

Упоминание ФАУ РОСДОРНИИ в СМИ

Известия, ТАСС, Коммерсант, РИА Новости и еще 340 СМИ по РФ На дорогах хотят устанавливать динамические знаки

Они будут менять скоростной режим в зависимости от условий среды

На российских дорогах планируется установка знаков ограничения скорости, меняющих свое значение в зависимости от погоды и условий видимости. ГОСТ, предусматривающий их введение, сейчас разрабатывает подведомственный институт Минтранса. По словам экспертов, динамические знаки будут электронными, поэтому обойдутся в 5–10 раз дороже обычных. Однако позволят повысить уровень безопасности на дорогах.

Подведомственный Минтрансу Российский дорожный научно-исследовательский институт (РОСДОРНИИ) разрабатывает ГОСТ «Автомагистрали и скоростные автомобильные дороги. Организация и безопасность дорожного движения. Общие требования», рассказали «Известиям» в организации. Документ в первой редакции в ближайшее время будет направлен на рассмотрение в проектную комиссию при министерстве.

Как сообщили в институте, ГОСТ предусматривает размещение на автомагистралях и скоростных дорогах (с разрешенной скоростью до 110 км/ч и до 90 км/ч соответственно) знаков с переменной информацией — динамического регулирования. Они будут устанавливать скоростной режим, оптимальный для текущих дорожных условий, — в зависимости, например, от осадков и видимости.

В нынешней редакции ПДД есть только дорожный знак «Скользкая дорога» и табличка «Влажное покрытие». Последняя указывает, что знак над ней (например, ограничения скорости) действует только во время дождя или после него, когда дорога еще не высохла.

В конце прошлого года был принят федеральный закон «Об организации дорожного движения», он вступит в силу в конце 2018-го. Документ предполагает использование интеллектуальной транспортной системы — это, например, «умные» светофоры, управление потоками машин, в том числе их разделение на однородные группы в зависимости от скорости. Чтобы подготовиться к началу действия закона, и разрабатывается новый ГОСТ.

Сегодня интеллектуальная транспортная система (ИТС) действует в некоторых крупных городах, в том числе в Москве. Электронные табло, например, информируют водителей о погодных условиях и авариях. На некоторых трассах стоят «умные» светофоры, которые автоматически меняют длительности фазы сигналов зеленого и красного в зависимости от пробок. В этом им помогают датчики, встроенные в дорожное полотно.

Динамические знаки — тоже часть ИТС. Они представляют собой электронное табло с переменной информацией, отметил эксперт Национального экспертного совета по обучению и тестированию водителей Александр Лыткин, и могут заменить собой знаки ограничения скорости. Правда, обычные знаки стоят порядка 1,5 тыс. рублей за штуку, а электронные обойдутся в 5–10 раз дороже.

Принятие ГОСТа позволит использовать динамические знаки на дорогах, но, скорее всего, придется внести изменения и в ПДД, полагает Александр Лыткин. По его словам, важно корректировать не внезапно, чтобы оштрафовать водителей, а именно при необходимости.

Новые знаки позволят повысить уровень безопасности на дорогах, уверен член совета по взаимодействию с институтами гражданского общества при Совете Федерации Евгений Корчаго. Но необходимо для начала протестировать их работу на небольшом участке, а уже затем в случае успеха использовать новые знаки на всех дорогах страны, считает эксперт.

В Минтрансе и Росстандарте оперативно не смогли ответить на запрос «Известий».

Как ранее сообщали «Известия», правительство по поручению президента планирует снизить уровень смертности на дорогах к 2030 году практически до нуля. Для этого кабмин утвердил Стратегию безопасности дорожного движения в России до 2024 года.

Коммерсант

В Верхней Пышме введен в эксплуатацию участок дороги на въезде в город за 10 млн рублей

Участок дороги на въезде в Верхнюю Пышму (Свердловская область), отремонтированный в рамках приоритетного федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» введен в эксплуатацию. Как сообщает департамент информполитики региона, ремонтные работы велись на отрезке 29 километра Серовского тракта с начала мая. Стоимость контракта составила около 10 млн руб.

