

ПЛАНЫ / До конца 2024 года будет завершено ряд крупных дорожных проектов

Маршрут построен

Ирина Жандарова

План дорожного строительства на 2024–2028 годы предусматривает реализацию 380 проектов, которые разделены на федеральные и региональные. Общий объем финансирования проектов составит свыше 14 триллионов рублей — это средства федерального бюджета, внебюджетные источники и дорожные фонды субъектов страны.

До конца года будут завершены обходы нескольких крупных городов, увеличена полосность некоторых участков федеральных трасс. Это не только скажется на скорости прохождения транспорта, сэкономит время в пути, но и повысит безопасность дорожного движения.

В 2024 году открыто движение по Северо-Западному обходу города Кемерово протяженностью около 50 километров, что позволило вывести транзитный поток автомобилей из города.

Среди знаковых проектов в рамках реализации плана — развитие транспортных коридоров «Россия», «Север—Юг», для чего запланировано строительство обходов Махачкалы, Астрахани, Дербента, Хасавюрта.

Для развития федеральных трасс в плане предусмотрены работы на участках дорог М-7 «Волга», М-5 «Урал», Р-256 «Чуйский тракт», А-370 «Уссури».

Сейчас идет активное развитие скоростных маршрутов «Москва — Казань — Екатеринбург — Тюмень» и «Европа — Западный Китай» в восточном направлении.

Так, Росавтодор в октябре этого года открыл обход Ульяновска. Также на этом направлении до конца года Федеральное дорожное агентство планирует завершить строительство новых мостов через реки Прорву и Сулину и реконструкцию существующих. Для распределения транспортных потоков на 770-м километре трассы М-7 «Волга» строят развязку типа «слезерный лист», которая обеспечит беспрепятственный въезд в Инополис, Казань и Ульяновск.

В Татарстане завершается строительство обхода Нижне-



ПРЕСС-СЛУЖБА РОСАВТОДОРА

АКЦЕНТ

ОБЩИЙ ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ СОСТАВИТ СВЫШЕ 14 ТРИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ

камска и Набережных Челнов. Благодаря вводу в эксплуатацию этого объекта время в пути между Казанью и Нижнекамском сократится почти на час. Протяженность нового направления М-7 «Волга» составит 81 километр. Это четырехполосная дорога с 10 мостами, пятью развязками, 11 путепроводами и пятью пересечениями на разных уровнях. Транспортный обход позволит вывести транзитный транспорт из городов, разгрузив дорожную сеть агломераций.

Обойти сразу пять населенных пунктов планируется и в Башкирии, на трассе М-7 «Волга» появится дорога без пересечения с жилыми районами длиной 65 километров.

Для того, чтобы разгрузить от транспорта полтора милли-

онный Новосибирск, будет построен восточный обход города — дублер участка федеральной трассы Р-256 «Чуйский тракт». Ввод в эксплуатацию первого этапа запланирован на 2026 год.

В рамках развития международного транспортного коридора «Север—Юг» будет построен обход Волгограда протяженностью более 70 километров с двумя полосами движения в каждом направлении. На участке возведут восемь новых транспортных развязок, 23 моста и путепровода, в том числе через Волго-Донской канал. Задача проекта — не просто вывести транспорт из города, но и распределить потоки по различным направлениям из Волгограда. По данной дороге автомобилисты

смогут двигаться в направлении Астрахани, Элисты или региональной автодороги Волгоград — Котельниково — Сальск. Второй этап обхода соединит между собой федеральные трассы Р-22 «Каспий» (направление на Москву), Р-260 Волгоград — Каменск-Шахтинский — Лутанск и региональную дорогу Качалино — Степной — аэропорт Гумрак. Также на этом направлении планируется построить Северный обход Астрахани. Проектная документация будет готова до конца декабря.

На трассах Кавказа также наблюдается дефицит обходов населенных пунктов, что затрудняет движение. Сейчас ведется строительство обходов Хасавюрта в Республике Дагестан, Гудермеса в Чеченской Республике, а также планируются обходы Махачкалы и Дербента в Дагестане и Грозного в Чеченской Республике. В обход пойдет и транспорт во Владикавказе. Новый отрезок трассы Р-217 «Кавказ» пройдет западнее города, работа будет закончена в 2026 году.

Совершенствуется дорожная сеть в направлении Крыма. Трасса А-289 Краснодар — Керчь сократит время в пути от столицы Кубани до Крымского моста с пяти до двух часов. Сегодня маршрут трассы А-289 от Краснодара до Крымского моста проходит через населенные пункты, дорога в основном двухполосная, что сильно снижает скорость движения, к тому же во многих местах действует ограничение скорости до 60 километров в час. Новая дорога протяженностью 118,6 километра имеет расчетную скорость движения 120 километров в час и интенсивность движения 40 тысяч автомобилей в сутки.

Ключевым звеном дорожной сети Крыма стала трасса «Таврида», которая обеспечивает связь Краснодарского края и Симферополя. Работы по развитию этой магистрали продолжаются, выполняются съезды к мюрю, в частности, закончен капитальный ремонт подъезда к городу Феодосия.

К завершению подходит модернизация трассы Р-132 «Зо-

В рамках реализации проектов в Татарстане завершается строительство обхода Нижнекамска и Набережных Челнов.

лотое кольцо». На 90 процентов выполнен плановый ремонт от Владимира до границы с Рязанской областью. До конца 2024 года дорожники завершат замену покрытия на 24 километрах в Судогодском и Гусь-Хрустальном районах Владимирской области. Общая площадь отремонтированного дорожного полотна составит почти 200 тысяч квадратных метров. Кроме того, подходит к завершению капитальный ремонт участка от Владимира до Суздаля, в ходе которого 24 километра проезжей части расширятся до четырех полос движения и полностью обновляется инфраструктура трассы.

На Дальнем Востоке одним из наиболее грандиозных проектов стало строительство автомобильной дороги Р-297 «Амур», которая начинается в Чите и доходит до Хабаровска, 2 106,6 километра дорог связывает дорожную сеть Дальнего Востока с Москвой и Санкт-Петербургом. Сейчас ведутся работы по поддержанию трассы в нормативном состоянии, ведь дорога эксплуатируется в условиях вечной мерзлоты.

