранной сигнализации. Классификация. Общие технические требования. Методы испытаний.</p> <p>ГОСТ Р 52551-2016 Системы охраны и безопасности. Термины и определения.</p> <p>ГОСТ Р 54455-2011 (МЭК 62599-1:2010) Системы охранной сигнализации. Методы испытаний на устойчивость к внешним воздействующим факторам.</p> <p>ГОСТ Р 52582-2006 Замки для защитных конструкций. Технические требования и методы испытаний на устойчивость к криминальному отмыканию и взлому.</p> <p>ГОСТ Р 53114-2008 Обеспечение информационной безопасности в организации.</p> <p>ГОСТ Р МЭК 60065-2002 Аудио, видео и аналоговая электронная аппаратура. Требования безопасности.</p> <p>ГОСТ 5089-2011 Межгосударственный стандарт. Замки, защелки, механизмы цилиндровые. Технические условия</p> <p>ГОСТ 34593-2019 Межгосударственный стандарт. Двери защитные. Общие технические требования и методы испытаний на устойчивость к взлому, взрыву и пулестойкость.</p> <p>ГОСТ Р 51242-98 Конструкции защитные механические и электромеханические для дверных и оконных проёмов. Технические требования и методы испытаний на устойчивость к разрушающим воздействиям.</p> <p>ГОСТ Р 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.</p> <p>ГОСТ 20825-75. Объективы съёмочные. Методы измерения аберраций.</p> <p>ГОСТ Р 70213-2022. Национальный стандарт Российской Федерации. Оптика и фотоника. Объективы для оптико-электронных систем. Методы измерений распределения освещённости (облучённости) по полю изображения и коэффициента виньетирования.</p> <p>ГОСТ Р 56875-2016 Национальный стандарт Российской Федерации. Информационные технологии. Системы безопасности комплексные и интегрированные. Типовые требования к архитектуре и технологиям интеллектуальных систем мониторинга для обеспечения безопасности предприятий и территорий.</p> <p>Приказ МЧС России от 31.07.2020 N 582</p> <p>"Об утверждении свода правил "Системы противопожарной защиты. Системы пожарной сигнализации и автоматизация систем противопожарной защиты. Нормы и правила проектирования"</p> <p>РД 50-682-89 Комплекс стандартов и руководящих документов на автоматизированные системы. Общие положения.</p> <p>Р 78.36.002-2010 Выбор и применение телевизионных систем видеоконтроля. Рекомендации.</p> <p>СП 76.13330.2016 Электротехнические устройства. Актуализированная редакция СНиП 3.05.06-85.</p> <p>МДС 21-1.98 Пожарная безопасность зданий и сооружений.</p> <p>СП 131.13330.2020 Строительная климатология. СНиП 23 -01-99</p> <p>СП 52.13330.2016. Свод правил. Естественное и искусственное освещение. Актуализированная редакция СНиП 23-05-95*"</p> <p>СП 47.13330.2016 Свод правил. Инженерные изыскания для строительства. Основные положения. Актуализированная редакция СНиП 11-02-96"</p> <p>СП 45.13330.2017. Земляные сооружения, основания и фундаменты. Актуализированная редакция СНиП 3.02.01-87</p> <p>СП 22.13330.2016 Основания зданий и сооружений. Актуализированная редакция СНиП 2.02.01-83.</p> <p>СП 2.13130.2020 Системы противопожарной защиты. Обеспечение огнестойкости объектов защиты.</p> <p>СП 20.13330.2016 Нагрузки и воздействия. Общие положения. Актуализированная редакция СНиП 2.01.07-85*.</p> <p>СП 28.13330.2017 Свод правил. Защита строительных конструкций от коррозии. Актуализированная редакция СНиП 2.03.11-85.</p> <p>СП 70.13330.2012 Несущие и ограждающие конструкции. Актуализированная редакция СНиП 3.03.01 -87.</p>
--	---

	<p>СП 16.13330.2017 Свод правил. Стальные конструкции. Актуализированная редакция СНиП II-23-81*</p> <p>Правила устройства электроустановок (ПУЭ).</p> <p>Инструкции (правила безопасной эксплуатации) проектируемого оборудования и средств оснащения.</p> <p>Методические рекомендации. Организация движения и ограждение мест производства дорожных работ, согласованные Департаментом ОБДД МВД России 19.02.2009 письмом № 13/6-1029.</p> <p>Приказ Минтранса России от 12.08.2011 г. № 211 «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам».</p> <p>ОДМ 218.6.019-2016 Отраслевой дорожный методический документ.</p> <p>Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ.</p>
<b>31. Гарантийные обязательства</b>	Срок гарантийных обязательств-2 (два) года.

ЗАКАЗЧИК:

\_\_\_\_\_ ( О.И. Звягинцев)

ПОДРЯДЧИК:

\_\_\_\_\_ ( К.Н. Белоусов)

НИИОПБ-04/2025-ТБ-ПД-ПЗ.ПР2

## Приложение 2

Приложение  
к заданию по разработке проектно-сметной  
документации на оснащение объектов транспортной инфраструктуры  
техническими средствами обеспечения транспортной безопасности,  
предусмотренных планами обеспечения транспортной  
безопасности объектов транспортной инфраструктуры

## Наименование и местоположение проектируемых объектов транспортной инфраструктуры

№ п/ п	Объекты	ОКПД 2	Место выполнения работ/координаты ОТИ	Присв оенная катего рия	Реестр овый номер
1	2	3	4	5	6
1.	Путепровод через а/дорога, ж/д дорога на км 33+643 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	71.12. 14.100	на км 33+643 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края) (43.972278, 43.630818)	третья	ДХК00 01185
2.	Путепровод через ж/д дорога на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	71.12. 14.100	на км 48+744 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края) (43.880835, 43.749115)	третья	ДХК00 01186
3.	Мост через реку Подкурок на км 41+703 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края)	71.12. 14.100	на км 41+703 автомобильной дороги Георгиевск - Новопавловск (в границах Ставропольского края) (43.925321, 43.685753)	третья	ДХК00 01187
4.	Мост через р. Этока на км 43+865 автомобильной дороги Новопавловск - Зольская - Пятигорск	71.12. 14.100	на км 43+865 автомобильной дороги Новопавловск - Зольская – Пятигорск (43.966859, 43.259616)	третья	ДХК00 01240
5.	Путепровод через а/дорога на км 23+030 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск	71.12. 14.100	на км 23+030 автомобильной дороги Пятигорск – Георгиевск (44.117574,43.364710)	третья	ДХК00 01162
6.	Мост через р. Подкумок на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск - Георгиевск	71.12. 14.100	на км 16+689 автомобильной дороги Пятигорск – Георгиевск (44.106351,43.288323)	вторая	ДХК00 01163
7.	путепровод через ж/д дорогу на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки	71.12. 14.100	на км 0+329 автомобильной дороги Подъезд к г. Ессентуки (44.055966,42.955493)	третья	ДХК00 01241
8.	Путепровод через ж/д дорога на км 0+278 автомобильной дороги Северо-Западный обход г. Пятигорска	71.12. 14.100	на км 0+278 автомобильной дороги Северо-Западный обход г. Пятигорска (44.063455,42.980504)	третья	ДХК00 01242
9.	Путепровод через ж/д дорога на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе	71.12. 14.100	на км 0+380 автомобильной дороги Бештаугорское шоссе (44.066348,43.069028)	третья	ДХК00 01244

ЗАКАЗЧИК:

ПОДРЯДЧИК:

( О.И. Звягинцев)

( К.Н. Белоусов)

Электронный документ подписан электронной подписью