РОСАВТОДОР
в вопросах и ответах

ИНФОРМАВТОДОР
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

Содержание

ЧТО ТАКОЕ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО (РОСАВТОДОР)? 2
КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ 3
КТО ЗА КАКИЕ ДОРОГИ ОТВЕЧАЕТ?. 4
ЧТО ОЗНАЧАЮТ БУКВЫ В НОМЕРАХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС?. 5
КАТЕГОРИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ 6
ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ПРИЗНАКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ 7
УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ. 8
ТИПЫ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД 10
ЧТО ТАКОЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД И КАКОВЫ ПРИНЦИПЫ ЕГО ФОРМИРОВАНИЯ? 16
СТРУКТУРА БЮДЖЕТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА. 17
СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ «ПЛАТОН» 18
ТЕХНОЛОГИИ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ 19
КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ 32
МИФЫ
МИФ N° 1. В РОССИИ САМЫЕ ДОРОГИЕ ДОРОГИ В МИРЕ 34
МИФ N° 2. В РОССИИ НЕ СТРОЯТ НОВЫХ ДОРОГ 36
МИФ N° 3. ДОРОГИ ДЕЛАЮТ НЕКАЧЕСТВЕННО И ЧАСТО РЕМОНТИРУЮТ 37
МИФ N° 4. У ДОРОЖНИКОВ ЕСТЬ ГОСТ НА ЯМЫ 38
МИФ N° 5. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПРОЕКТЫ ДОРОЖАЮТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ, ПОКА ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО 39
МИФ N° 6. ЕСЛИ ДОРОЖНИК – ЗНАЧИТ ВОР 40
МИФ N° 7. НЕЛЬЗЯ УКЛАДЫВАТЬ АСФАЛЬТ В СНЕГ И ДОЖДЬ. 41
МИФ N° 8. ДОРОЖНИКИ КРАСЯТ ЗЕМЛЮ ВДОЛЬ ДОРОГ В ЗЕЛЕНЫЙ ЦВЕТ, А АСФАЛЬТ ПОСЫПАЮТ ПЕСКОМ 42
МИФ N° 9. ДОРОЖНИКИ СНИМАЮТ ХОРОШИЙ АСФАЛЬТ И РАССЫПАЮТ ПО ДОРОГЕ ЩЕБЕНЬ, КОТОРЫЙ ПОРТИТ МАШИНЫ 43
МИФ N° 10. ЗИМОЙ ДОРОГИ ПЛОХО ЧИСТЯТ И ОБРАБАТЫВАЮТ ОПАСНЫМИ РЕАГЕНТАМИ. 44
МИФ N° 11. ДОРОЖНИКИ НАМЕРЕННО ОСЛОЖНЯЮТ ЖИЗНЬ ДАЧНИКАМ, ЗАКРЫВАЯ СЪЕЗДЫ К ИХ УЧАСТКАМ. 46
МИФ N° 12. ДОРОЖНИКИ ЛИКВИДИРУЮТ ЛЕВЫЕ ПОВОРОТЫ К НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ, ПОТОМУ ЧТО ИМ НАПЛЕВАТЬ НА ЛЮДЕЙ. 48
МИФ N° 13. ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ САМАЯ ЗАКРЫТАЯ 49
КАК С НАМИ СВЯЗАТЬСЯ?. 51

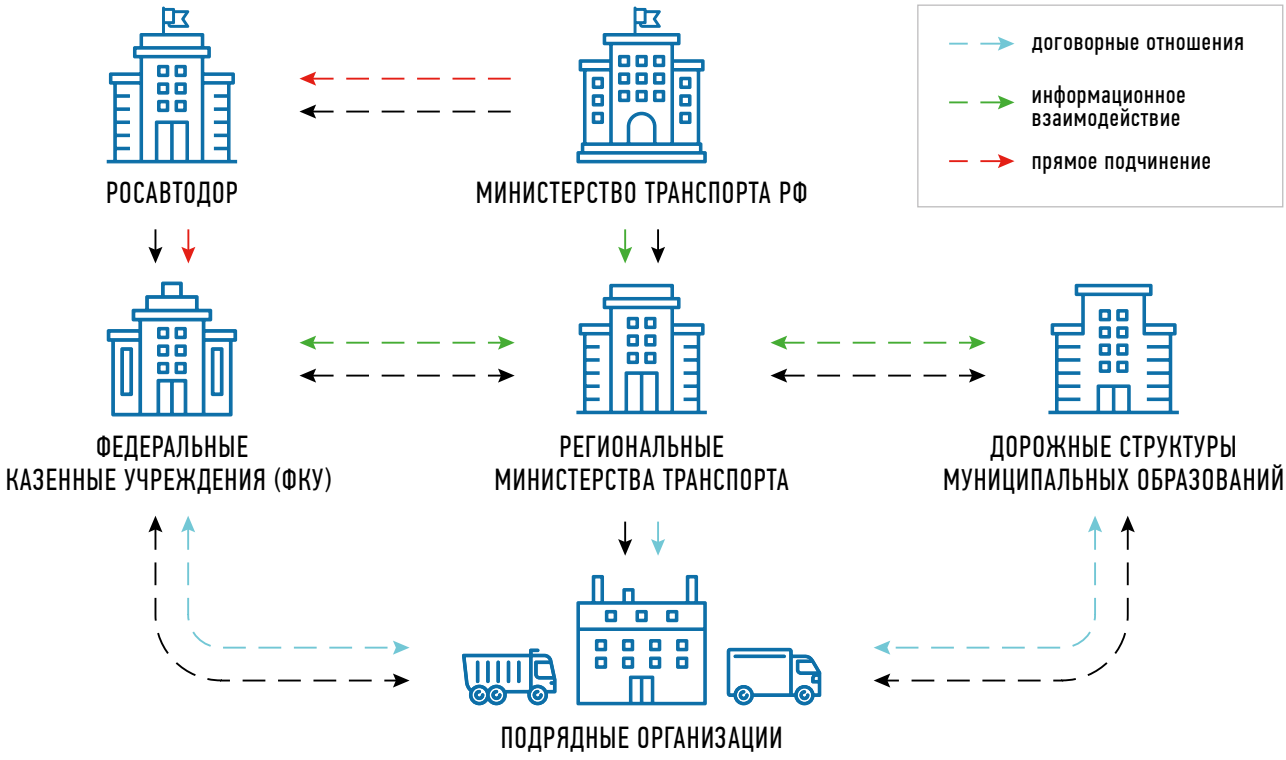
ЧТО ТАКОЕ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО (РОСАВТОДОР)?

Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ (Росавтодор) — федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Росавтодор управляет федеральными автомобильными дорогами как непосредственно, так и через систему федеральных казенных учреждений (ФКУ). Они занимаются строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них, обеспечивают безопасное и бесперебойное движение транспортных средств. В структуре Росавтодора функции оперативного управления трассами закреплены за 29 подведомственными учреждениями.

С 2019 года основная деятельность Росавтодора направлена на реализацию целей и задач, определенных Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в том числе Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Федеральное дорожное агентство является участником трех федеральных проектов плана — «Европа — Западный Китай», «Морские порты России» и «Ком-



муникации между центрами экономического роста». По последним двум — в части развития федеральных автомобильных дорог.

Создание современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры — одна из главных задач, поставленных перед дорожниками главой государства. Еще одним инструментом достижения стратегической цели является национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», стартовавший в 2019 году и ставший логичным продолжением совместной работы федеральных и региональных ведомств дорожного хозяйства.

КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Федеральный закон от 8 ноября 2008 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» подразделяет автомобильные дороги на:

1. автомобильные дороги федерального значения;
2. автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения;
3. автомобильные дороги местного значения;
4. частные автомобильные дороги.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц. Автомобильные дороги, находящиеся в собственности, во владении или в пользовании исполнительных органов государственной власти, местных администраций (исполнительно-распорядительных органов муниципальных образований), физических или юридических лиц и используемые ими исключительно для обеспечения собственных нужд либо для государственных или муниципальных нужд, соответственно,— необщего пользования.

КТО ЗА КАКИЕ ДОРОГИ ОТВЕЧАЕТ?

ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ СОСТАВЛЯЕТ

58 087,78 км

В ВЕДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА —

54 583,78 км

ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР» —

3 504 км

В ДОВЕРИТЕЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ

ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО, МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

1 445 923 км

В ВЕДЕНИИ СУБЪЕКТОВ РФ И МЕСТНЫХ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ

В ОПЕРАТИВНОМ УПРАВЛЕНИИ РОСАВТОДОРА ТАКЖЕ НАХОДЯТСЯ

6 414 МОСТОВ

61 АВТОДОРОЖНЫХ ТОННЕЛЕЙ

448 ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ

85,78 %

(БОЛЕЕ 39 ТЫС. КМ ТРАСС)

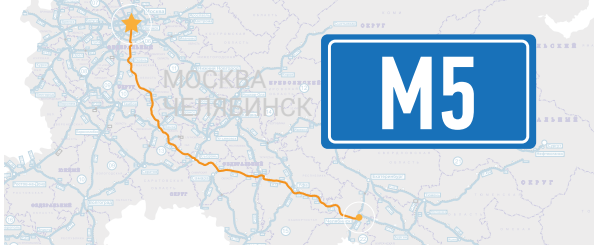
ДОЛЯ ПРОТЯЖЕННОСТИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ

(ДАННЫЕ НА 1.01.2020 Г.)

ЧТО ОЗНАЧАЮТ БУКВЫ В НОМЕРАХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС?

1 января 2018 года завершен переход на новые учетные номера автомобильных дорог. В соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 февраля 2007 года № 16 «Об утверждении Правил присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров» учетный номер автомобильной дороги состоит из заглавной буквы русского алфавита и арабских цифр.

М — для федеральных трасс, соединяющих Москву со столицами иностранных государств и административными центрами субъектов



Р — для федеральных и региональных дорог, соединяющих административные центры Российской Федерации

А — для федеральных и региональных дорог, которые являются подъездом к крупнейшим транспортным узлам и специальным объектам

а также к морским или речным портам, аэропортам, железнодорожным станциям, границам других государств, либо для автодорог, соединяющих федеральные трассы между собой.

НАПРИМЕР:

М-54 «Енисей» ------> Р-257 «Енисей»

М-51 (53, 55) «Байкал» ------> Р-258 «Байкал»

М-56 «Лена» ------> А-360 «Лена»

М-27 Джугба – Сочи ------> А-147 Джугба – Сочи

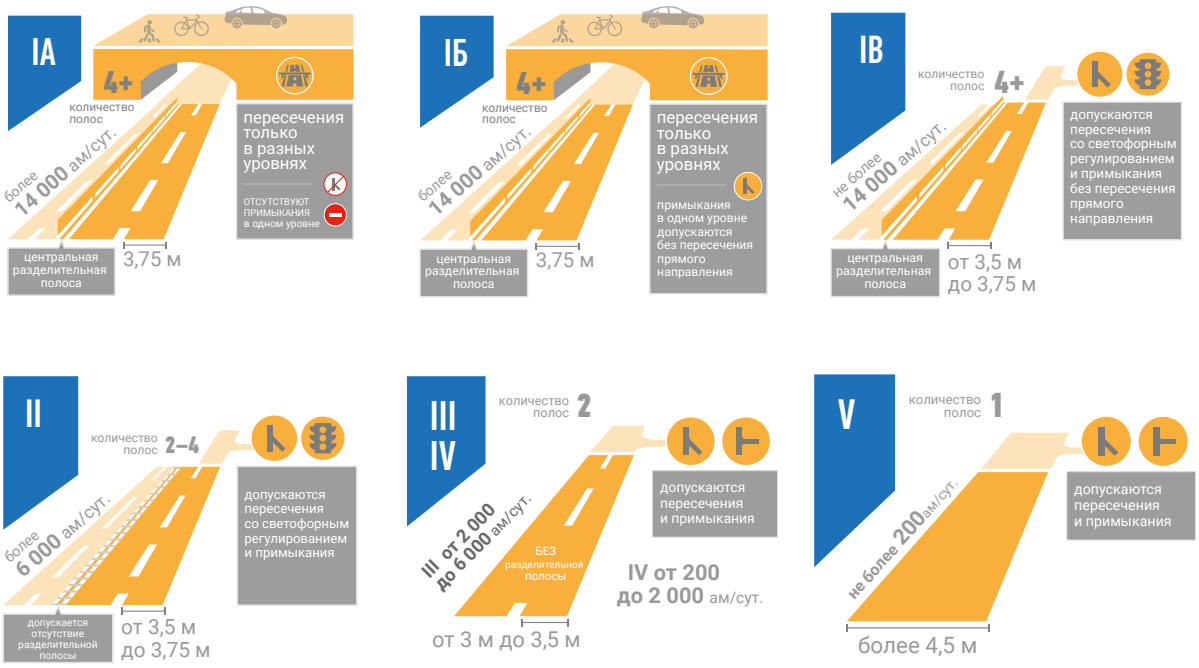
М-10 «Скандинавия» ------> А-181 «Скандинавия»