Реализация масштабного пятилетнего плана позволит улучшить качество российских дорог. К 2030 году в нормативном состоянии должно быть не менее 85 процентов федеральных трасс и дорог в составе опорной сети, а также дорог крупнейших городских агломераций. Это также позволит совершенствовать транспортные коридоры «Запад—Восток» и «Север—Юг»: увеличить скорость движения и полосность дорог, устранить узкие места, вывести международные потоки из городов и «сшить» участки, на которых сегодня автомобилистам приходится совершать съезды и перестроения на другие дороги. В план также заложено выполнение поручения президента РФ построить не менее 50 автодорожных обходов населенных пунктов к 2030 году. ●

подход / Транспортным коридорам предстоит объединение Ключевой элемент

Тарас Фомченков

Международные транспортные коридоры «Север—Юг» и «Восток—Запад» ждут изменения. Будут реализованы планы по их совершенствованию, что увеличит доступность регионов, простимулирует региональную экономику и окажет влияние на движение вперед не только России, но и стран СНГ.

В июле 2024 года аналитики Евразийского банка развития (ЕАБР) на бизнес-форуме банка в Алматы представили доклад «Евразийский транспортный каркас». В нем специалисты спрогнозировали

Руководитель Росавтодора отметил, что развитие Международного транспортного коридора «Север—Юг» является одним из главных направлений деятельности ведомства

40-процентный рост грузопотока по международным транспортным коридорам «Север—Юг» и «Восток—Запад». А в дальнейшем транспортные коридоры могут стать ключевыми логистическими элементами, которые связывают не только Россию, но и страны ЕАЭС с Ближним и Дальним Востоком, Восточной Африкой и Южной Азией. При этом только для создания полноценного транспортного коридора «Север—Юг», по подсчетам ЕАБР, могут потребоваться инвестиции в размере 38,2 миллиарда долларов. **A4**

ТЕХНОЛОГИИ / Производители дорожной техники и материалов взяли курс на суверенитет Полотно по последней моде

Федор Андреев

Большинство людей считают, что автодорога — это просто трасса, покрытая асфальтом. На самом деле современные автомагистрали и даже обычные городские улицы — это сложные инженерные сооружения, которые требуют точных расчетов, качественных строительных материалов, усовершенствованного оборудования с высокой производительностью труда. Тем более что в наше время нагрузки на автодороги выросли в сотни раз, а также возникла потребность значительно расширить объемы дорожного строительства.

В дорожном строительстве используется много специальной техники — бульдозеров, катков, экскаваторов, асфальтоукладчиков и других машин. Современная техника оснащена инновационными приборами для определения точности и ровности дорожных поверхностей. С помощью компьютерных технологий возможен стал контроль использования асфальтобетонных растворов, щебеночных и песчаных смесей. С изменением геополитической обстановки и введением западных санкций еще более актуальными стали задачи импортозамещения строительной техники.

В рамках утвержденного правительством РФ пятилетнего плана дорожной деятельности реализуются более 300 мероприятий. **A2**

СЕРВИС / Уровень комфорта на дорогах повышает безопасность движения и стимулирует внутренний туризм К вашим услугам

Федор Андреев

Современная дорога — это не просто возможность доехать от одного места до другого. Любому проезжающему по ней хочется получить максимальный уровень комфорта и безопасности. Отвечая на этот запрос, Минтранс России разработал проект федерального закона для стандартизации размещения объектов дорожного сервиса, который должен обеспечить широкий набор различных услуг на одной территории, включая услуги связи и мобильные сервисные пункты.

Реализуя концепцию «Дорога как услуга», Росавтодор создал условия для размещения на подведомственной сети более 12 тысяч объектов дорожного сервиса (ОДС), в том числе 101 комплексную многофункциональную зону (МФЗ).

Объекты дорожного сервиса — это расположенные вдоль автодорог автозаправочные станции, автовокзалы, гостиницы, отели, кафе и рестораны, станции технического обслуживания, стоянки транспортных средств и т.д. Более современный формат МФЗ подразумевает целый комплекс сервисов на одной территории, где можно отдохнуть, перекусить, заправиться. Перевод ОДС в МФЗ и обязательный ввод последних при строительстве новых дорог — одно из важнейших условий при взаимодействии с инвесторами.

Задачу создать все необходимые условия для развития ОДС по маршрутам автодорог поставил перед отраслью президент России (порушение № Пр-1231). Чтобы гармонизировать эту работу во взаимодействии с регионами, Росавтодор разработал генеральную схему размещения МФЗ на подведомственной сети. **A4**

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Роман Новиков, руководитель Федерального дорожного агентства:

— В этом году Росавтодор отмечает свой 20-летний юбилей. К этой дате мы подошли с большими достижениями и амбициозными планами. За эти годы на федеральной дорожной сети мы смогли реализовать множество крупных проектов: построить с нуля трассу Р-297 «Амур» от Читы до Хабаровска, Крымский мост и мост на остров Русский во Владивостоке, расширить тысячи километров дорог, проложить обходы городов и населенных пунктов, которые положительно повлияли на транзитные грузоперевозки, улучшили качество жизни сотен тысяч людей.

За 2004–2023 годы ведомством было построено и реконструировано 6,5 тысяч километров федеральных дорог и почти 174 тысячи погонных метров искусственных сооружений. Кроме того, с 2004 года было принято в федеральную собственность около 14 тысяч кило-



ПРЕСС-СЛУЖБА РОСАВТОДОРА

метров трасс. Федеральный статус получили такие автомобильные дороги, как Южно-Сахалинск — Оха и «Таврида» Керчь — Симферополь — Севастополь, также был сформирован транспортный маршрут «Золотое кольцо». Благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги», который в этом году подходит к своему заверше-

нию, с 2019 по 2024 год в субъектах страны было отремонтировано, реконструировано и построено более 100 тысяч километров трасс и городских улиц. Сейчас Росавтодор в своей работе опирается преимущественно на обновленный план дорожной деятельности на 2024–2028 годы. Главная цель пятилетнего плана — обеспечить качественные и удобными дорогами жителей всех регионов. В этом году, например, мы расширили до четырех полос десятикилометровый участок трассы М-5 «Урал» в Челябинской области, 12 километров трассы Р-23 Санкт-Петербург — Псков — Пустошка — Невель — граница с Республикой Беларусь в Ленинградской области, 30 километров трассы Р-217 «Кавказ» в Дагестане и Кабардино-Балкарской Республике. В 2024 году в Республике Саха (Якутия) капитально отремонтировали 13 километров и реконструировали 21 километр трассы Р-504 «Колыма». Недавно мы дали старт движению

по двум новым объектам трассы М-5 «Урал» в Московской области — обходу поселка Октябрьский и участку на маршруте Ульяново — Ненецкое. Это лишь некоторые примеры введенных за этот год капитальных объектов. Все они имеют большую значимость как для регионов, так и для всей страны. Реализация проектов имеет колоссальный социальный эффект — она позволила увеличить пропускную способность трасс, улучшить транспортную доступность населенных пунктов, сократить время в пути, обеспечить безопасность грузовых и пассажирских перевозок. Сегодня федеральные дорожники заканчивают строительство обхода пяти населенных пунктов в Башкортостане, ведут масштабные работы на обходах Волгограда, Новосибирска, городов Северо-Кавказского федерального округа, а в ближайшем будущем приступят к строительству обхода Астрахани. Будем продолжать мо-