Как ранее писал «Ъ-Урал», в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» в этом году в Екатеринбургской агломерации отремонтируют 108 км дорог — 34 участка дорожной сети. На реализацию проекта из бюджетов разных уровней в этом году направлено 1,8 млрд руб. 0,8 млрд руб. — из федерального, 1 млрд руб. — из областного и 52 млн руб. — из бюджета Екатеринбурга.

Коммерсант

Москву и Санкт-Петербург сблизил на 38 км

Открыт для движения новый участок платной трассы М11

Путешествие на автомобиле из Москвы в Санкт-Петербург стало значительно проще: открыт очередной участок платной трассы М11. Для водителей доступно теперь 400 км новой дороги, то есть две трети всей магистрали. Важно, что теперь не придется стоять в пробках в Солнечногорске и Клину, а подмосковные власти прогнозируют «кратное» снижение транспортного потока на узком Ленинградском шоссе. Московские власти, в свою очередь, пообещали «на днях» открыть и логическое продолжение М11 на территории столицы — новую развязку на пересечении Северо-Западной и Северо-Восточной хорд.

В ночь на 1 сентября открылось автомобильное движение по участку трассы Москва—Санкт-Петербург (М11) 58–97-й км. До сих пор автомобилисты доезжали по платнику М11 (15–48-й км) от Москвы до Солнечногорска, потом сворачивали на бесплатную М10 (Ленинградское шоссе) и вставали в пробках на светофорах. Теперь перед Солнечногорском можно уйти на новую дорогу, проехать по ней 38 км и вернуться на М10 уже за Клином. Разрешенная скорость движения — 110 км/ч, позже лимит поднимут до 130 км/ч. «Огромный поток по Ленинградскому шоссе теперь с большой долей вероятности уменьшитсякратно», — отметил губернатор Московской области Андрей Воробьев.

После Клина автомобилисты пока должны возвращаться на старую бесплатную М10 и по ней следовать около 60 км до недавно построенного обхода Твери. Но в течение одного-двух месяцев будет доступен еще один участок М11 от Клина до Твери (97–149-й км), обещают в госкомпании «Автодор». Это обеспечит практически безостановочный проезд автомобилей по платной дороге от Москвы до Великого Новгорода. Иными словами, будет доступна платная дорога протяженностью более 460 км.

Оба участка (обход Клина и далее до Твери) строятся «дочкой» «Мостотреста» — компанией «Трансстроймеханизация». Согласно долгосрочному инвестиционному соглашению, около 90% из 74,5 млрд руб. необходимых средств предоставило государство. Это позволило установить относительно невысокую стоимость проезда — 100 руб. за весь новый участок для легковых автомобилей в дневное время, 80 руб. — с бесконтактным транспондером. Минимальная цена с учетом всех возможных скидок (для постоянных пользователей) — 72 руб. Для сравнения: на участке Москва—Солнечногорск проезд от МКАД до Шереметьево достигает 300 руб., эта дорога строилась преимущественно на частные деньги (только 22,8 млрд из 60 млрд руб. государственные).

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов говорит, что уже в июне, после запуска 200-километрового участка в Тверской и Новгородской областях («Ъ» сообщал об этом), «время в пути сократилось радикально, значительное расстояние можно преодолеть менее чем за два часа». «Главное, что бесплатная М10 сильно разгрузилась и теперь ею можно

пользоваться, если нет желания платить,— продолжает он.— С новым участком М11 аналогичный эффект будет для Клина и Солнечногорска — там будет существенно меньше машин, выиграют от этого все».

Напомним, протяженность всей М11 составляет 606 км, дорога должна быть открыта целиком для движения до конца года. Последним будет введен в эксплуатацию участок около Санкт-Петербурга. Строительство ведется с 2010 года. В 2011 году работы были приостановлены из-за протестов экологов против вырубки Химкинского леса, но в итоге они ни к чему не привели, кроме задержки строительства.