Полный перечень федеральных трасс доступен на сайте rosavtodor.gov.ru

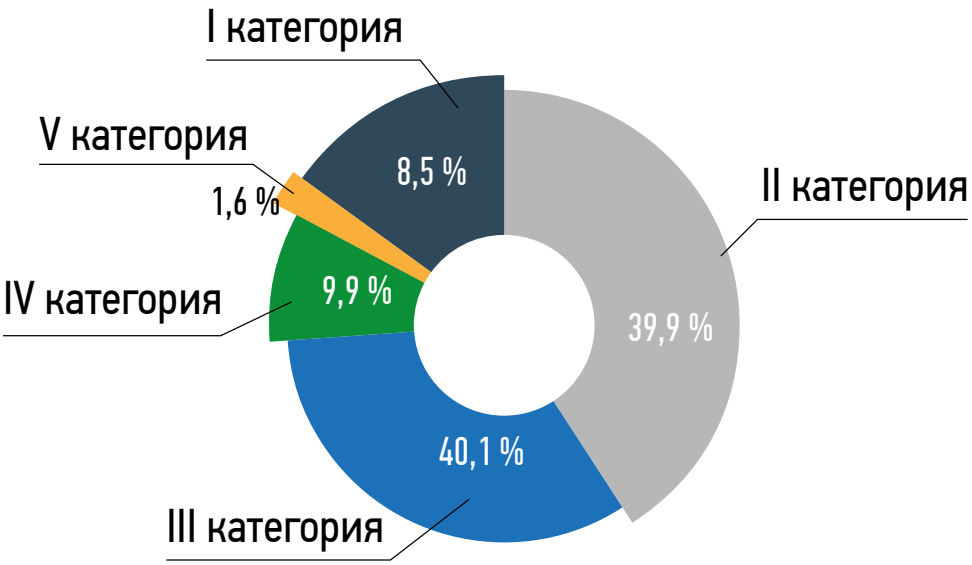
КАТЕГОРИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

СОГЛАСНО ГОСТ Р 52398–2005 «КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ. ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ И ТРЕБОВАНИЯ» АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ПО ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ КАЧЕСТВАМ И ПОТРЕБИТЕЛЬСКИМ СВОЙСТВАМ РАЗДЕЛЯЮТ НА КАТЕГОРИИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ:

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ПРИЗНАКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

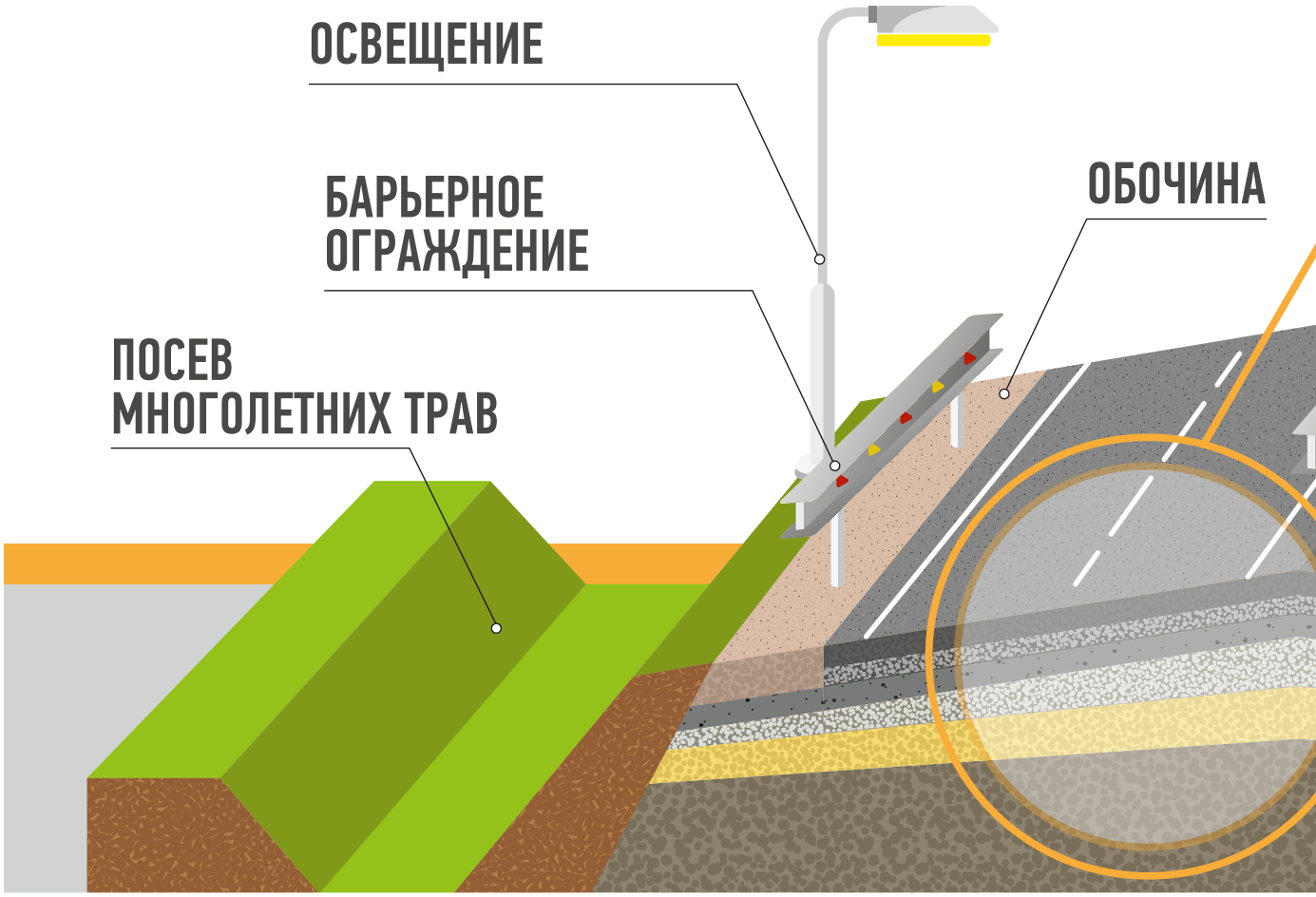


ПОДВЕДОМСТВЕННАЯ ФЕДЕРАЛЬНОМУ ДОРОЖНОМУ АГЕНТСТВУ СЕТЬ ТРАСС ПО ТЕХНИЧЕСКИМ КАТЕГОРИЯМ



ИЗ ЧЕГО СОСТОИТ ДОРОГА?

Автомобильная дорога напоминает слоеный пирог, который выполняет важную задачу — перераспределяет нагрузку от движущихся автомобилей на грунт. Залогом долговечности всего «пирога» является основание дороги. Толщина насыпного слоя щебня напрямую зависит от предполагаемых нагрузок. Далее щебень тщательно утрамбовывается катком, после чего стелется еще один слой. Для повышения качества используется вода, которой смачиваются слои. Чем лучше промочено и утрамбовано основание, тем надежнее будет конструкция. Во избежание образования колеи, просадок и других дефектов основание дорожной одежды армируют и разделяют на слои. Для этого применяют геотекстиль и пластиковые георешетки, которые предотвращают смешивание слоев и отводят влагу от полотна. Перед началом укладки асфальтобетонной смеси поверхность основания обрабатывают жидким битумом или битумной эмульсией, затем асфальт выгружают, распределяют и уплотняют катками. Толщина асфальтового слоя, как и в случае со щебнем, напрямую зависит от предполагаемых нагрузок.



УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ

ДОРОЖНОЕ ПОКРЫТИЕ

верхний слой покрытия из асфальтобетона

нижний слой покрытия из асфальтобетона

ОСНОВАНИЕ ДОРОГИ

верхний слой основания из асфальтобетона

щебеночно-песчаная смесь

песчаный подстилающий слой

ЗЕМЛЯНОЕ ПОЛОТНО

ТИПЫ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД

По сопротивлению нагрузкам от автотранспортных средств и по реакции на климатические воздействия дорожные одежды подразделяют на жесткие (цементобетонные монолитные покрытия, асфальтобетонные покрытия на основаниях из цементобетона, сборные покрытия из железобетонных и армобетонных плит) и нежесткие (асфальтобетонные).

Капитальные

- Цементобетонные монолитные

На дорогах категорий I–III с насыпями высотой более 3 м из крупнообломочных грунтов, с насыпями на болотах при частичном выторфовывании высотой более 5 м из любых грунтов, у путепроводов через железные дороги в пределах до 200 м независимо от высоты насыпи, а также на участках дорог, где ожидаются неравномерные осадки земляного полотна, устраивают цементобетонные покрытия, армированные сетками.

- Железобетонные, монолитные и сборные или из железобетона, армобетонные сборные и монолитные

Покрытия из сборных железобетонных плит на автомобильных дорогах предусматривают для сложных природных условий или при высоких насыпях, когда трудно обеспечить стабильность земляного полотна.

- Асфальтобетонные

Для повышения устойчивости к образованию колеи и трещин в асфальтобетонных покрытиях предъявляют повышенные требования к показателям сдвигоустойчивости и трещиностойкости. Для обеспечения требуемых параметров применяют полимерасфальтобетоны с использованием полимерно-битумных вяжущих (ПБВ).

Облегченные

- Асфальтобетонные
- Из щебня, гравия и песка, обработанных вяжущими

Переходные

- Щебеночные и гравийные; из грунтов и каменных материалов, обработанных вяжущими или армированных геосинтетическими материалами или улучшенными добавками

Низшие

- Из грунтов, армированных геосинтетическими материалами или улучшенными добавками

АСФАЛЬТОБЕТОННЫЕ СМЕСИ БЫВАЮТ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ:

1 вида минеральной составляющей:

- щебеночные
- гравийные
- песчаные

2 вязкости используемого битума и температуры при укладке:

- горячие, приготовляемые с использованием вязких и жидких нефтяных дорожных битумов и укладываемые с температурой не менее 110 °С
- холодные, приготовляемые с использованием жидких нефтяных дорожных битумов и укладываемые с температурой не менее 5 °С

3 наибольшего размера минеральных зерен:

- крупнозернистые с размером зерен до 40 мм
- мелкозернистые с размером зерен до 20 мм
- песчаные с размером зерен до 10 мм

4 величины остаточной пористости:

- высокоплотные
- плотные
- пористые
- высокопористые

5 Щебеночные и гравийные горячие смеси и плотные асфальтобетоны в зависимости от содержания в них щебня (гравия) подразделяют на следующие типы:

- А — с содержанием щебня св. 50 до 60 %
- Б — с содержанием щебня (гравия) св. 40 до 50 %
- В — с содержанием щебня (гравия) св. 30 до 40 %

Высокоплотные горячие смеси и асфальтобетоны должны содержать щебень от 50 до 70 %.

ДОРОЖНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ

Для освещения дорог применяют современные высокоэффективные натриевые лампы высокого давления и светодиодные источники света. Для освещения пешеходных переходов, примыкающих к дорогам, возможно применение металлогалогенных ламп высокого давления.

СТАЦИОНАРНОЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОСВЕЩЕНИЕ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ПРЕДУСМАТРИВАЮТ:

- на участках, проходящих по населенным пунктам и за их пределами на расстоянии от них не менее 100 м;
- на дорогах I категории с расчетной интенсивностью движения 20 тыс. авт./сут. и более;
- на средних и больших мостах (путепроводах);
- на пересечениях дорог I и II категорий между собой в одном и разных уровнях, а также на всех соединительных ответвлениях пересечений в разных уровнях и на подходах к ним на расстоянии не менее 250 м от начала переходно-скоростных полос;
- на подходах к железнодорожным переездам на расстоянии не менее 250 м;
- в транспортных автодорожных тоннелях и на подходах к въездным порталам;
- под путепроводами, на дорогах I-III категорий, если длина проезда под ними превышает 30 м;
- на внеуличных пешеходных переходах;
- на участках дорог в зоне размещения переходно-скоростных полос на съездах к сооружениям обслуживания движения, действующим в темное время суток;
- на автобусных остановках, пешеходных переходах, велосипедных дорожках, на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий в темное время суток при расстоянии до мест возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м.

Включают наружные осветительные установки в вечерние сумерки при снижении естественной освещенности до 20 лк, а отключают — в утренние сумерки при освещенности до 10 лк. Доля действующих светильников в вечернее и ночное время должна составлять не менее 95 %. Не допускается расположение неработающих светильников подряд, один за другим. Заменить вышедший из строя прибор специалисты должны в течение суток. Допускается частичное (до 50 %) отключение наружного освещения в ночное время в случае, если интенсивность движения пешеходов менее 40 чел./ч и транспортных средств в обоих направлениях — менее 50 ед/ч.

В последнее время широкое распространение на федеральных трассах получила автоматизированная система управления освещением. Специальное оборудование дистанционно регулирует работу линии на отдельно взятых участках, выполняет диагностику устройств, оперативно выявляет неисправность и контролирует степень освещенности трассы. Такой подход позволяет еще и сократить энергопотребление на подведомственной сети дорог в отдельных регионах до 40 %.