дернизацию подведомственных федеральных трасс для обеспечения комфорта и безопасности всех участников дорожного движения и содействия развитию экономики регионов. Кроме того, мы взяли курс на внедрение интеллектуальных транспортных систем и передовых технологий, на масштабную цифровую модернизацию всего дорожно-транспортного комплекса. Ключевым вопросом для отрасли остается и внедрение в дорожную деятельность новых материалов, технологий и управленческих решений. Мы проводим ряд значимых научных исследований — от пересмотра методики расчета дорожных одежд до многоступенчатых исследований в зоне вечной мерзлоты. В фокусе внимания Федерального дорожного агентства и развитие дорожного сервиса, благодаря которому дорожная сеть должна стать по-настоящему современной, удобной и безопасной услугой комплексного характера.

ПРАКТИКА / Реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги» идет успешно

Приближение к цели

Федор Андреев

Создание современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры — одна из главных задач, поставленных перед дорожниками президентом России. В дорожном хозяйстве страны происходят позитивные перемены, свидетелями которых являются жители всех российских субъектов.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стартовал в 2019 году и стал логичным продолжением приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», реализованного в 2017–2018 годах в 36 регионах. Национальный проект значительно усложнил поставленные ранее задачи: он охватил 83 субъекта Российской Федерации (за исключением Москвы и Санкт-Петербурга) и 104 крупнейшие городские агломерации.

Началась работа по четырем федеральным проектам: «Региональная и местная дорожная сеть», «Общественные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги Минобороны России».

В 2021 году утвержден обновленный паспорт дорожного нацпроекта, согласно которому он стал называться «Безопасные качественные дороги».

К четырем федеральным проектам, входящим в его структуру, добавились еще два: «Развитие общественного транспорта» и «Развитие федеральной магистральной сети». Расширилась и его география — к субъектам-участникам присоединили Санкт-Петербург, таким образом, количество субъектов увеличилось до 84, городских агломераций — до 105.

И если в 2019 году доля

АКЦЕНТ
НАЦПРОЕКТ РАСШИРИЛ ГЕОГРАФИЮ: СУБЪЕКТОВ-УЧАСТНИКОВ СТАЛО 84, ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ — 105

сских агломераций в нормативном состоянии составляла 44 процента, то к концу 2023 года результат превысил 82,2 процента. Региональные дороги в нормативе выросли с 43,6 до 53 процентов.

«Могут с уверенностью сказать, что в дорожном хозяйстве нашей страны достигнуты рекордные показатели. В частности, в субъектах — участниках нацпроекта с 2019 по 2024 год построено, реконструировано и отремонтировано 100 тысяч километров. Безусловно, сделано немало, но нам предстоит решить важнейшие задачи, постав-

ленных перед нами президентом и правительством Российской Федерации», — сообщил руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

Капитальные задачи

Федеральная поддержка позволила регионам реализовать масштабные объекты строительства и реконструкции дорожных участков, транспортных развязок, мостов и путепроводов. Только в 2024 году на региональной и местной сети дорог будет введено в эксплуатацию более 220 таких объектов. **A3**



ПРЕСС-СЛУЖБА РОСАВТОДОРА

Благодаря нацпроекту технические параметры дорог доводят до современных стандартов.



Дзен
DZEN.ru/rg.ru



Telegram
T.ME/rgunews



ВКонтакте
VK.COM/rgru



Одноклассники
OK.ru/rg.ru

Дороги России
rg.ru

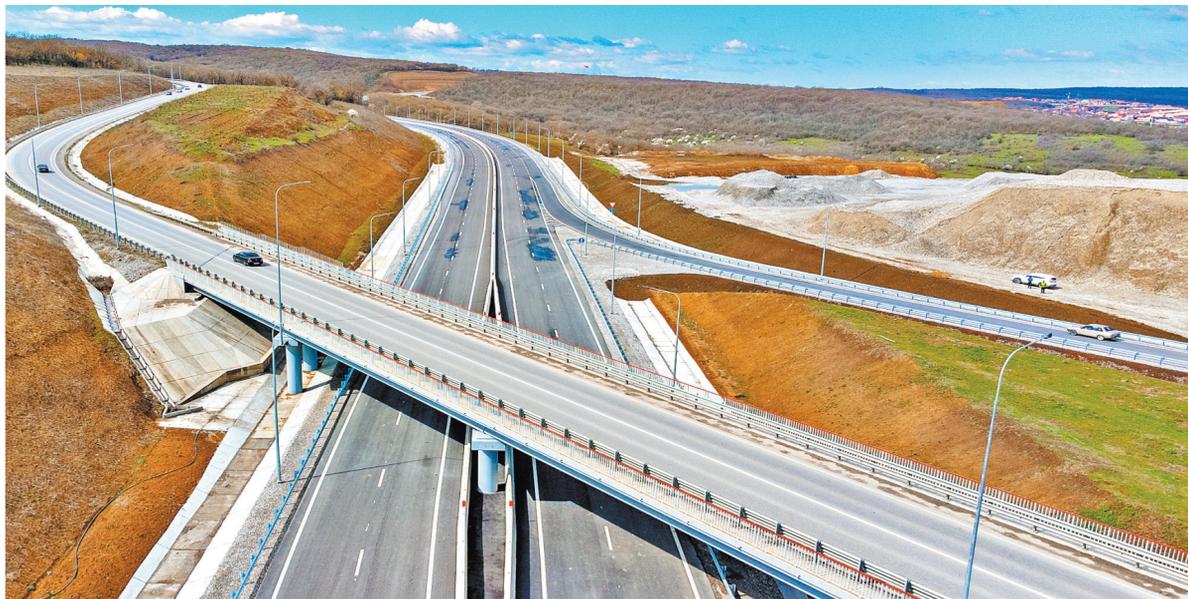
Российская газета
www.rg.ru
15 ноября 2024
пятница № 260 (9502)

Плотнот по последней моде

A1 Кроме того, Росавтодор успешно развернул дорожную деятельность в Донецкой и Луганской народных республиках, Запорожской и Херсонской областях: более тысячи километров дорог в этих субъектах России стали федеральными. Столь масштабные задачи требуют значительного объема ресурсов, в том числе дорожно-строительной техники. На сегодняшний день, согласно анализу, проведенному институтом РОСДОРНИИ, общая потребность в ней до 2028 года составляет более 44 тысяч единиц. Выполняя задачи по достижению технологического суверенитета, ответственные производители разрабатывают новые модели дорожной техники.