Тем временем, как заявил вице-мэр Москвы Марат Хуснуллин, «на днях» должно открыться автомобильное движение по дороге, которая является логическим продолжением М11 внутри столицы. Сейчас эта магистраль входит в город через Бусиновскую развязку, но упирается в пересечение двух хорд — Северо-Западной и Северо-Восточной. В этом месте сейчас достраивается крупная развязка, которая позволит распределить транспорт, который пришел в город со стороны М11, в обход центра Москвы. Сами хорды еще не готовы до конца, они свяжут северную часть города с западной (выезд к Сколково) и восточной (выезд в Косино и Люберцы).

Российская газета

Стоимость проезда по новому участку трассы М-11 составит 100 рублей

Проезд по новому участку трассы М-11 "Москва - Санкт-Петербург" в обход Солнечногорска и Клина, который откроют в ночь 1 сентября 2018 года (км 58 - км 97), обойдется владельцу легкового автомобиля в сто рублей. Если у автомобилиста есть транспондер, то 80 рублей.

С учетом скидок для участников программы лояльности (3, 5 или 10 процентов) для владельцев транспондеров Т-pass - еще меньше.

Важно помнить, что для использования всех возможностей транспондера Т-pass и проезда с ним по сквозному участку от МКАДа до Клина необходимо его персонифицировать и подключить функцию интероперабельности, предупредили в Автодоре.

Коммерсант

Уличные ямы измерят по-новому

На новый ГОСТ по содержанию дорог, вступивший в силу с 1 сентября, не хватает денег. 1 сентября начинает действовать новый ГОСТ, устанавливающий усиленные требования к состоянию дорог и улиц. Для коммунальных и дорожных служб даны более четкие понятия выбоин и повреждений, сокращены сроки, выделяемые на ремонт, ужесточены правила зимней уборки. В полную силу стандарт заработает, когда станет

обязательным. Но уже сейчас в регионах признаются: соблюдать новые правила будет сложно, нужно дополнительное финансирование.

Вступающий в силу ГОСТ Р 50597–2017 пришел на смену стандарту 1993 года, который давно нуждался в уточнении и актуализации. Дата вступления в силу — 1 сентября 2018 года — закреплена приказом Росстандарта №1245-ст. Документ поделен на несколько блоков, “Б” приводит самые интересные нормы.

Требования к проезжей части, обочинам, тротуарам, пешеходным дорожкам

— Посторонние предметы должны быть удалены с проезжей части дорог и улиц, тротуаров, с пешеходных дорожек, посадочных площадок остановочных пунктов в течение трех часов с момента обнаружения.

— Покрытие проезжей части дорог и улиц не должно иметь загрязнений (розлив горюче-смазочных материалов, россыпь грунта, торфа и т. п.) площадью 1 кв. м и более. Загрязнения должны быть удалены на дорогах категорий IA—IV, II с четырьмя полосами движения и группах улиц А—Г в течение одних суток, на остальных дорогах и улицах — в течение трех суток.

— Покрытие тротуаров, пешеходных дорожек, посадочных площадок остановочных пунктов не должны иметь загрязнений (мусор, грязь) и отдельных разрушений площадью более 0,2 кв. м. Загрязнения должны быть удалены в течение трех суток, отдельные разрушения — в течение семи суток.

— Выбоина, просадка, пролом длиной 15 см и более, глубиной 5 см и более, площадью 0,06 кв. м, равной или более, должна быть устранена в срок 1–12 суток (в зависимости от категории дороги).

— Колея глубиной 2 см (или более) длиной 7 м (или более) на участке полосы движения длиной 100 м должна быть устранена в срок 5–14 суток (в зависимости от категории дороги).

— Трава и древесно-кустарниковая растительность на обочинах высотой более 15 должна быть удалена в срок 7–14 суток (в зависимости от категории дороги).

— Лицевая поверхность дорожного знака не должна иметь загрязнений и снежно-ледяных отложений, затрудняющих распознавание его символов или надписей, которые должны быть удалены в течение суток с момента обнаружения.