ДОРОЖНОЕ ОГРАЖДЕНИЕ

Опасные для движения участки автомобильных дорог оборудуют ограждениями. Барьерные конструкции и парапеты предотвращают вынужденные съезды транспортных средств с мостов, путепроводов, а также столкновения со встречными транспортными средствами и наезды на массивные препятствия и сооружения. Сетки, конструкции перильного типа предназначены для упорядочения движения пешеходов и предотвращения выхода животных на проезжую часть.

На четырех- и шестиполосных дорогах I технической категории для разделения транспортных потоков устанавливают осевое барьерное ограждение. При ширине разделительной полосы более трех метров применяют металли-

ческий двусторонний отбойник, а при ширине три метра и менее — железобетонные ограждения парапетного типа со специальным профилем боковых поверхностей.

В районах со значительным снежным покровом «классические» ограждения создают проблемы со снегоуборкой, снежные валы около них могут занимать практически всю полосу движения. Поэтому в последнее время на федеральных трассах, особенно снегозаносимых участках, устанавливают тросовые ограждения. Конструкцию при поддержке Федерального дорожного агентства разработали в Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете (МАДИ). Был учтен опыт зарубежных исследовательских центров и компаний, в частности, изучен опыт Канады, США, Австралии и других стран со сложным рельефом и меняющимся климатом. Тросовое барьерное ограждение доказало эффективность. Натурные испытания и экспериментальная установка на автодорогах показала нормативную способность к поглощению энергии удара и низкую вероятность смертельных исходов и тяжелых ранений в случае ДТП. Причем лобовые столкновения были полностью исключены. К преимуществам тросовых конструкций относятся возможность установки в габаритах двойной сплошной полосы в асфальтобетонное покрытие, грунт, скальные породы, на мостовых сооружениях, простота обслуживания и ремонта.

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ и РАЗМЕТКА

В целях обеспечения безопасности дорожного движения автомобильные дороги должны быть оборудованы дорожными знаками, на проезжую часть, искусственные сооружения и элементы обустройства дорог — нанесена разметка.

В круг обязанностей подрядных организаций, занятых на содержании федеральных трасс, входит очистка поверхности дорожных знаков, их замена или восстановление. Для удобства ориентирования водителей современные знаки исполняют на пленке повышенной яркости. Поврежденные технические средства организации дорожного движения меняют на новые в течение трех суток после обнаружения, а знаки приоритета — в течение суток. Временно установленные знаки снимают в течение суток после устранения причин, вызвавших необходимость их установки, а в случае производства ремонтных работ — после их завершения.

Разметка бывает горизонтальная и вертикальная, постоянная и временная. Линии постоянной горизонтальной разметки (включая дублирование изображения дорожных знаков) могут быть белого, желтого, красного, синего, черного, зеленого цвета. Для временной дорожной разметки установлен оранжевый цвет.

Маркировку выполняют красками (эмалями), термопластиками и холодными пластиками, полимерными лентами и штучными формами, для придания линиям световозвращающих свойств добавляют микростеклошарики. Дорожная разметка в процессе эксплуатации должна быть хорошо различима. Выполненная из термопластика, холодного пластика с толщиной нанесения 1,5 мм и более, штучных форм, полимерных лент она должна выполнять свои функции не менее одного года; термопластиками, холодными пластиками с толщиной нанесения менее 1,5 мм — не менее 6 месяцев, красками (эмалями) — не менее трех месяцев. Подрядчик обязан восстановить изношенную разметку, если площадь истирания для пластиковых линий составила 25 %, нанесенных краской (эмалью) — 50 %.

В 2018 году по новому ГОСТ Р 51256-2018 в ряде регионов страны впервые на сети автодорог федерального значения появилась осевая линия разметки желтого цвета. Контрастный желтый цвет новой разметки хорошо виден даже при сильных осадках, как при дневном, так и при искусственном ночном освещении дороги. Это позволит существенно повысить безопасность и комфорт передвижения автомобилистов. В плане эксперимента федеральные дорожники использовали желтую разметку еще в 2017 году. Совместно с ГИБДД были определены девять участков на трассах Р-21 «Кола» и А-121 «Сортавала» в Мурманской и Ленинградской областях протяженностью 317 километров, в том числе на границах с Финляндией и Норвегией. Именно положительный опыт этих двух регионов РФ и скандинавских стран по использованию в зимний период яркой разметки стал основанием для его адаптации в нашей стране.

ЧТО ТАКОЕ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД И КАКОВЫ ПРИНЦИПЫ ЕГО ФОРМИРОВАНИЯ?

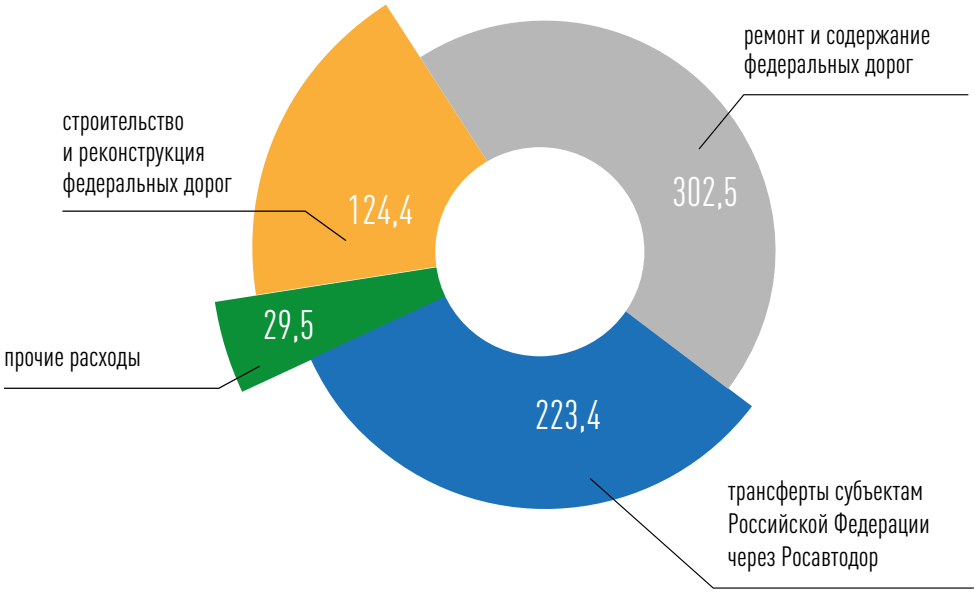
Система дорожных фондов в Российской Федерации начала функционировать в 2011 году. Основным источником ее наполнения являются акцизы на автомобильное топливо. Законодательством также установлена возможность привлечения значительного количества неналоговых источников.

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД ПОПОЛНЯЮТ

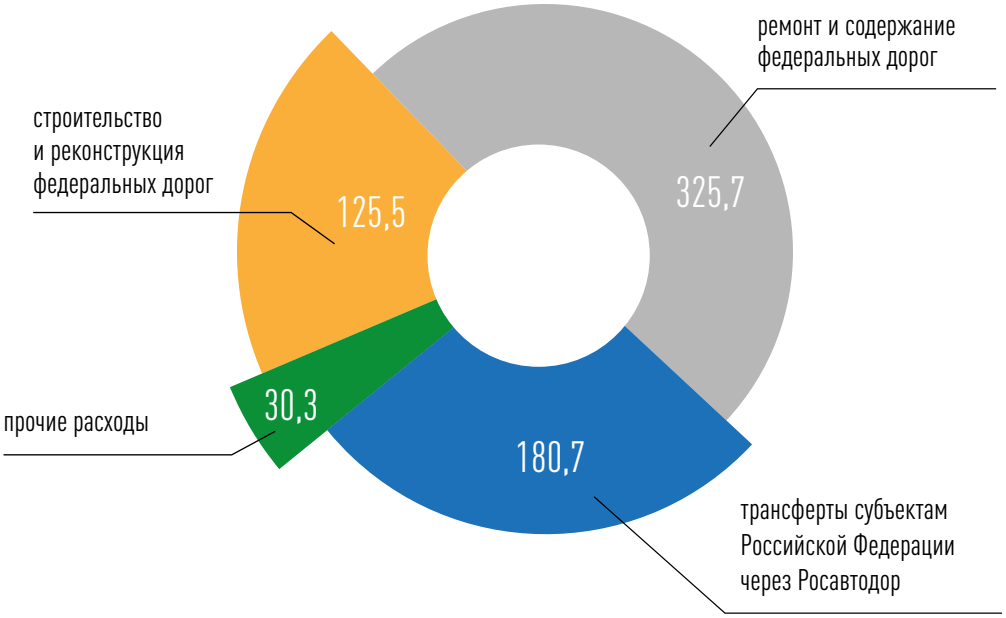
При создании региональных дорожных фондов субъекты Российской Федерации включили более 32 неналоговых источников в законодательные акты о создании таких фондов. Основными источниками формирования региональных дорожных фондов определены: акцизы на автомобильное топливо и транспортный налог.

СТРУКТУРА БЮДЖЕТА ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА (МЛРД РУБЛЕЙ)

НА 2019 ГОД



НА 2020 ГОД



СИСТЕМА ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ «ПЛАТОН»

Система взимания платы «Платон» создана в 2015 году в целях обеспечения соблюдения установленного действующим законодательством порядка взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т. Федеральное дорожное агентство и компания ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» заключили концессионное соглашение сроком на 13 лет, согласно которому компания является оператором системы взимания платы.

Концессионер за свой счет полностью обеспечил создание, а также эксплуатацию системы взимания платы, в том числе автоматизированный сбор, обработку, хранение и передачу данных о движении грузовых транспортных средств массой свыше 12 т в режиме реального времени.

Полученные средства ежедневно поступают в Федеральный бюджет РФ и направляются на обеспечение поддержания автомобильных дорог, финансирование строительно-ремонтных работ и улучшение дорожно-транспортной инфраструктуры. Общая сумма собранных средств за время работы системы достигла 110,6 млрд руб. В 2020–2022 годах их планируется направить на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования федерального значения. В частности, около 600 км автодорог в 23 субъектах РФ будут расширены с двух до четырех полос движения, планируется провести капитальный ремонт более 100 мостов и путепроводов в 44 субъектах РФ.

На трассах Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск и Р-351 Екатеринбург – Тюмень будет отремонтировано по 80 км, на автодорогах Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике и на Р-256 «Чуйский тракт» — по 30 км и свыше 20 км на трассах Р-242 Пермь – Екатеринбург и Р-255 «Сибирь». Средняя интенсивность движения по этим трассам превышает 10 тыс. автомобилей в сутки, а по некоторым — 25 тыс. машин. Это одни из самых загруженных участков федеральных дорог, которые будут расширены. Их капитальный ремонт повысит пропускную способность, ликвидирует очаги аварийности и обеспечит разделение потоков движения.

На собранные средства будут отремонтированы и мосты, их общая протяженность составляет более 6 км. Среди крупнейших — мост через р. Оку на старом направлении трассы «Дон» в Московской области (617 м), мост через р. Зун-Мурино на трассе А-333 в Бурятии (228 м), мост через р. Кабаргу на трассе А-370 «Уссури» в Приморском крае (222 м) и мост через р. Вуоксу на трассе А-181 «Скандинавия» в Ленинградской области (205 м).

Общее количество объектов дорожной инфраструктуры, которые планируется отремонтировать с учетом средств госсистемы «Платон» — около 3,3 тыс. км автодорог и более 130 мостов и путепроводов.

По данным на июль 2020 года, количество перевозчиков возросло на 15,3 %, а зарегистрированных транспортных средств — на 11,7 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В июле 2020 года в госсистеме было зарегистрировано свыше 1,3 млн большегрузов.

ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» — оператор системы «Платон»

Тел.: +7 (495) 587 0907
127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 27, стр. 16
e-mail: pr@rtits.ru

Сайт: http://platon.ru/ru/
Сайт: http://rtits.ru/ru

ТЕХНОЛОГИИ В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

В 2017 году подписано постановление Правительства РФ, согласно которому межремонтные сроки эксплуатации автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытия (т. е. асфальтобетонным) увеличены по ремонту до 12 лет, по капитальному ремонту — до 24 лет. Чтобы достичь заявленных сроков службы, Росавтодор внедряет инновационные технологии при строительстве и ремонте дорог.

- В ходе строительства, реконструкции и капитального ремонта задача повышения капитальности дорожных одежд решается **за счет технологий регенерации и стабилизации (холодного ресайклинга)**, позволяющих использовать связные слои основания на эксплуатируемых дорогах, усиливать несущую способность, а также оптимизировать стоимость работ за счет повторного применения материалов существующей дорожной одежды.