На конференции и выставке «Дорожное строительство в России. Дорожно-строительная техника и оборудование: импортзамещение, перспективы развития» состоялась презентация нового отечественного гусеничного асфальтоукладчика «Десна 2100», разработанного НПО «ГКМП». Новый образец представляет собой доработанный вариант первого российского гусеничного асфальтоукладчика «Десна 1800», предназначенного для укладки всех видов асфальтобетонных смесей шириной от 2,5 до 13 метров и толщиной от 30 до 300 миллиметров. Начиная с 2022 года эта модель проходила опытные испытания на объектах Росавтодора, в процессе которых отработывался весь комплекс технологических операций по устройству асфальтобетонных покрытий.

Обновленная модель укомплектована универсальной гидравлической плитой с газовым или электрическим подогревом выглаживающей плиты, что обеспечивает высокое качество



ПРЕСС-СЛУЖБА РОСАВТОДОРА

АКЦЕНТ

**ВОПРОС ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ,
ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ –
ВАЖНЕЙШИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ
ВСЕЙ ОТРАСЛИ**

устройства асфальтобетонной смеси при длительной работе. Она отличается большей рабочей шириной и вместительностью, возможностью использования технологии высокого уплотнения и достаточной надежностью, а также увеличен-

ной производительностью. Это позволит использовать новинку для устройства дорожного покрытия на автомобильных дорогах федеральной, региональной и местной сети.

В ходе доработки модели собран огромный пласт инфор-

мации, привлечены специалисты подрядных организаций, эксплуатирующих технику, что сказалось положительно и на эргономике асфальтоукладчика. В частности, упрощена процедура управления и обслуживания, а также повышено удобство транспортировки за счет складывающихся элементов конструкции.

В августе этого года «Десна 2100» успешно уложил первую тысячу тонн асфальтобетонной смеси на участке км 6 – км 17 автомобильной дороги Благовещенск – Свободный в рамках работ по ремонту и содержанию.

В уличной экспозиции выставки были также представле-

ны различные модели спецтехники отечественного производства, включая дорожные катки, фронтальный мини-погрузчик, оборудование для ямочного ремонта, комплексы для мониторинга состояния автомобильных дорог.

Вопрос импортзамещения дорожно-строительной техники, оборудования и материалов является важнейшим для развития всей отрасли, отметил глава Федерального дорожного агентства Роман Новиков во время рабочей поездки на Колокшанский агрегатный завод во Владимирской области.

«Как минимум асфальтные заводы и асфальтоукладчики должны быть отечественными, качественными, современными и конкурентоспособными», — прокомментировал руководитель Росавтодора.

Во время визита было подписано соглашение о сотрудничестве между заводом, Ассоциацией «РО.С.АСФАЛТ» и компанией «Лиграл». Стороны договорились о совместной деятельности в области развития технологий производства и совершенствования качества асфальтобетонных заводов, асфальтобетона и его компонентов, а также развития кадрового потенциала дорожного хозяйства.

«Колокшанский агрегатный завод» имеет большой опыт в области импортзамещения

В завершающей стадии находятся работы в Чеченской Республике на трассе Р-217 «Кавказ».

для дорожного хозяйства, являясь лидером производства асфальтобетонных заводов — фундамент отрасли. В 2024 году на дорожных объектах, заказчиком которых выступают подведомственные Росавтодору учреждения, работают около 130 асфальтобетонных и цементно-бетонных заводов отечественного производства (с учетом мобильных) и более 340 российских катков (с учетом асфальтовых катков, грунтово-асфальтовых катков и пневмоколесных катков). Прием совершенствуется и технология их использования.

Если ранее такая работа проводилась по каждому виду в отдельности, то в 2023 году на одном из участков реконструкции автомобильной дороги М-7 «Волга» сформирован асфальтобетонный комплекс, полностью состоящий из отечественной техники, в состав которого вошли асфальтобетонный завод, самосвалы, асфальтоукладчик и дорожные катки. Результаты эксперимента подтвердили, что выпускаемая российским заводом смесь и уложенное отечественной дорожно-строительной техникой покрытие соответствуют всем нормативным требованиям. ●



Для достижения технологического суверенитета требуется значительный объем ресурсов, в том числе дорожно-строительной техники.

ПРЕСС-СЛУЖБА РОСАВТОДОРА

ИННОВАЦИИ / Российское дорожное строительство активно внедряет цифровые технологии

Автотрассы поумнели

Александр Фейст

Дорожное строительство — важная отрасль экономики, от которой зависит развитие инфраструктуры, логистики и, как следствие, уровень жизни населения. Современные условия требуют от дорожных организаций быстрого реагирования на изменения в технологиях. От этого зависит качество и безопасность дорог, оптимизация ресурсов расходов и сокращение издержек.

Отраслевые эксперты рассказали «РГ», какие современные технологии и нормативные изменения позволяют повысить качество и скорость развития дорожной сети.

Особые условия

«Дорожное строительство в нашей стране, безусловно, является консервативной отраслью хозяйства, так как высокие требования к качеству и долговечности дорог опираются на проверенные технологии и материалы, — отмечает директор инвестиционного департамента компании «РСХБ Управление Активами» Александр Присяжнюк. — Но в последние годы российские дорожные компании активно движутся в сторону цифровизации и инновационных решений. Цифровизация позволяет компаниям лучше контролировать строительство и управлять дорогами, минимизировать расходы на ремонт и сократить количество ошибок. Новые технологии позволяют повысить эффективность затрат. Требования к устойчивому развитию способствуют внедрению «умных» решений, таких как цифровые системы учета и контроля за ценами. Эти требования постепенно интегрируются в российское законодательство, цифровизация помогает их соблюдать».

Главный инженер дивизиона «Дороги и Мосты» холдинга «Нацпроектстрой» Александр Рябконов добавляет, что в условиях отраслевых федеральных проектов традиционные методы управления дорожным строительством и эксплуатацией оказались слишком неповоротливыми для решения новых задач. Цифровые технологии сокращают время на проектирование и строительство в целом. Это в том числе подтолкнуло строителей к отказу от морально устаревших механизмов по возведению и ремонту дорог.

«К тому же в последние годы значительно выросли требования к безопасности дорожного движения и комфорту пользователей, — констатирует эксперт. — Интеллектуальные транспортные системы, автоматизированные решения для управления движением, мониторинг состояния дорог не

АКЦЕНТ
**ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ СОКРАЩАЮТ
ВРЕМЯ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ
И СТРОИТЕЛЬСТВО**

только снижают число аварий, но и делают пользование дорогами удобнее».

В жару и в холод

Долгие годы сложности с внедрением инноваций в дорожном строительстве были связаны с объективным фактором суровых климатических условий — власти и надзорные органы просто не могут допустить того, чтобы из-за инноваций, не прошедших проверку временем, россияне рисковали остаться без привычных транспортных маршрутов в самые сложные сезоны. Решения

должны быть адаптированы к перепадам температур и интенсивным нагрузкам. В этой связи в России осуществляется серьезное регулирование дорожного строительства по федеральным стандартам и нормативам. Обновление нормативов происходит медленно, что усложняет переход к новым технологиям и материалам.

Но так или иначе современная экономика дорожного строительства требует развития технологического процесса в том числе для увеличения межремонтных сроков. Основная проблема заключается в том, что

каждый ремонт создает помехи движению, вызывает заторы и увеличивает время в пути — это касается не только личного, но и коммерческого транспорта.

Поэтому в июле 2022 года президент Владимир Путин поставил перед дорожниками задачу проработать возможность увеличения межремонтных сроков. Сейчас допустимый интервал между ремонтами дорог в соответствии с постановлением правительства РФ составляет 12 лет, а между капитальными ремонтами — 24 года. Стратегическая цель — довести эти интервалы соответственно до 25 и 50 лет.

Увеличение межремонтных сроков помогает минимизировать такие неудобства, улучшая транспортные потоки и сокращая пробки. Уменьшение времени в пути как для каждого человека, так и для компаний и экономики страны в целом имеет определенный эффект — экономия денег, повышение уровня клиентского сервиса, увеличение эффективности затрат и производительности труда.

Синергия технологий и права

Важнейшей цифровой технологией, позволяющей существенно повысить производительность труда в дорожном строительстве, являются современные программные платформы, способные в автоматическом режиме проводить детальный анализ рабочих процессов, эффективно распределять трудовые ресурсы и оптимизировать деятельность.

«Цифровые платформы делают управление процессами детализированным и нацеленным на результат. Их применение обеспечивает контроль нахождения сотрудников в географии объекта строительства, анализирует активность на транспорте и пешком, счита-

ет время простоя и автоматически формирует таблицы. Это облегчает учет выполненных работ и расчет зарплат, а также интеграцию с цифровыми проектными моделями и бухгалтерскими системами», — говорит директор по цифровой трансформации «Донаэродорстрой» Владимир Сердюков.

На протяжении последних лет в технологии дорожного строительства активно внедрялись инновационные решения вроде повторного использования асфальта — его перерабатывают в новый, более устойчивый к деформации материал, который к тому же помогает сокращать объем отходов. Но никакие технологии сами по себе не могут кардинально изменить отрасль без преобразования правовых основ.

В качестве примера Александр Рябконов из «Нацпроектстрой» приводит положение «о проектном сопровождении», появившееся в Градостроительном кодексе в 2019 году. Они избавили строителей от длительных повторных экспертиз проектов при соблюдении определенных условий. Для объектов дорожно-мостового строительства, где обычно бывает много изменяющихся во времени условий, эти положения снижают риски нарушения сроков проведения работ и существенно повышают качество.

Полезной инициативой также стало принятие постановления правительства № 1148 от 28 июня 2022 года, позволившее корректировать основные параметры госконтрактов на ремонт и содержание автодорог федерального значения в связи с увеличением цен на строительные ресурсы. Это, по словам Владимира Сердюкова, также помогло избежать переноса сроков ввода дорог в эксплуатацию. ●

ТРЕНДЫ / В подходах к содержанию и сохранности автодорог на первый план выходит экологичность

Проекты без изъяна

Тарас Фомченков

Одним из главных среди эффективных подходов к организации содержания и сохранности автомобильных дорог в российских климатических условиях является совершенствование технологий зимнего содержания. Так, например, внимание к экологии требует точного дозирования противогололедных материалов, их использования только в тех случаях, когда это действительно необходимо по соображениям безопасности дорожного движения. Техническая соль используется только на проезжей части и только в тех случаях, когда ее использование практически безальтернативно. А для устранения скользкого покрытия на тротуарах уже все чаще применяются щебеночная крошка и отсевы, которые затем сметаются и убираются.

В целом совершенствуется система контроля за качеством выполнения дорожных работ. Она должна включать в себя такие разделы, как контроль инженерно-технического надзора и диспетчерской службы; кураторская система контроля; система обратной связи с населением. Об этом, в частности, весной 2024 года шла речь на 18-й ежегодной конференции «Новые прогрессивные технологии ремонта и содержания автомобильных дорог» Ассоциации «РАДОР». На ней Алексей Амелихин, президент Дорожной ассоциации «Содружество эксплуатирующих организаций», член Общественного совета при Федеральном дорожном агентстве, заявил: «Тщательно проработанные проекты позволяют выбрать адекватные технологии производства работ, рассчитать необходимые производственные ресурсы и запас материалов, обосновать затраты, спланировать финансовые потоки».

Тщательно проработанные проекты позволяют выбрать адекватные технологии производства работ, рассчитать необходимые производственные ресурсы

При планировании работ по содержанию дорог, равно как и по ремонту и капитальному ремонту, важно учитывать необходимость доведения объемов финансирования таких работ до нормативной потребности.

Важной частью работ по содержанию и сохранности автомобильных дорог является профилактика последствий неблагоприятных метеорологических явлений. Реализация комплекса мероприятий способствует не только повышению безопасности дорожного движения, но и организации более эффективной работы транспорта и дорожных служб. Одним из зарекомендовавших себя подходов является увеличение числа подрядных организаций, с которыми заключается контракт на уборку дорожной сети. Очень актуальным это становится в зимнее время года, во время сильных снегопадов. Большое число организаций, задействованных в уборке улично-дорожной сети, позволяет при выпадении снега приступить к уборке покрытия одновременно. Это снижает показатели аварийности на трассе и позволяет оперативно улучшить ее эксплуатационные характеристики.

К работам по содержанию автомобильных дорог в теплое время года относится окашивание обочин, уборка мусора, ликвидация мешающего движению растительности. И круглогодичный комплекс мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Это, например, замена дорожных знаков, устройство пластиковой разметки, искусственных неровностей, шумовых полос и сигнальных столбиков. Наличие большого числа подрядчиков на эти виды работ также позволяет производить их оперативно и без серьезных помех для участников дорожного движения.



С применением новых технологий и материалов дороги становятся более долговечными.