- Росавтодор ведет работу по внедрению в дорожном строительстве современных **битумных вяжущих материалов (полимер-битумных вяжущих, эмульсий, битумных мастик),** различных добавок и композитных материалов, использование которых позволит увеличить срок службы автомобильных дорог в два и даже в три раза.

ТЕХНОЛОГИЯ ОБЪЕМНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ПОЗВОЛЯЕТ УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ ПОКРЫТИЯ

НА 20–30 %

ЗА СЧЕТ ТОЧНОГО ПОДБОРА СОСТАВА СМЕСЕЙ АСФАЛЬТОБЕТОНА, ПАРАМЕТРОВ ВЯЖУЩЕГО И КАМЕННОГО МАТЕРИАЛОВ.

- Еще одним ярким примером эффективных технологий, позволяющих продлить межремонтные сроки, является **устройство тонких слоев износа.** Это способ быстро и с меньшими затратами восстановить основные эксплуатационные свойства покрытий: ровность, коэффициент сцепления с колесами автомобиля. Принцип такого типа работ — нанесение тонкого слоя смеси каменных материалов и вяжущего с различными добавками на существующее покрытие.

- Успешно применяется в дорожном строительстве **технология объемного проектирования асфальтобетонной смеси** — отечественный аналог американской разработки Superpave. Эта система способствует увеличению срока службы покрытия на 20–30 % за счет точного подбора состава смесей асфальтобетона, параметров вяжущего и каменного материалов. Метод объемного проектирования позволяет создавать рецепты асфальтобетонных смесей с учетом конкретных климатических условий под конкретную транспортную нагрузку на местных материалах и прогнозировать долговечность работы асфальтобетона в дорожной конструкции.

Федеральные дорожники руководствуются в работе стандартами отрасли, принятыми в большинстве стран мира. Специалисты обмениваются опытом на международных научно-практических конференциях и форумах, организации, занятые в дорожном хозяйстве, принимают участие в крупнейших выставках. Все представляющие интерес разработки отечественных и зарубежных ученых, результаты исследований и испытаний профильных институтов применяются на практике в строительстве и ремонте федеральных автодорог.

УКРЕПЛЕНИЕ ОТКОСОВ НАСЫПИ НА ПОДТОПЛЯЕМЫХ УЧАСТКАХ ОБЪЕМНОЙ ГЕОРЕШЕТКОЙ

- высокая влагопроницаемость за счет перфорации;
- легкий монтаж;
- сохранение физико-механических характеристик на всем протяжении срока службы;
- долговечность.

СТАБИЛИЗАЦИЯ ГРУНТА ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

- продление сроков службы земляного полотна дороги;
- возможность использования местных грунтов;
- возможность смешивания с добавками и подготовки грунта в стационарных условиях с последующим вывозом на объект;
- увеличение плотности и снижение набухаемости и пучинистости грунта.

ПРИМЕНЕНИЕ НЕТКАНОГО ГЕОТЕКСТИЛЯ

- материал не гниет, в нем не заводятся плесень и грибки, насекомые и грызуны, сквозь него не прорастают корни растений;
- химически стоек, инертен к воздействиям химических соединений в грунтовой воде и почвах;
- пропускает воду, но не заиливается и не забивается частицами грунта;
- выдерживает нагрузки, при использовании в качестве армирующего материала практически не деформируется, стоек к раздирам и прокалываниям;
- сохраняет свои свойства в диапазоне температур от – 60 до + 100 ^{0}C;
- срок службы – не менее 25 лет.

ПРИМЕНЕНИЕ ТКАНОГО ГЕОТЕКСТИЛЯ

- обеспечивает высокие показатели прочности на разрыв в продольном и поперечном направлении, а также низкую деформативность при укладке в земляное сооружение;
- с уплотненными слоями грунта образует сложную конструкцию, в которой действует как арматура;
- повышает прочность дорожной конструкции;
- увеличивает несущую способность грунта;
- улучшает сопротивление колееобразованию;
- предотвращает неравномерные просадки.

ТЕХНОЛОГИЯ ПОВЫШЕНИЯ НЕСУЩЕЙ СПОСОБНОСТИ ОСНОВАНИЯ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ГЕОКОНСТРУКЦИЙ

- обеспечивает возможность производства работ вне зависимости от времени года и климатических условий;
- обеспечивает надежное функционирование земляного полотна транспортных и промышленных объектов, построенных на слабых грунтовых основаниях (в том числе на болотах I и II типов);
- повышает уровень промышленной безопасности опасных производственных объектов за счет улучшения устойчивости и несущей способности основания земляного полотна дорог, вдоль трассовых и межпромысловых проездов, подъездов к объектам и обеспечивает беспрепятственный оперативный проезд и работу строительной и специальной техники в любое время года и любых климатических условиях.

ПРИМЕНЕНИЕ ГЕОСЕТКИ

- обеспечивает консолидированную работу слоев дорожного основания;
- высокая степень прочности материала;
- низкое относительное удлинение при предельно допустимой нагрузке;
- низкий показатель хрупкости и оптимальная пластичность материала по сравнению с аналогичной по применению продукцией из стекловолокна.

УСТРОЙСТВО ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ ИЗ ЩЕБЕНОЧНО-МАСТИЧНОГО АСФАЛЬТОБЕТОНА НА ПОЛИМЕРНО-БИТУМНОМ ВЯЖУЩЕМ (ПБВ)

- увеличенный температурный диапазон, при котором укладываемая смесь не теряет своих свойств;
- позволяет улучшить сцепные качества, уменьшить коррозию асфальтобетонного покрытия и увеличить межремонтные сроки;
- обеспечивает снижение совокупной стоимости строительства автодорог на 30 %;
- повышение срока службы дорожного покрытия в 2–3 раза, а также снижение шума на дороге в 3–4 раза;
- снижение среднегодовых расходов на содержание дорог на 55–60 %.

УСТРОЙСТВО ПОКРЫТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ИЗ АСФАЛЬТОБЕТОННОЙ СМЕСИ, ПОДОБРАННОЙ ПО МЕТОДОЛОГИИ ОБЪЕМНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

- широкий диапазон применяемых материалов;
- возможность проведения меньшего количества испытаний, чем при проектировании по традиционной технологии.

УСТРОЙСТВО СЛОЯ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ ИЗ ЛИТОЙ БЫСТРОФОРМИРУЮЩЕЙСЯ ЭМУЛЬСИОННО-МИНЕРАЛЬНОЙ СМЕСИ ПО ТЕХНОЛОГИИ ТОНКОСЛОЙНОЙ ПОВЕРХНОСТНОЙ ОБРАБОТКИ С ДОБАВЛЕНИЕМ АРМИРУЮЩЕЙ ДОБАВКИ ИЗ СТЕКЛОВОЛОКНА

- щебень и минеральные наполнители обеспечивают стойкость к нагрузкам;
- химические добавки ускоряют «формирование» смеси на дороге.

УСТРОЙСТВО ОСНОВАНИЯ ИЗ АСФАЛЬТОГРАНУЛОБЕТОННОЙ СМЕСИ (АГБ) МЕТОДОМ ХОЛОДНОЙ РЕГЕНЕРАЦИИ С ПРИМЕНЕНИЕМ ВСПЕНЕННОГО БИТУМА И ДОБАВЛЕНИЕМ ЩЕБНЯ

- экономия материалов за счет использования старого асфальтобетона;
- отсутствие загрязнения окружающей среды;
- увеличение срока службы;
- структурная целостность дорожной одежды.

УСТРОЙСТВО ОСНОВАНИЯ МЕТОДОМ ХОЛОДНОЙ РЕГЕНЕРАЦИИ РЕСАЙКЛЕРОМ С ДОБАВЛЕНИЕМ ВЯЖУЩЕГО

- экономический эффект за счет повторного использования фрезерованного материала;
- увеличение срока службы;
- уменьшение продолжительности строительных работ.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ АСФАЛЬТОБЕТОННОГО ПОКРЫТИЯ МЕТОДОМ ТЕРМОРЕСАЙКЛИНГА СТАРОГО ПОКРЫТИЯ С ДОБАВЛЕНИЕМ ГОРЯЧЕГО АСФАЛЬТОБЕТОНА

- экономия материалов с учетом повторного использования сфрезерованного материала.

ГОРЯЧАЯ РЕГЕНЕРАЦИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕГО АСФАЛЬТОБЕТОННОГО ПОКРЫТИЯ С ДОБАВЛЕНИЕМ НОВОГО МАТЕРИАЛА

- уменьшение продолжительности строительных работ;
- снижение стоимости производимых работ и энергозатрат.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПЕРЕГРУЖАТЕЛЯ АСФАЛЬТОБЕТОНА

- дает выровненную по температуре и плотности смесь, что повышает качество покрытия и срок его службы.

ПРИМЕНЕНИЕ ПРОФИЛИРОВЩИКОВ

- учитывает сложный состав грунта;
- экономит время для подготовки основания под укладку дорожной одежды;
- обладает повышенной маневренностью и возможностью разворота машины на 180^0.

РЕМОНТ ЦЕМЕНТОБЕТОННОГО ПОКРЫТИЯ МЕТОДОМ ВИБРОРЕЗОНАНСНОГО РАЗРУШЕНИЯ

- увеличивает модуль упругости разрушенного цементобетона;
- позволяет осадить разбитое покрытие в пустоты, которые могут иметься в основании;
- подготавливает равномерно гладкую поверхность под укладку нового покрытия.

ПРИМЕНЕНИЕ ПЛЕНКООБРАЗУЮЩИХ СОСТАВОВ ДЛЯ УХОДА ЗА СВЕЖЕУЛОЖЕННЫМ БЕТОНОМ

- создает благоприятные условия для гидратации цемента в поверхностном слое бетона, препятствуя образованию трещин;
- обеспечивает проектные показатели бетона по прочности.

УСТРОЙСТВО ТОНКОСЛОЙНОГО ПОКРЫТИЯ НА ОСНОВЕ ПОЛИМЕРНОЙ БИТУМНОЛАТЕКСНОЙ ЭМУЛЬСИИ

- повышение адгезии укладываемого материала к нижележащему слою покрытия;
- гидроизоляция дорожной одежды;
- низкий уровень шума за счет однородной структуры;
- хорошие фрикционные свойства, высокая износостойкость покрытия за счет содержания в материале 80–90 % твердых фракций;
- восстановление покрытия и продление срока службы при минимальных затратах;
- снижение загрязняющих выбросов за счет уменьшения сроков производства работ.

УСТРОЙСТВО СИСТЕМЫ ВОДООТВОДА ИЗ ЛОТКОВ, ИЗГОТОВЛЕННЫХ ИЗ КОМПОЗИЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ

- снижение трудозатрат при монтаже за счет малого веса конструкций;
- коррозионно-стойкий и химически пассивный материал, не требующий экологически грязных работ по установке и содержанию (окраски, обработки растворителями, битумом и пр.).

УСТРОЙСТВО СКОТОПРОГОНОВ ИЗ СБОРНЫХ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ ГОФРИРОВАННЫХ КОНСТРУКЦИЙ

- уменьшение трудоемкости работ;
- сокращение сроков строительства;
- применение облегченной строительной техники;
- не требует покраски и бетонных работ;
- сборка возможна при любых погодных условиях;
- изготовление любых видов сечений, размеров.

ПРИМЕНЕНИЕ РЕМОНТНЫХ СМЕСЕЙ (РЕМОНТ БЕТОННЫХ ПОВЕРХНОСТЕЙ БАЛОК И ОПОР С ВОССТАНОВЛЕНИЕМ ЗАЩИТНОГО СЛОЯ)

- сокращение сроков производства ремонтных работ;
- снижение издержек на простой производственных мощностей;
- увеличение межремонтных сроков;
- значительное снижение затрат на реконструкцию и ремонт по восстановлению несущей способности железобетонных опор.

УСТРОЙСТВО ШУМОЗАЩИТНОГО ЭКРАНА ИЗ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ ПАНЕЛЕЙ

- предотвращение распространения шума;
- защита от распространения в воздухе вредных частиц;
- долговечность конструкции, устойчивость к деформациям, ударам и механическим воздействиям.