В последние несколько лет все более заметным и актуальным становится тренд на импортзамещение. Все большее количество техники и материалов, используемых при организации содержания и сохранности автодорог, — отечественного производства или импортными из дружественных стран. Так, например, на производственных предприятиях Миасса в Челябинской области разработан целый ряд техники для дорожной отрасли: фрезернороторный снегоочиститель на шасси «КАМАЗ», опытный образец современного бульдозера, рука газонокосилки, которую ранее изготавливали только итальянские и немецкие компании. Главной задачей здесь является наличие заказа: многие производственные компании готовы предложить прототипирование зарубежного инновационного оборудования для серийного производства в России, однако это возможно только при совместной работе с заказчиком.

Особого внимания требует качество дорожного покрытия. Еще в сентябре 2021 года вышел и уже активно применяется новый ГОСТ «Защитные слои и слои износа дорожных одежд». В этом стандарте отдельно выделены дорожно-пропиточные материалы для продления сроков службы асфальтобетонного покрытия. Упомянутые в нем комбинированные дорожные пропиточные материалы, проникая в асфальтобетон, становятся с ним одним целым монолитным слоем и в зависимости от свойств самого асфальтобетона продлевают срок службы покрытия в среднем на 4–5 лет.

В связи с применением новых технологий и материалов качество дорожного покрытия постоянно улучшается, дороги становятся все более долговечными, ремонтировать их, создавая неудобство автомобилистам, требуется все реже. ●



В последние годы автоматизированные решения для управления движением не только снижают число аварий, но и делают пользование дорогами удобнее.

ПРЕСС-СЛУЖБА РОСАВТОДОРА



Приближение к цели

A1 Один из крупнейших — Восточный выезд из Уфы. Он позволяет за 10 минут добраться из центра столицы Республики Башкортостан до трассы М-5 «Урал», а в будущем — соединит трассы М-5 и М-7. Проект включает в себя километровой тоннель, мост, эстакаду с самым большим в Башкирии перепадом высот и автодорогу с двумя развязками.

«Уменьшится время в пути при выезде из города, а также сократится объем выбросов основных загрязняющих веществ и парниковых газов, выделяющихся от движущегося автотранспорта. Несомненно, этот объект позволит в дальнейшем развивать жилищное строительство в Зауфимье и сделать жизнь уфимцев намного комфортнее», — рассказал председатель Общественного совета при Минтрансе Республики Башкортостан Рустам Байзитов.

В Республике Северная Осетия — Алания в 2024 году завершено строительство обхода села Мичурино, которое велось почти пять лет — с 2019 года. На автомобильной дороге протяженностью 5,6 километра с 2 полосами движения в каждом направлении построены три путепровода, скотопроегн и мост через реку Фиагонд. Возведение этих сооружений позволит избежать пересечения дорог в одном уровне, что, в свою очередь, снизит угрозы возникновения ДТП.

Новый участок позволит повысить уровень безопасности дорожного движения на главной региональной автодороге Северной Осетии — трассе Владикавказ — Ардон — Чикола — Лескен-2.

Более того, благодаря обходу станет возможным вывезти за пределы Мичурина тысячи единиц транзитного транспорта.

«Сегодня мы оказываем значительную поддержку Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального дорожного агентства в реализации проектов по развитию дорожной сети. Мы ведем большую работу по разгрузке наших дорог: строим объезды, ввели электронную очередь, а для комфорта водителей большегрузов обустроены бесплатные стоянки с необходимой инфраструктурой. Работа в этом направлении будет продолжена», — сообщил глава Республики Северная Осетия — Алания Сергей Меньяло.

В Пензе завершено строительство развязки на 624 километре трассы М-5 «Урал». Это железобетонный путепровод шириной более 17 метров и протяженностью порядка 1,05 метров, восемь съездов к путепроводу и два местных проезда. Проезжая часть искусственно сооружена состоит из четырех полос движения шириной 7,5 метра и пропускной способностью в сутки около 2,5 тысячи легковых автомобилей. С учетом примыкающих дорог и съездов общая протяженность сооружения составляет порядка 4,5 километра.

Недалеко от путепровода построен надземный пешеходный переход с механическими подъемниками для маломобильных групп населения.

Новая развязка позволит улучшить транспортную доступность отдаленных микрорайонов.

Кроме того, к ней примыкает дорога севернее микрорайона Лугометрия, строительство которой намечено завершить к концу этого года. Поэтому в перспективе новая транспортная развязка напрямую свяжет микрорайоны Заря и Арбеково, что позволит автомобилистам не заезжать на трассу М-5 «Урал».

Сделано для людей

Ключевая цель национального проекта — повышение качества жизни населения. Именно поэтому особое внимание уделено восстановлению дорог, ведущих к социально значимым объектам.

В 2024 году будет обновлено 630 объектов, ведущих к медицинским учреждениям, их общая протяженность составит больше 2,5 тысяч километров.

Например, в Советском районе Брянска капитально отремонтирован участок улицы Трудовой (от Советской до Горького). Здесь обновили дорожное покрытие и построили автомобильную парковку для посетителей и персонала трех медицинских учреждений: отделения Брянской областной детской больницы, детской поликлиники № 2 и областного врачебно-физкультурного диспансера.

В Магасе (Республика Ингушетия) с опережением сроков ввели в эксплуатацию обновленный участок улицы Чахкиева. Это удобный подъездной маршрут.



Ключевая цель национального проекта — повышение качества жизни населения.

В этом году обновляют более 920 таких объектов общей протяженностью свыше 3,1 тысячи километров. Дорожные работы, как правило, выполняются комплексно: подрядчики не только обновляют проезжую часть, но и обустривают элементы инфраструктуры, обеспечивающие безопасность движения.

АКЦЕНТ

ЗА ДЕСЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2024 ГОДА ДОЛЯ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОПОРНОЙ СЕТИ, ПРИВЕДЕННЫХ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ, ВЫРОСЛА ДО 70,67 ПРОЦЕНТА

В Клепиковском районе Рязанской области благодаря национальному проекту обновили 12,8 километра трассы Тума — Малахово — Колесниково — Акулово. Ремонт выполнен на участке между деревнями Амлешовские Выселки и Колесниково, здесь проходит школьный маршрут: дети из села Малахово ездят на занятия в школу в деревню Колесниково.

В Нальчике капитально отремонтированы улицы 2-й Таманской дивизии и Осетинской, которые обеспечивают транспортную доступность к больничному городку, микрорайону Восточный, Детской академии творчества «Солнечный город», строящемуся Ледовому дворцу и многим другим социально значимым объектам.

Здесь не только обновили дорожное покрытие, но и расширили наиболее загруженные участки, установили новое освещение, а также дорожные знаки и современные светофоры.

Кроме того, благодаря нацпроекту становятся доступнее уникальные памятники архитектуры, природные заповедники и живописные ландшафты. В 2024 году обновят еще 1,5 тысячи километров таких маршрутов.

В Кабардино-Балкарской Республике в этом году выполнены реконструкцию 2-километрового участка трассы Чегем-2 — Будунгу в теснине, где находится Чегемские водопады. Перед специалистами стояла непростая задача — завершить берегоукрепительные работы до начала паводка и повышения уровня воды в реке Чегем. На 2-километровом участке было устроено 956 метров таких стенок. Работы такого масштаба на

региональных трассах проводились впервые.

В Ленинградской области обновили участок от Волкова до Старой Ладоги, которую называют первой столицей Древней Руси. По этой же дороге можно доехать в соседнюю Карелию, она обеспечивает удобный маршрут между федеральными магистралями М-10 «Россия» и Р-21 «Кола».

Масштабные работы по обновлению туристических маршрутов в этом году проведены и в Санкт-Петербурге: отремонтировано 800 метров Петровской набережной, где находится самое старое строение в городе — деревянный домик Петра I, построенный в 1703 году. Досрочно отремонтирована одна из старейших улиц города — Гороховая, от набережной реки Фонтанки до Адмиралтейского проспекта. Здесь много знаковых мест: квартира-музей Григория Распутина, дом пушкинских «Пиковые дамы» и знаменитый Дом с ротондой. В Василеостровском районе привели в нормативное состояние набережную Макарова, где находится первый петербургский адрес Петра Ильича Чайковского и жили художники Иван Крамской и Иван Шишкин.

«Внутренний туризм в нашей стране заслуженно набирает обороты. Кроме этого, россияне и иностранные туристы все чаще выбирают автопутешествия, поэтому наша задача — сделать все, чтобы сопутствующая инфраструктура отвечала всем требованиям безопасности, была комфортной, а значимые места — доступными. Удобные маршруты оказывают положительное влияние на повышение туристической и инвестиционной привлекательности субъектов страны. Вместе с этим появляются новые рабочие места, формируется положительный образ региона», — сообщил заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин.

Всего за 6 лет обновлено более 5 тысяч участков дорог к детским образовательным и досуговым учреждениям, свыше 3 тысяч участков, ведущих к медицинским учреждениям, а также более 2 тысяч участков регио-

нальных трасс и городских улиц, ведущих к местам туристического осмотра.

Сеть надежна

Одна из ключевых задач нацпроекта — приведение в нормативное состояние участков региональных дорог, входящих в опорную сеть и обеспечивающих бесперебойную транспортную связь и единство экономического пространства страны.

Понятие «опорная сеть автомобильных дорог» впервые было закреплено в российском законодательстве в 2023 году. На сегодня общая протяженность опорной сети составляет 140,5 тысячи километров (с учетом дорог ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей). Из них 66,2 тысячи — федерального значения и 74,3 тысячи — регионального или муниципального значения.

«В 2024 году в субъектах приводят в нормативное состояние свыше 3 тысяч километров региональной опорной сети автомобильных дорог. К концу года доля таких дорог в нормативе составит 70,67 процента», — отметил министр транспорта Роман Старовойт.

В то же время за десять месяцев 2024 года доля таких дорог, приведенных в нормативное состояние, уже выросла до 70,67 процента.

На новом автобусе

В 2024 году по нацпроекту в регионы поставят в общей сложности более 7,4 тысячи единиц нового пассажирского транспорта. За прошлый год в 64 регионах уже было поставлено 4427 транспортных средств: 4042 автобуса, 240 электробусов, 113 трамвая и 32 троллейбуса. За период с 2020 по 2024 год пассажирский автотранспорт будет обновлен в 81 субъекте РФ.

К примеру, пять регионов Центрального федерального округа — Тульская, Курская, Липецкая, Воронежская и Белгородская области — в этом году по нацпроекту получат 551 единицу нового пассажирского транспорта: 32 трамвая и 519 автобусов. Подвижной состав поступает благодаря субсиди-

рованию льготного лизинга АО «ГТЛК» за счет федеральных средств и Фонда национального благосостояния, проектам комплексного развития городского электрического транспорта и предоставления специальных казначейских кредитов.

В Свердловскую область в 2024 году по нацпроекту поступило 270 автобусов. В полном объеме их получили Верхняя Пышма, Каменск-Уральский, Волчанск. В них принимаются все виды платежей, предусмотрена бесконтактная оплата проезда. Для удобства пассажиров их передвижение можно отследить в любом навигационном мобильном приложении.

В рамках нацпроекта в этом году 29 новых автобусов поступили на Камчатку. Они российского производства, работают на природном газе, что экологично для природы. Автобусы полностью соответствуют нормам безопасности: оборудованы видеорекамерами, бескондукторной системой оплаты проезда, в салонах пониженный уровень шума. Они рассчитаны на все категории пассажиров, в том числе и людей с ограниченными возможностями здоровья. В салоне предусмотрена зона для инвалидной коляски с возможностью ее крепления при движении автобуса, откидная платформа для подъема и спуска детской коляски. Также в них ведется мониторинг состояния водителя и климатический контроль салона.

В Чеченской Республике на объекты нацпроекта выезжают представители Народного фронта совместно с представителями министерства автомобильных дорог, мэрий городов Грозный и Аргун, студенты Грозненского государственного нефтяного технического университета имени академика М.Д. Миллионщикова. Для них это не только проявление гражданской активности, но и возможность получить практические навыки и закрепить полученные в вузе знания.

Масштабные преобразования в дорожном хозяйстве не остаются незамеченными. Согласно исследованию ВЦИОМ, половина россиян удовлетворена качеством и доступностью автомобильной инфраструктуры.

Контроль не дремлет

Одна из особенностей дорожного нацпроекта — его открытость и прозрачность. Все шесть лет реализации национального проекта — от формирования перечня объектов на год до приемки уже выполненных работ — проходит при активном участии общественных контролеров. С самого начала дорожники поставили перед собой задачу — сверять свою работу с интересами жителей страны, привлекать людей к активной жизненной позиции к участию в проектах развития дорожной инфраструктуры.



В 2024 году по нацпроекту в регионы поставят в общей сложности более 7,4 тысячи единиц нового пассажирского транспорта.