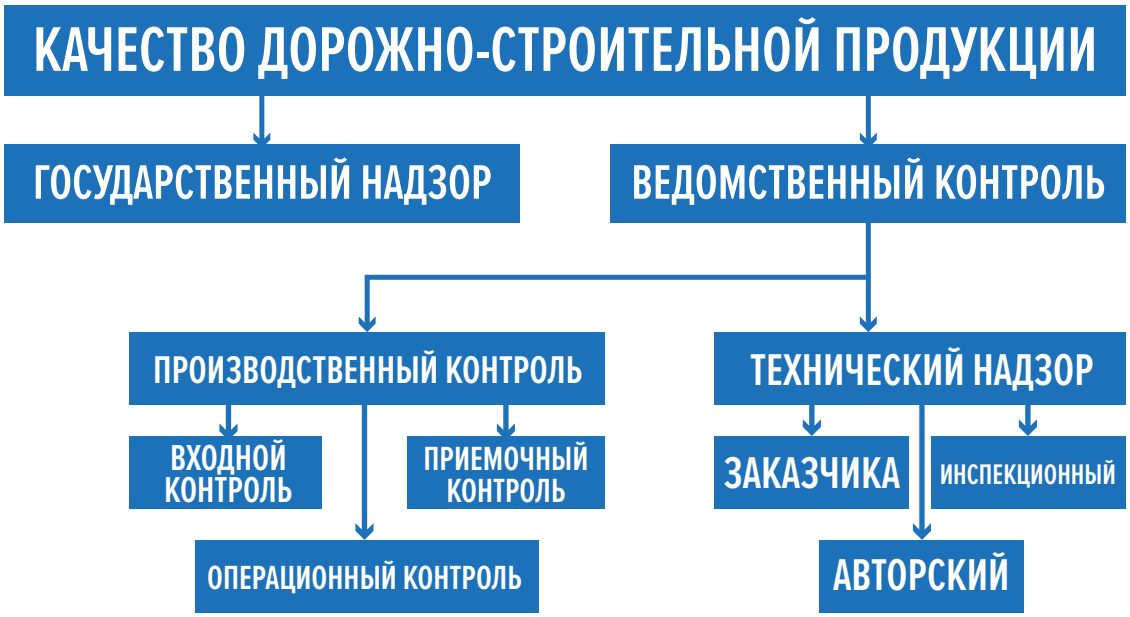
КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Общую оценку качества строительства дорожных объектов и сооружений дает государственная приемочная комиссия исходя из совокупности оценок качества проекта, материалов, конструкций, изделий и дорожно-строительных работ.

При этом качество проекта должно определяться в зависимости от эффективности принятых инженерно-технических, экономических и архитектурно-планировочных решений. Качество же выполнения строительно-монтажных работ и затрачиваемых при этом материальных ресурсов оценивается в соответствии с отраслевыми правилами и инструкциями. При оценке качества работ проверяют соблюдение геометрических, физико-механических и других параметров, предусмотренных проектом, а также требований инструктивно-нормативных документов.

В Росавтодоре создана система, обеспечивающая проведение единой технической политики во всех подразделениях и организациях отрасли. Замыкающим является производственный уровень, на котором обеспечивается контроль управления качеством непосредственно в строительных организациях, выполняющих строительно-монтажные работы.

Ведомственный контроль в дорожном строительстве состоит из производственного контроля и технического надзора. Производственный контроль подразделяется на входной, операционный и приемочный. Основная задача входного контроля — проверка проектов и смет, а также качества поступающих материалов. При обнаружении несоответствия или отклонений от требуемого уровня качества составляют акт. Входной контроль осуществляют мастера с привлечением работников дорожных лабораторий.



Особое значение в строительстве придается **операционному контролю,** в результате которого оценивается качество дорожно-строительных работ сразу же после их выполнения. Операционный контроль предназначен для своевременного обнаружения и исправления дефектов или строительного брака. Данный контроль выполняется под руководством мастеров и прорабов непосредственными исполнителями работ. В необходимых случаях к проведению операционного контроля привлекаются работники дорожно-строительных лабораторий и геодезических служб.

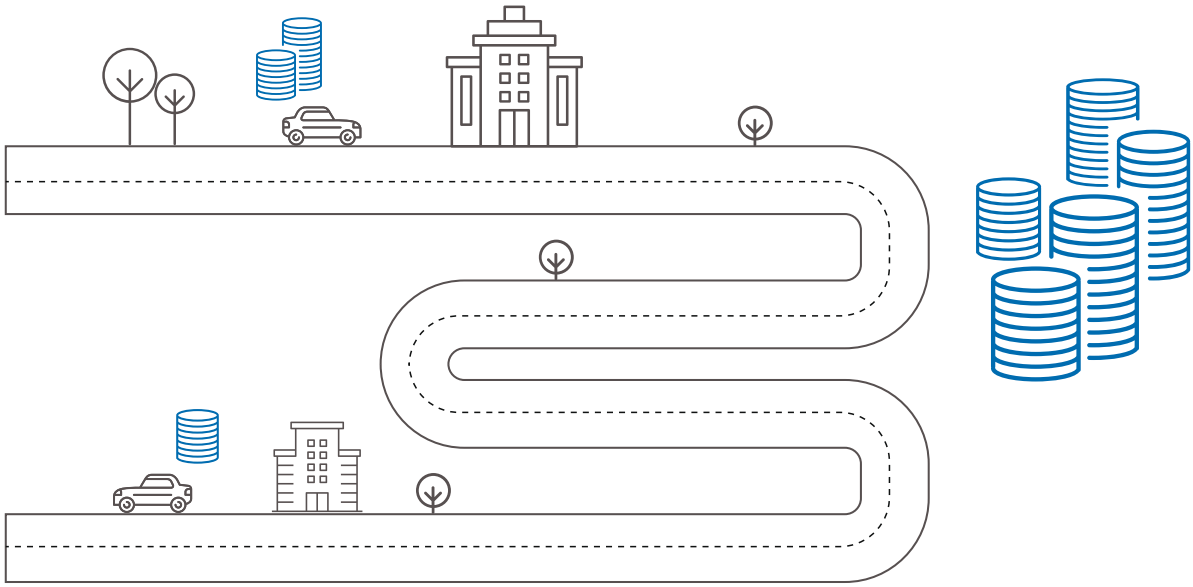
Приемочный контроль заключается в проверке соответствия выполненных работ или изготовленной дорожной продукции (всей дороги или ее отдельных конструктивных элементов) требованиям проектов, СНиП, ТУ и других нормативных документов. Основная цель этого контроля — предупреждение появления недоброкачественной готовой продукции. Учитывая его важность, контроль производят на всех этапах выполнения строительно-монтажных работ: мастера — при текущей приемке законченных бригадами работ; представители заказчика — при промежуточной приемке у мастеров работ, скрываемых последующими работами и конструкциями; ведомственные комиссии — при приемке от дорожно-строительных организаций законченных этапов работ или отдельных конструктивных элементов для оплаты этих работ заказчиком.

Важное место в производственном контроле дорожного строительства принадлежит **лабораториям**. В их функции входит: непрерывный и своевременный контроль качества применяемых материалов, конструкций и полуфабрикатов; надзор за соблюдением требований СНиП, ТУ и других нормативных документов при производстве работ; разработка рекомендаций по применению местных дорожно-строительных материалов и побочных продуктов промышленных предприятий.

Технический надзор предназначен для проверки соблюдения строителями государственных стандартов, СНиПов, а также для получения информации о качестве и состоянии строительства на дорожных объектах. Надзор осуществляют периодически инспекционные органы, представители заказчика, проектные организации, обеспечивающие авторский надзор, а также служба управления качеством и общественные организации. По результатам проверок в дорожных организациях разрабатывают технические, экономические и организационные мероприятия по устранению недостатков и повышению качества строительства.

Дорожное хозяйство — одна из самых мифологизированных отраслей экономики России. Сломать устоявшиеся стереотипы мы хотели бы прямо сейчас.

МИФ № 1. В РОССИИ САМЫЕ ДОРОГИЕ ДОРОГИ В МИРЕ



Реальность:

На величину стоимости строительства и реконструкции автомобильных дорог влияет целый ряд ценообразующих факторов:

- геометрические характеристики (ширина проезжей части, обочин, разделительной полосы, радиусы кривых, уклоны и т. д.);
- капитальность конструкции дорожной одежды;
- рельеф местности, природно-климатические и инженерно-геологические условия строительства;
- наличие застройки территории;
- количество пересечений и примыканий, искусственных сооружений;

- стоимость строительных материалов, включая затраты на их транспортировку;
- объемы земляных работ;
- стоимость возмещения расходов при выкупе земель и выплаты компенсаций;
- количество и тип пересекаемых и переустраиваемых коммуникаций;
- система водоотвода, тип очистных сооружений;
- количество и тип искусственных сооружений;
- количество и размеры дорожных знаков, тип их установки;
- наличие различных охранных зон.

В отличие от отечественной практики в европейских странах, США и Канаде в структуру затрат на строительство автомобильных дорог не входят расходы на подготовку территории (выкуп земли, свод лесов, а также вынос, снос и перенос зданий, сооружений и инженерных коммуникаций). Для корректного сопоставления со стоимостными показателями зарубежных объектов из стоимости отечественных исключены затраты на подготовку территории строительства, налог на добавленную стоимость.

Сравнение стоимости строительства 1 км одной полосы движения в Российской Федерации и в зарубежных странах (2016 год)

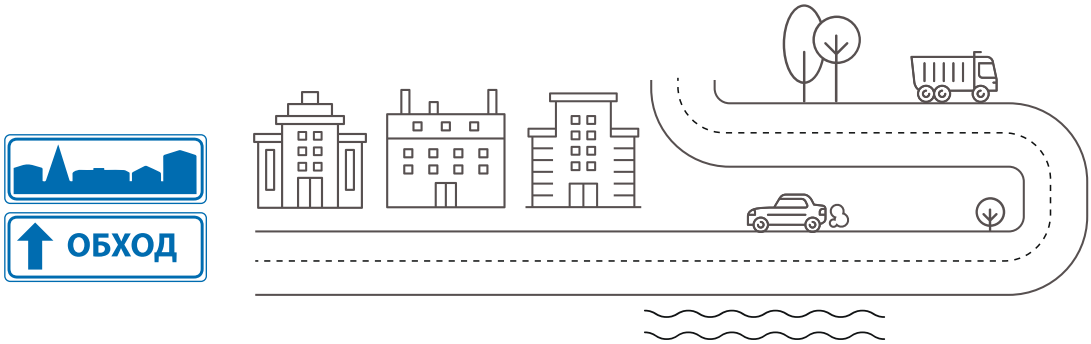
Страна	Стоимость строительства 1 км одной полосы движения, млн рублей
Российская Федерация	**47,5**
Канада	233
Швеция	153
США	270
Германия	208
Китай	49

Примечание. Валютный курс в расчете:
доллар США — 60,6 руб.;
канадский доллар — 45 руб.;
евро — 63,8111 руб.;
шведская крона — 6,66735 руб.;
юань — 8,72824 руб.

Средняя стоимость строительства 1 км одной полосы движения в России в зависимости от технической категории автомобильной дороги с учетом НДС и затрат на подготовку территории (2018 год)

Техническая категория дороги	Средняя стоимость строительства 1 км одной полосы движения, млн руб.
I	54
II	47,9
III	47,1
IV	17,8
V	8,7
В целом по сети дорог	18,4

МИФ № 2.
В РОССИИ НЕ СТРОЯТ НОВЫХ ДОРОГ



Реальность:

За 16 лет работы Росавтодор привел в нормативное состояние почти все федеральные дороги.Если в 2004 году этот показатель составлял не более 40 %, то на сегодняшний день — 85,78 %.

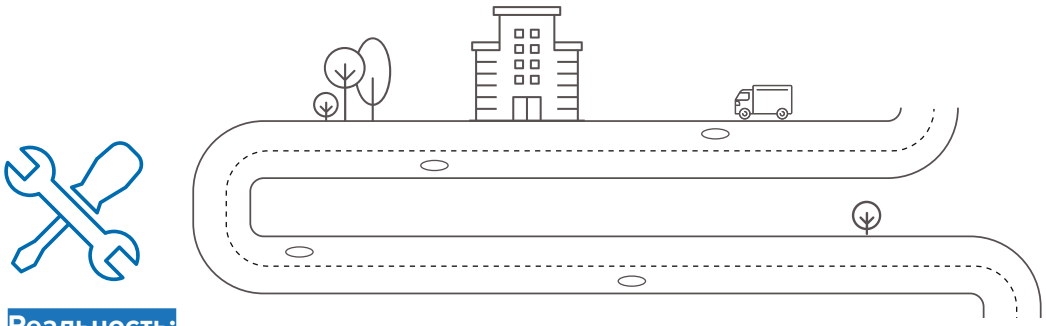
По итогам 2019 года на федеральных автомобильных трассах осуществлен ввод в эксплуатацию 364,4 км автодорог после строительства и реконструкции, из которых в рамках федерального проекта «Морские порты России» — 112,9 км, в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» — 248,5 км.

Среди значимых проектов прошлого года можно отметить окончание строительства транспортного перехода через Керченский пролив с вводом в эксплуатацию его железнодорожной части; продолжение строительства автомобильной дороги А-290 Новороссийск – Керчь на территории Краснодарского края; строительство федеральных автодорог на территории Санкт-Петербургского транспортного узла; модернизацию существующих и строительство новых участков на федеральных автомобильных дорогах А-331 «Вилюй»; А-370 «Уссури», Р-504 «Колыма» в Дальневосточном федеральном округе; возведение мостового перехода через р. Самур в районе пункта пропуска «Яраг-Казмаляр» в Республике Дагестан на границе с Азербайджанской Республикой.