ИНИЦИАТИВЫ / Аварийность на федеральных трассах, находящихся в ведении Росавтодора, снижается

Светофоры, переходы, фонари

Евгения Мамонова

За девять месяцев 2024 года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП, погибших и пострадавших в них снизилось на 6,7 процента, а 4 процента и 7,7 процента соответственно. Такая позитивная тенденция образовалась не сама собой, а благодаря различным мерам по повышению безопасности дорожного движения, которые систематически проводятся на трассах

федерального значения. В частности, специалисты ведомственного Росавтодора федерального казенного учреждения (ФКУ) «Центравтомагистраль», представители Минтранса Московской области и региональной Госавтоинспекции совместно разработали более 150 мероприятий для снижения показателей аварийности в Подмоскovie, 70 процентов из них уже реализованы.

Самыми действенными мерами по снижению аварий-

ности являются разделение встречных транспортных потоков, а также освещение участков автомобильных дорог. До конца этого года, а также в 2025 году в Московской области планируется установить и модернизировать 32 светофорных объекта, установить освещение еще на 17 остановках общественного транспорта, построить четыре надземных пешеходных перехода на федеральных трассах М-7 «Волга», А-104 «Дмитровское шоссе» и М-5 «Урал». Также в планах установить сетчатое и бесконечное барьерное ограждение по оси проезжей части на участках протяженностью более 100 километров.

Работа ведется не только в Московской области, но и в других регионах. Например, в Ленинградской области в первом полугодии этого года освещение появилось на 10 участках федеральных дорог. В этот же период было установлено 11 новых светофоров на перекрестках и переходах с повышенной интенсивностью движения.

«Порой светофоры могут замедлить движение потока в населенных пунктах, через которые все еще проходят федеральные дороги в России, — от-

АКЦЕНТ

САМЫЕ ДЕЙСТВЕННЫЕ МЕРЫ ПО СНИЖЕНИЮ АВАРИЙНОСТИ — РАЗДЕЛЕНИЕ ВСТРЕЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ И ОСВЕЩЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

мечает начальник отдела организации работ по безопасности дорожного движения Управления федеральных автодорог «Северо-Запад» Максим Богатюк. — Вместе с тем они очень дисциплинируют водителей и пешеходов, регулируют их движение, позволяют избежать столкновений и конфликтных ситуаций на дороге».

В некоторых регионах ДТП порой случаются по вине диких животных. Чтобы решить проблему, требуется монтировать специальные ограждения вдоль федеральных трасс. К примеру, в Костромской области протяженностью таких ограждений — 11 километров. В целом в регионе количество ДТП планомерно снижается. Сотрудники ФКУ Упрдор «Холмогоры» изучили

участки с зоной обгона малой длины и провели работы по ликвидации таких участков на автодороге Р-243 Кострома — Шарья — Киров — Пермь. Дорожники нанесли сплошную разметку и установили знаки «Обгон запрещен».

По мнению специалистов ФКУ Упрдор «Кола», важной частью работы по снижению аварийности в Мурманской области стала пропаганда безопасного поведения на дороге. Для этого дорожники вместе с сотрудниками Госавтоинспекции организуют регулярные рейды, на которых проводят с водителями беседы, напоминая о соблюдении правил дорожного движения. На популярных интернет-площадках и в соцсетях появляются видеосообщения по безопасности движения.



Надземные пешеходные переходы нового типа характеризуются долговечностью.

Дорога Р-21 «Кола», ведущая в столицу Заполярья Мурманск, является важной трассой для региона. Поэтому сделать ее более безопасной — один из приоритетов. В прошлом году на этой трассе были нанесены осевые шумовые полосы (искусственная дорожная неровность в виде поперечных или продольных полос, наносимая перед пешеходным переходом или на опасных участках дороги. — Прим. ред.). Эта мера ранее хорошо зарекомендовала себя в Карелии. А еще на двух участках — с 1067-го по

1150-й километр и с 1430-го по 1592-й километр — горизонтальная разметка желтого цвета, которая хорошо различима зимой на фоне снега.

Устройство дорог среди горных массивов регионов Северного Кавказа требует от дорожных служб высоких компетенций. Обеспечить безопасность на таких сложных трассах — важная задача. В прошлом году в рамках программы обустройства тут установили три транспортных светофора и 11 пешеходных кнопок вызова, устроили

«На сегодняшний день в стране насчитывается до 500 общественных контролеров, многие из которых тесно взаимодействуют с дорожниками на протяжении нескольких лет. Мы открыты к конструктивному диалогу, потому что это помогает нам достигать главной цели — повышения качества жизни россиян», — сообщил министр транспорта РФ Роман Старовойт.

«При Федеральном дорожном агентстве, а также при региональных дорожных министерствах и ведомствах функционируют общественные советы. В их состав входят люди с активной жизненной позицией, нередко — профессиональным образованием. Нам важен диалог с пользователями автомобильных дорог, с жителями регионов. Такое сотрудничество дает возможность получения обратной связи, помогает корректировать нашу деятельность в субъектах Российской Федерации», — сообщил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко.

Так, с начала 2024 года представители Общественного совета при Министерстве строительства и дорожного хозяйства Пензенской области провели более 50 выездных инспекций на региональные и местные дорожные объекты. В Ленинградской области с начала года общественные контролеры выезжали на объекты нацпроекта более 20 раз. «Уже почти шесть лет, с 2019 года, мы работаем с дорожниками бок о бок. Нам важно, что нас слышат: в программы ремонтов включаются дороги, о которых просят жители. Непосредственно на самих ремонтах мы получаем ответ на любой вопрос, касающийся наших проблем. Важно, что от нашего диалога в конечном итоге выигрывают жители Ленобласти», — рассказал эксперт регионального отделения Народного фронта в Ленобласти Алексей Орлов.

В Красноярском крае проведено 25 приемных комиссий с представителями общественного контроля. «Как правило, общественники — это местные жители, которые в первую очередь наблюдают за ходом работ. Они много замечают, так как сами часто пользуются дорогой, знают нюансы, возможные слабые места», — рассказывает руководитель управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Андрей Журавлев.

В Чеченской Республике на объекты нацпроекта выезжают представители Народного фронта совместно с представителями министерства автомобильных дорог, мэрий городов Грозный и Аргун, студенты Грозненского государственного нефтяного технического университета имени академика М.Д. Миллионщикова. Для них это не только проявление гражданской активности, но и возможность получить практические навыки и закрепить полученные в вузе знания.

Масштабные преобразования в дорожном хозяйстве не остаются незамеченными. Согласно исследованию ВЦИОМ, половина россиян удовлетворена качеством и доступностью автомобильной инфраструктуры.

Масштабные преобразования в дорожном хозяйстве не остаются незамеченными. Согласно исследованию ВЦИОМ, половина россиян удовлетворена качеством и доступностью автомобильной инфраструктуры.



Светофоры дисциплинируют водителей и пешеходов, регулируют их движение, позволяя избежать столкновений и конфликтных ситуаций.