Также в 2019 году в ходе исполнения национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» завершено строительство ряда обходов населенных пунктов, включая II этап строительства обхода г. Гудермеса в Чеченской Республике, н.п. Нарышкино на автомобильной дороге А-141 Орёл – Брянск до магистрали «Украина» в Орловской области, пос. Ихала в Республике Карелии на автомобильной дороге А-121 «Сортавала», пос. Сосновка на автомобильной дороге А-370 «Уссури» и других. В результате улучшилось состояние окружающей среды в населенных пунктах, повысилась пропускная способность и безопасность движения на дорогах, расположенных на направлениях транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток».

В работе по строительству и реконструкции ежегодно находится порядка 1 400 км дорог федерального значения, из них в 2020 году планируется ввести в эксплуатацию 233 км.

МИФ № 3. ДОРОГИ ДЕЛАЮТ НЕКАЧЕСТВЕННО И ЧАСТО РЕМОНТИРУЮТ



Реальность:

Ремонт на федеральных трассах может быть развернут по нескольким причинам. Если вы видите работы на проезжей части, возможны следующие причины:

- этот участок находится на гарантии и подрядчик за свой счет устраняет возникшие дефекты покрытия;
- это экстренные меры для обеспечения безаварийного и безопасного проезда (обычно зимой);
- подошел межремонтный срок и дорожную одежду пора менять.

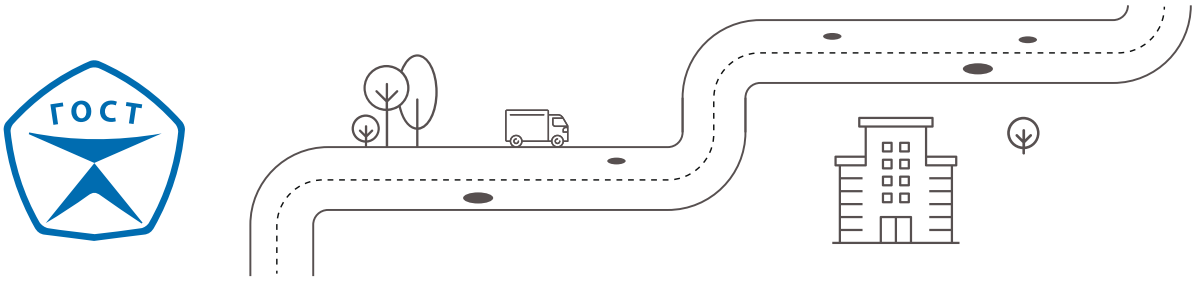
В 2017 году постановление Правительства РФ существенно увеличило межремонтные сроки эксплуатации автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытия (т.е. асфальтобетонным). Между ремонтами дорога должна служить 12 лет, между капитальными ремонтами — 24 года. Росавтодор к такому экстремальному продлению сроков службы разработал (и продолжает разрабатывать) нормативы расчета дорожных одежд при проектировании, ужесточил требования к качеству исходных материалов и, следовательно, совершенствует нормативно-правовую базу, внедряет прогрессивные технологии и современные материалы.

Но надо помнить, что у дорог есть правила эксплуатации. Основные и чаще всего самые загруженные автомагистрали были спроектированы еще в советское время, когда интенсивность движения 200 тыс. машин в сутки казалась недостижимой. Теперь на подъездах к мегаполисам это не редкость. Если расчетная интенсивность движения на трассе одна, а фактическая превышает установленные нормы в несколько раз или если дорога рассчитана на максимальные нагрузки у грузовиков — 11,5 т на ось, а по нему регулярно проезжают фуры с перегрузом в два раза, то это приводит к преждевременному износу покрытия. Ежегодно на таких участках специалисты подведомственных Росавтодору учреждений проводят диагностику состояния полотна и принимают решение о необходимости его обновления.

В Федеральном дорожном агентстве принят многоступенчатый контроль качества работ. За соблюдением технологий и характеристиками материалов следят специалисты отдела контроля качества заказчика (подве-

домственных учреждений (ФКУ), представители строительного контроля и авторского надзора. Работы принимает специальная комиссия, которая на основании заключения о соответствии Госстройнадзора и приемочных испытаний составляет акт. Этот документ и является основанием для ввода объекта в эксплуатацию.

МИФ № 4. У ДОРОЖНИКОВ ЕСТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ГОСТ НА ЯМЫ



Реальность:

Конечно, никакого «нормативного размера ямы» не существует. Обеспечение бесперебойного и безаварийного проезда по подведомственной сети трасс — главная задача федеральных дорожников. На федеральных автодорогах независимо от времени года устраняют все дефекты: трещины, выбоины, ямы, проломы, выкрашивания, колейность, наплывы и сдвиги, волны, пучины и просадки.

Углубления, длина которых превышает 15 см, ширина 60 см, а глубина 5 см, устраняются незамедлительно — ведь они могут представлять опасность для движения. Поэтому если асфальт провалился зимой, никто не будет ждать весны или лета. На проезжей части начинаются работы по холодному фрезерованию покрытия, а затем по ремонту участка с помощью асфальтобетонных смесей, литого асфальта или гравийных материалов, обработанных органическим вяжущим.

Причем отдельно каждую яму заделывают только в том случае, если выбоины находятся достаточно далеко друг от друга. Если дефекты расположены компактно, приоритет отдается ремонту «картами», когда покрытие фрезеруется не точечно, а на ширину полосы и более.

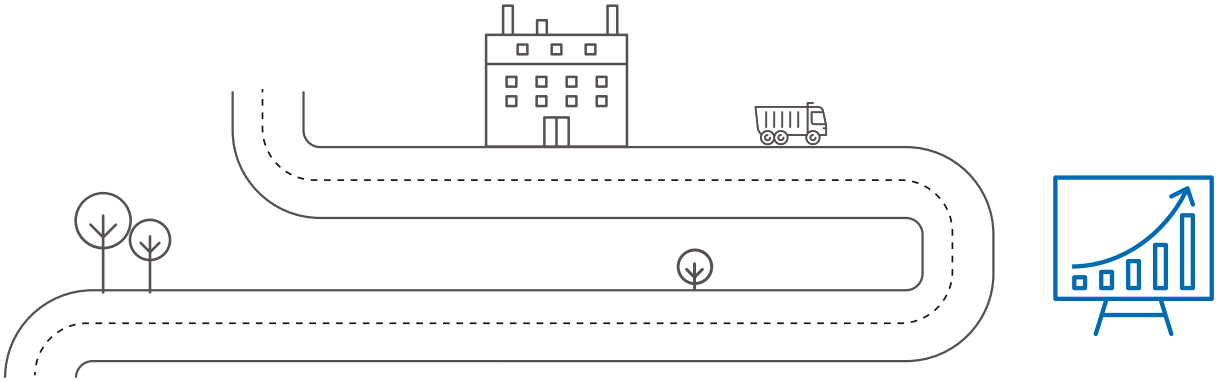
Метод ремонта зависит от времени года. Ранней весной или осенью, когда температура воздуха выше 0 °С, дорожники используют щебеночные материалы, обработанные модифицированным битумом. Зимой, при

пониженной температуре, ликвидируют ямы литым асфальтобетоном. Максимальные сроки устранения такого вида дефектов:

- для дорог IA, IБ и IВ категорий — 5 суток;
- для II категории — 7 суток;
- для III категории — 10 суток;
- для IV категории — 14 суток;
- для V категории — 20 суток.

Весной специалисты подведомственных Росавтодору учреждений комиссионно обследуют подведомственную сеть. По результатам диагностики подрядчику выносят представление об устранении дефектов в рамках гарантийных обязательств либо принимают решение о включении участков в программу ремонта. В любом случае с наступлением устойчивой теплой погоды эти участки обязательно приводят в нормативное состояние.

МИФ № 5. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПРОЕКТЫ ДОРОЖАЮТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ, ПОКА ИДЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО



Реальность:

То, что проекты дорожают,— еще один миф о деятельности Росавтодора. Согласно федеральному закону № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» при заключении контракта указывается, что его цена является твердой и определяется на весь срок его исполнения. После подписания госконтракта измениться в большую сторону смета может не более, чем на 10 %, и только лишь в случае увеличения объемов работ. Однако ни на одной крупной стройке или реконструкции последних лет добавлять эти 10 % не пришлось. Ни один из 10 объектов Росавтодора в Сочи, в том числе дублер Курортного проспекта, не подорожал. К саммиту АТЭС ни один объект не был сдан со срывом срока или ростом стоимости. То же самое касается самого грандиозного проекта последних лет — строительства Крымского моста.

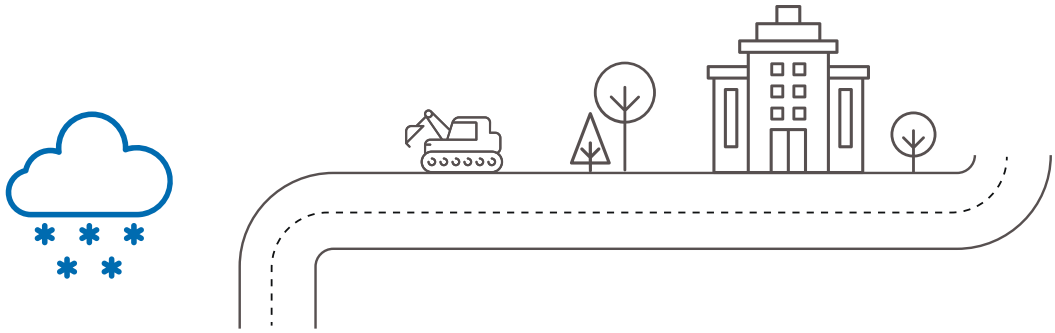
МИФ № 6.
ЕСЛИ ДОРОЖНИК – ЗНАЧИТ ВОР

Реальность:

Как реализуются проекты капитального строительства? Процесс включает в себя формирование идеи, предпроектную стадию, конкурс на проектирование, инженерные изыскания, оценку воздействия на окружающую среду, защиту в экологической экспертизе. Затем разрабатывается проектная документация, делается сводный сметный расчет, и всё это защищается в Главгосэкспертизе. Уже с готовой проектной документацией заказчик (ФКУ) проводит конкурс на рабочую документацию, а после того, как весь комплект по проекту готов, еще один конкурс — по выбору подрядчика. Конкурсные процедуры прописаны в федеральном законе № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и неукоснительно соблюдаются.

Росавтодор ставит перед собой задачу сломать стереотип о «презумпции коррумпированности» в дорожной отрасли. Мы полностью изменили подход к системе заключения госконтрактов и ужесточили требования в части госзаказа, существенно обновили кадровый состав в сторону его омоложения. Как результат, ведомство ежегодно лидирует в рейтингах открытости Открытого правительства и независимых аналитических агентств. Созданы общественный, экспертный и научно-технический советы. Любая крупная стройка предварительно проходит весь установленный законодательством спектр обсуждений и согласований, в том числе общественных слушаний. Работа Росавтодора стала более прозрачной и для контрольно-надзорных органов. За последние два года в Центральном аппарате и подведомственных ему учреждениях было проведено свыше 750 проверок, в которых принимали участие аудиторы Счетной палаты РФ, Росфиннадзора и других ведомств, — это больше одной ревизии в день. Однако значительных нарушений в деятельности учреждений выявлено не было.

МИФ № 7. НЕЛЬЗЯ УКЛАДЫВАТЬ АСФАЛЬТ В СНЕГ И ДОЖДЬ



Реальность:

На мокрую поверхность асфальтобетонную смесь укладывать, конечно, нельзя. Влага быстро охлаждает рыхлую смесь и препятствует прочному сцеплению слоев. Но благодаря последним достижениям науки и техники обеспечить высокое качество покрытия возможно даже в слабый мороз.

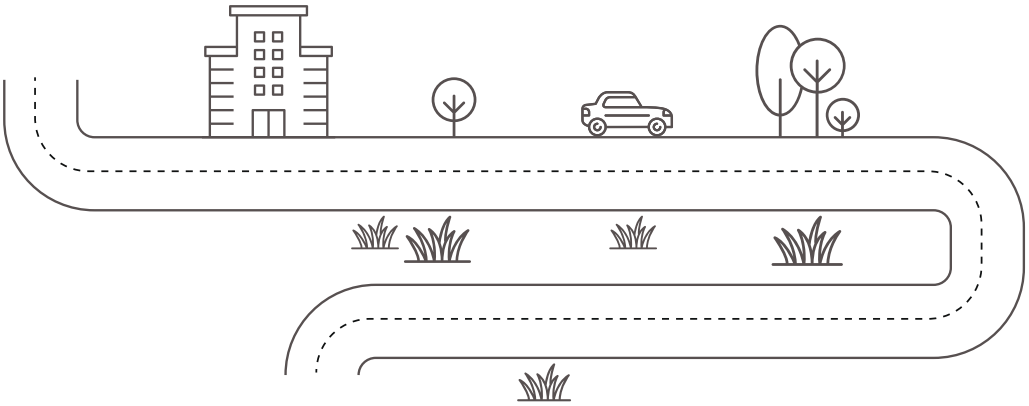
С 1 мая вступил в силу ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Устройство асфальтобетонных покрытий при неблагоприятных погодных условиях». К ним относится температура окружающего воздуха весной и летом в интервалах от 5 °С до минус 10 °С, осенью и зимой от 10 °С до минус 10 °С. При этом данные погодные условия могут сопровождаться осадками в виде моросящего дождя или слабого снега (моросящий дождь соответствует количеству осадков до 2 мм/12 ч; слабый снег — до 1 мм/12 ч). А вот при выпадении обильных осадков в виде дождя или снега укладка асфальтобетона не допускается. Дорожное покрытие нельзя устраивать и при отрицательной температуре совместно с ветром скоростью более 6 м/с. ГОСТ распространяется на все автотрассы, кроме магистралей и скоростных дорог (I А и Б категории).

УВЕЛИЧИВАЕМ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОГО СЕЗОНА	СВОД ПРАВИЛ	ГОСТ Р
ВЕСНА, ЛЕТО	не ниже 0 °С *ПРИ СОБЛЮДЕНИИ РЯДА ТРЕБОВАНИЙ	до –10 °С
ОСЕНЬ	не ниже 0 °С *ПРИ СОБЛЮДЕНИИ РЯДА ТРЕБОВАНИЙ	до –10 °С
ЗИМА	не ниже 0 °С *ПРИ СОБЛЮДЕНИИ РЯДА ТРЕБОВАНИЙ	до –10 °С
Интенсивность осадков	нет	Моросящий дождь — до 4 мм/сут, слабый снег — до 2 мм/сут

Практика укладки асфальта при моросящем дожде существовала еще в советское время и описана в различных справочниках. «Теплыми смесями» допускалось работать в случае ликвидации аварийно опасных дефектов зимой. А вот задача удлинения строительного сезона, особенно в северных районах страны, решена не была. Благодаря новому нацстандарту, а также достижениям науки и техники такая возможность появилась.

Вопреки расхожему мнению, новый стандарт не позволит подрядчику класть асфальт в лужи. Дорожно-строительная компания — самая заинтересованная сторона в высоком качестве выполнения работ. Ведь если на полотне появятся ямы до истечения гарантийного срока, исполнителю придется устранять дефекты за свой счет, а если несоответствие заявленному качеству выявится еще раньше, на этапе промежуточного контроля, заказчик (подведомственное Росавтодору ФКУ) не оплатит выполненные работы.

МИФ № 8. ДОРОЖНИКИ КРАСЯТ ЗЕМЛЮ ВДОЛЬ ДОРОГ В ЗЕЛЕНЫЙ ЦВЕТ, А АСФАЛЬТ ПОСЫПАЮТ ПЕСКОМ



Реальность:

Эту технологию укрепления откосов насыпей водители нередко принимают за подготовку к приезду высокого руководства. На самом деле посев многолетних трав, обеспечивающий быстрое создание дернового покрова и надежное закрепление грунта корневой системой растений, является основным методом защиты насыпи от ветровой эрозии, размыва поверхностными водами и дождями. Сегодня дорожники для этого используют технологию гидропосева, когда смесь семян тимофеевки луговой, костра безостого, люцерны, минеральные удобрения, мульчирующий материал, пленкообразующий компонент и воду распыляют с помощью специального оборудования. Чтобы специалист видел, какие участки уже обработаны, эмульсия выкрашена в зеленый цвет.

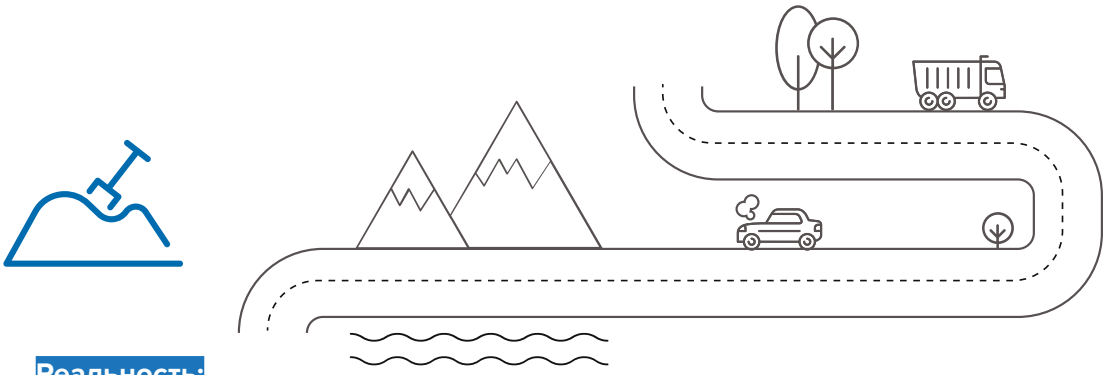
Не меньше удивления у водителей вызывает экстренная мера по сохранности дорожного полотна в жару. Как только столбик термометра поднимается

выше 30 °С и асфальт начинает буквально плавиться, на дорогах появляются пескоразбрасыватели. Многие спешат посмеяться над дорожниками, а зря.

Из-за жары на загруженных участках трасс с высокой интенсивностью движения тяжеловесного транспорта (в районах карьеров, выездов промышленных зон и т.д.) вяжущее асфальтобетонного покрытия и поверхностных обработок выпотевает, то есть проступает на поверхность. Полотно становится мягким и в прямом смысле уезжает с дороги на колесах машин. Чтобы снизить пагубные воздействия высокой температуры и грузовых автомобилей, дорожники посыпают эти участки песком (отсевом дробления) и поливают водой.

Тающий на жаре битум впитывает песок, тот абсорбируется (поглощается) и не дает вяжущему дальше раскатываться по дороге после проезда грузовиков. Вода же снижает температуру асфальта, также предотвращая выпотевание. Такая летняя обработка федеральных трасс продлевает срок службы дорожного полотна.

МИФ № 9. ДОРОЖНИКИ СНИМАЮТ ХОРОШИЙ АСФАЛЬТ И РАССЫПАЮТ ПО ДОРОГЕ ЩЕБЕНЬ, КОТОРЫЙ ПОРТИТ МАШИНЫ



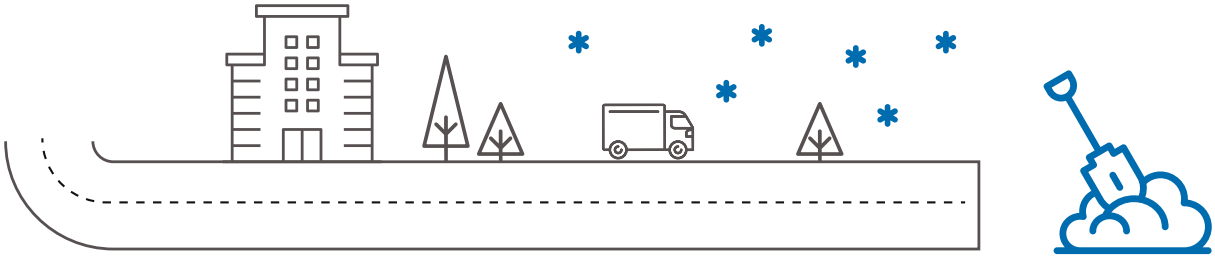
Реальность:

То, что автолюбители считают безусловным злом для машины и дороги, на самом деле — пример эффективной технологии, позволяющей продлить межремонтные сроки. Устройство тонких слоев износа относится к превентивным методам содержания дорожных одежд, которые позволяют предупредить и приостановить уже начавшиеся процессы старения покрытия, чтобы вся конструкция дорожной одежды надежно работала на протяжении существенно увеличенных межремонтных сроков. Периодичность и технология устройства защитных слоев зависит от интенсивности движения и климатической зоны, в которой пролегает трасса.

Хотим обратить внимание водителей, что в местах устройства защитных слоев во время работ и в течение нескольких дней после них скоростной режим ограничен до 40 км/ч. Но его мало кто соблюдает. Дело в том, что

уборку неприжившегося щебня щеткой поливомоечной машины или КДМ выполняют через сутки после окончания уплотнения, а окончательное формирование слоя происходит под действием проходящего транспорта (при ограничении скорости движения до 40 км/ч) через 10 суток после укладки.

МИФ № 10. ЗИМОЙ ДОРОГИ ПЛОХО ЧИСТЯТ И ОБРАБАТЫВАЮТ ОПАСНЫМИ РЕАГЕНТАМИ



Реальность:

Содержание дорог зимой регламентирует ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения». Документ вступил в силу с 1 июня 2018 года и ужесточил требования к содержанию трасс в зимний период.

Устранить снег и зимнюю скользкость с проезжей части дорожники обязаны

- на трассах IA и Б технических категорий в течение не более 4 часов;
- на трассах IB и II технических категорий — не более 5 часов;
- на трассах III технической категории — не более 6 часов.

Срок устранения рыхлого и талого снега отсчитывается с момента окончания снегопада или метели до полной его уборки с дороги.

Если начался снегопад, а отряда снегоочистителей на дороге не видно, с ругательствами в сторону дорожников можно повременить. Патрульную очистку автомобильных дорог от снега (при снегопадах и метелях), как правило, начинают при его накоплении на покрытии не более 2 см (в рыхлом теле). То есть в метель комбинированные дорожные машины (КДМ) выедут из гаражей незамедлительно, а при легком снеге с интенсивностью до 1 см/ч через 1,5–2 часа с момента его начала.

Причем при внезапном сильном снегопаде для предупреждения образования снежного наката сначала по проезжей части могут распределить противогололедные материалы и выдержать их на поверхности не менее 15–20 минут. И только потом приступить к уборке снега. Основываясь на прогнозе погоды, реагентами покрытие могут обрабатывать и превентивно за 0,5–2 часа до ожидаемого явления. Повторно по проезжей части ПГМ разбрасывают исходя из остаточного количества реагента, который считывает специальный датчик.

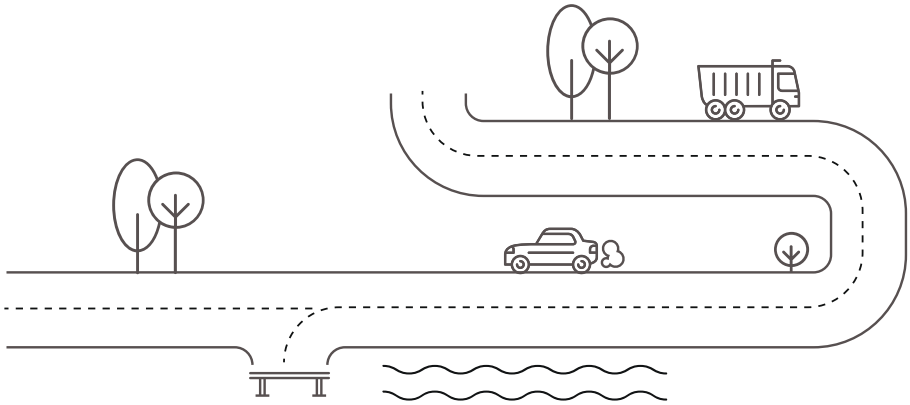
В настоящее время на федеральных трассах в распоряжении дорожников современные посты метеоконтроля, в круглосуточном режиме передающие информацию в Центр управления производством. Поэтому дежурный может оперативно реагировать на меняющуюся обстановку, перебрасывая технику на участки, где необходимо усиление.

В подавляющем большинстве случаев дорогу посыпают смесью песка из отсевов дробления и самой обычной каменной соли, мосты и путепроводы обрабатывают чистыми хлоридами. Противогололедные материалы проникают сквозь слои снега и льда, разрушая межкристаллические связи, тем самым обеспечивают их таяние на дорожных покрытиях.

В целях обеспечения экологической безопасности их применяют в минимальном количестве, соблюдая режим и нормативы, предусмотренные технологией борьбы с зимней скользкостью. В местах с большим количеством вносимых хлоридов обеспечивают водоотвод из перехватывающих и отводящих дренажей или поперечного уклона придорожной полосы в сторону кювета. Для контроля за степенью загрязнения полосы отвода ведут учет количества внесенных веществ на проезжую часть и зону их распространения.

Все реагенты, применяемые на автомобильных дорогах, выпускаются по ТУ, согласованным с контролирующими органами и имеющим сертификаты качества. Они не увеличивают скользкость обработанных покрытий и не оказывают вредного влияния на природную среду (растения, воду, почву), металл, бетон, кожу, резину.

МИФ № 11. ДОРОЖНИКИ НАМЕРЕННО ОСЛОЖНЯЮТ ЖИЗНЬ ДАЧНИКАМ, ЗАКРЫВАЯ СЪЕЗДЫ К ИХ УЧАСТКАМ



Реальность:

Все съезды с федеральных трасс и примыкания к ним должны соответствовать строительным нормам и современным требованиям безопасности дорожного движения. Поэтому, если, например, предприниматель решит открыть объект дорожного сервиса возле автодороги, устройство съезда ему придется согласовать.

Нередки случаи, когда граждане приобретают или берут в аренду земельные участки без существующих подъездов. Несмотря на то что закон гарантирует им право на беспрепятственный проезд к своему участку, администрации поселений часто поступают формально, предоставляя генеральный план с «отрисованными» на них дорогами, фактически же их строительство может быть запланировано «на конец века», и собственник вынужден добираться к своему участку по полям, рискуя в весенне-осенний период застрять в грязи, и попутно нарушать закон, создавая аварийно опасную ситуацию при съезде на необорудованном участке дороги. Попытки самостоятельно справиться с ситуацией: отсыпать съезд щебнем или уложить бетонными плитами — проблему безопасности дорожного движения никак не решают, а лишь влекут за собой дополнительные трудности, связанные с возможным нарушением водоотвода с автомобильной дороги и штрафами со стороны ГИБДД и владельца трассы.

Не менее сложная ситуация может ожидать собственников участков, подъезды к которым существуют с незапамятных времен, но при этом не имеют никакого документального подтверждения своей законности. В данном случае владелец участка лишается возможности установки указателей направления к своему предприятию, нанесения нужной дорожной разметки, соответствующего обслуживания со стороны эксплуатирующих организаций, учета съезда при планировании ремонта и реконструкции. И однажды может обнаружить свой съезд «перекопанным» на основании приказов Ми-

нистерства транспорта РФ от 16 ноября 2012 года № 402 и № 157 от 1 ноября 2007 года, при этом собственник участка должен будет компенсировать затраты на демонтаж.

Более того, в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» расходы на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт пересечений и примыканий, в том числе расходы на выполнение дополнительных работ, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, водоотведения и исполнения других установленных техническим регламентом требований, несут лица, в интересах которых осуществлялось строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт пересечений и примыканий.

Для согласования и строительства съезда сначала надо выяснить, кто является собственником автомобильной дороги, к которой планируется построить примыкание. Владельцами федеральных дорог общего пользования на праве оперативного управления являются подведомственные Росавтодору управления (ФКУ). В учреждение необходимо подать заявление на получение технических условий на строительство съезда, приложив пакет документов, начиная от правоустанавливающих на земельный участок со сведениями о категории земель и заканчивая техническим планом участка, с нанесенными на него объектами строительства, кадастровыми границами и схемой движения.

Рассмотрев заявление и не найдя предпосылок для отказа, собственник автомобильной дороги выдает ТУ на разработку проекта съезда (подъездной дороги) временного либо постоянного. При этом разработка проектной документации может вестись только специализированной организацией с действующими допусками и с соблюдением нормативной технической документации и технических условий. Проект должен быть разработан с учетом требований СНиП 2.05.02–85*. Автомобильные дороги и других нормативных актов.

В технических условиях прописывают перспективную интенсивность движения на съезде, его длину, угол и радиус сопряжения дороги и примыкания, вид дорожного покрытия. Обязательной составляющей проекта являются мероприятия по предотвращению образования трещин в асфальте в месте примыкания, выноса грунта на дорогу общего пользования, вплоть до устройства мойки колес; нарушения водоотвода, при необходимости с устройством дополнительных водоотводных сооружений.

В проект также включают мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения (в соответствии с ГОСТ Р 52289–2019 съезды и примыкания должны быть оборудованы дорожными знаками, направляющими устройствами, нанесена горизонтальная дорожная разметка термопластиком) не только на период эксплуатации, но и на период строительства.

Кроме того, может потребоваться устройство переходно-скоростных и накопительных полос для организации левоповоротного движения. В некоторых случаях для обеспечения требований нормативной документации могут быть демонтированы или переустроены близлежащие съезды.

МИФ № 12. ДОРОЖНИКИ ЛИКВИДИРУЮТ ЛЕВЫЕ ПОВОРОТЫ К НАСЕЛЕННЫМ ПУНКТАМ, ПОТОМУ ЧТО ИМ НАПЛЕВАТЬ НА ЛЮДЕЙ

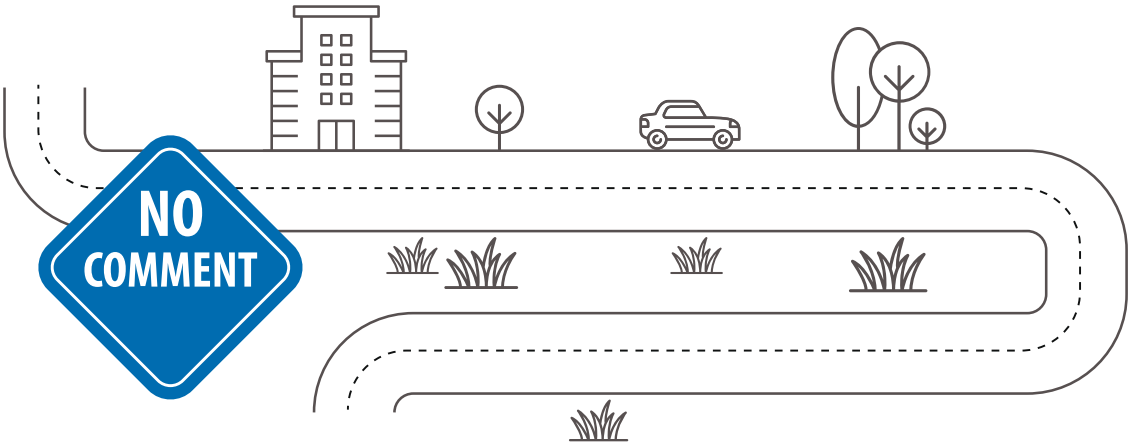
Реальность:

Как бы пафосно это ни звучало, но левые повороты дорожники ликвидируют исключительно из соображений безопасности участников дорожного движения, чтобы сохранить жизнь и здоровье людей. Дело в том, что на дороге IA технической категории согласно ГОСТ Р 52398–2005 «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» вообще не должно быть пересечений транспортных потоков в одном уровне. IБ категория допускает устройство съездов на расстоянии не менее 5 км друг от друга. Этими нормами федеральные дорожники руководствуются при проектировании новых участков и реконструкции существующих. Работы по реконструкции предполагают расширение дороги, увеличение количества полос, усиление дорожной одежды с учетом возросшей интенсивности движения. Техническая категория участка после их завершения повышается, поэтому меняется схема организации дорожного движения и многочисленные съезды приходится закрывать, оставляя нормативный либо организуя разворотную петлю или построив транспортную развязку.

Да, закрытие съездов создает неудобства местным жителям и вынуждает к лишнему перепробегу, но снижать уровень безопасности ради удобства пользователей дорожникам не позволяет закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Пересечение транспортных потоков на федеральных трассах с высокой интенсивностью движения создает конфликтные точки и ведет к возникновению очага аварийности. Часто левые повороты ликвидируют по предписанию ГИБДД при условии обеспечения альтернативного маршрута проезда.

Цифры говорят сами за себя. Например, в 2018–2020 годах на участках трассы М-7 «Волга», находящиеся в ведении ФКУ Упрдор Москва – Нижний Новгород, было закрыто 53 левых поворота. За это время безопасность дорожного движения в регионах, где проходит трасса, существенно повысилась. Во Владимирской области количество ДТП снизилось на 36,6 %, в том же регионе на участке М-7, подъезд к Иваново — на 42,9 %. В Московской области число аварий сократилось на 28,5 %, а в Нижегородской (на трассах М-7 «Волга» и Р-158 Нижний Новгород – Саратов) — на 100 %.

МИФ № 13. ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ САМАЯ ЗАКРЫТАЯ



Реальность:

Росавтодор является крупнейшей в нашей стране дорожной организацией, которая всегда открыта для вопросов и обращений. С ведомством можно связаться по телефону, через электронную приемную на сайте, в социальных сетях («ВКонтакте», Instagram, Facebook, Twitter, «Одноклассники»). Пользователи дорог всегда могут позвонить в круглосуточный ситуационный центр.

Во всех официальных аккаунтах Росавтодора в новых медиа любой пользователь может написать обращение, жалобу или просто высказать свое мнение в комментариях. К каждому запросу относятся максимально серьезно — в большинстве случаев пользователи получают ответ в течение 48 часов. Благодаря проводимой политике открытости активность в аккаунтах Федерального дорожного агентства растет год от года. Суммарное количество подписчиков в социальных сетях Росавтодора перешагнуло отметку в 360 тыс. пользователей. За первые 6 месяцев 2020 года в официальные аккаунты ведомства поступило более 11 тыс. комментариев и обращений, а за 2019 год — 23 тыс., что на 21 % больше, чем в 2018 году.

Одна из важнейших составляющих официальных сообществ Федерального дорожного агентства — качественный и полезный контент. В них публикуются все важные новости о работах на федеральных трассах, рассказываются особенности дорожного ремонта и строительства, размещается познавательная инфографика и видео.

Проведение опросов в социальных сетях позволяет получить реальное мнение людей о том или ином нововведении на федеральных дорогах, понять, в каком направлении двигаться дальше, на что обратить внимание.

Например, в конце октября 2019 года на автодороге Р-298 Курск – Саратов в Воронежской области появился экспериментальный участок со светящейся разметкой. Параллельно с сообщениями об этом в группе Росавтодора в «ВКонтакте» был проведен опрос об этих маячках. Пользователей спросили, нужны ли

на федеральных трассах «светодиоды», повысит ли это безопасность на дорогах или будет отвлекать водителя. Также у подписчиков была возможность внести свои предложения в комментариях, если оба варианта им покажутся плохими. В голосовании приняли участие около 15 000 человек, из которых 80 % выбрали вариант «да, это должно повысить безопасность движения».

Обратная связь от пользователей не остается без внимания, мнение граждан помогает Росавтодору выстраивать работу более эффективно. Яркий тому пример — нашумевший случай с «Царь-асфальтом». В сентябре этого года по социальным сетям разлетелось видео, на котором запечатлен участок работ на трассе Р-504 «Колыма» в Магаданской области. Пользователей удивил толстый слой черного щебня, который они приняли за асфальт. Росавтодор незамедлительно отреагировал и записал свой видеоответ. Рабочий на понятном языке объяснил суть этой дорожной технологии, применяемой на участке с 1881-го по 1888-й км автодороги «Колыма». Ролик под названием «Суровый магаданский дорожник передает привет диванным асфальтоукладчикам» моментально набрал тысячи просмотров и репостов. А самое главное, всем стало понятно, как на севере страны в местах с волнообразными просадками необходимо укладывать асфальт.

В 2018 году сообщество Росавтодора в «ВКонтакте» заняло первое место в рейтинге открытости групп Проектного центра «Инфометр» среди федеральных органов исполнительной власти. А уже в следующем году удостоены пяти наград digital-конкурса Tagline Awards 2019, свои работы в которых представляли крупные российские и международные бренды и digital-агентства. Новые медиа получили 4 серебряные и 1 бронзовую награды в номинациях «Ведение страниц и групп», «Комьюнити-менеджмент» и «Ситуативный пост», «Лучшее Social Media для государства», а также в общем зачёте «Social Media».

РОСАВТОДОР — открытое ведомство

100 % ИНФОРМАЦИОННАЯ ОТКРЫТОСТЬ

ROSAVTODOR.GOV.RU

СОЦИАЛЬНАЯ СЕТЬ «ВКонтакте»

ОБРАБОТАНО БОЛЕЕ **11,5 ТЫС.** ОБРАЩЕНИЙ ГРАЖДАН

ОТВЕТЫ ДАНЫ НА **12 816** ОБРАЩЕНИЙ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

ЗАПРОСЫ В СОЦИАЛЬНОЙ СЕТИ → РЕАЛЬНЫЕ УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

ОПУБЛИКОВАНО **2684** МАТЕРИАЛА

57 КОММЕНТАРИЕВ И ОБРАЩЕНИЙ ЕЖЕДНЕВНО

48 ЧАСОВ НА ОТВЕТ#

* по данным на 1 июля 2020 года

КАК С НАМИ СВЯЗАТЬСЯ?

Мы постарались охватить все важные направления деятельности Федерального дорожного агентства и осветить самые часто задаваемые вопросы. Однако если что-то осталось неясным, мы всегда открыты для запросов, обращений, комментариев и дискуссий.

Официальные аккаунты Росавтодора в социальных сетях:

facebook.com/**rosavtodor**

vk.com/**rosavtodor**

twitter.com/**rosavtodor_ru**

instagram.com/**rosavtodor**

ok.ru/**rosavtodor**

Сайт: **http://rosavtodor.gov.ru**

Пресс-служба Росавтодора

Тел.: +7 (495) 747-91-25

pressa@rosavtodor.ru

Руководитель — Анна Максимова

В круглосуточном режиме работает Ситуационный центр Росавтодора. Сюда вы можете обратиться в случае возникновения нештатной ситуации на федеральной трассе:

+7 (495) 870-97-55

+7 (495) 870-97-87

+7 (495) 870-97-99