— Срок устранения дефектов разметки, обозначающей пешеходный переход, не более трех суток. Остальная разметка должна быть восстановлена в течение 30 дней.

— Неработающий сигнал светофора должен быть починен в течение суток. Отказ в работе табло вызывного пешеходного перехода — в течение трех суток.

— Сломанный или поврежденный «лежачий полицейский» должен быть восстановлен в течение 3–10 суток.

— Неработающие светильники над проезжей частью должны быть заменены в течение 1–5 дней (в зависимости от категории дороги).

Требования к состоянию в зимний период

— Рыхлый или талый снег с проезжей части должен быть убран в течение 3–12 часов (в зависимости от категории дороги). Отчет идет с момента окончания снегопада.

— Зимняя скользкость должна быть устранена с проезжей части в течение 4–12 часов (в зависимости от категории дороги).

— Рыхлый или талый снег слоем от 3 см должен быть убран с тротуаров и пешеходных дорожек в течение суток. Срок отчитывается с момента окончания уборки проезжей части или устранения зимней скользкости.

— Зимняя скользкость на тротуарах и пешеходных дорожках должна быть устранена за 12–24 часов (в зависимости от интенсивности движения пешеходов).

— Рыхлый или талый снег слоем от 2 см должен быть убран с посадочных остановок в течение шести часов.

— Запрещено формирование снежных валов (для временного хранения снега) на тротуарах; на разделительной полосе шириной менее 5 м; ближе 10 м от пешеходного перехода.

Каков юридический статус документа

С формальной точки зрения ГОСТ не является пока обязательным: все стандарты в России по умолчанию добровольные. Это подтвердили “Ъ” в Росстандарте. В связи с этим жалобы на несоблюдение новых правил едва ли будут иметь эффект. Теоретически может быть ситуация, при которой какой-либо орган власти (например, местный департамент ЖКХ) объявит тендер на уборку улиц и пропишет в нем обязательное выполнение норм нового ГОСТа. В этом случае он станет обязательным к исполнению. Так уже планируют сделать власти Санкт-Петербурга.

Ситуация кардинально изменится, когда внесут изменение в распоряжение правительства №2438-р, там прописаны ГОСТы, обязательные к исполнению. По данным Росстандарта, соответствующие поправки к документу уже подготовлены. В пресс-службе правительства на запрос “Ъ” не ответили.

Что думают об этом документе в Москве

В пресс-службе департаменте ЖКХ Москвы “Ъ” рассказали, что при содержании городских дорог руководствуются несколькими документами,

посвященными уборке, среди них постановления правительства Москвы 762-ПП и 1018-ПП, распоряжения департамента ЖКХ 2011 и 2016 годов. «Нормативно-правовые акты, которыми руководствуется комплекс городского хозяйства Москвы, соответствуют требованиям ГОСТ Р 50597–2017 и зачастую предъявляют более жесткие требования к санитарно-техническому содержанию городских дорог»,— отметили в департаменте. К примеру, по требованию нового стандарта срок устранения отдельных выбоин на дорогах высшей категории составляет не более суток, по московским нормативам это должно быть сделано в течение 12 часов. По столичным правилам время, допустимое для выполнения снегоуборочных работ, составляет 2–4 часа после окончания снегопада, по ГОСТ 50597 — 3–6 часов.

В столичном Центре организации дорожного движения (ЦОДД; следит за разметкой, знаками и светофорами) заявили, что готовы выполнять требования нового стандарта. Там особенно подчеркнули нововведение, связанное с тем, что теперь в некоторых случаях (если знак утрачен или не читается) за сутки нужно будет устранять дефекты предписывающих знаков и знаков особых предписаний. В ЦОДД работает 28 бригад, в том числе ночные: большая часть дефектов устраняется менее чем за сутки.

Что думают о документе в других городах и регионах

Нижний Новгород:

В департаменте благоустройства и дорожного хозяйства администрации Нижнего Новгорода “Ъ” заявили, что готовы выполнять указанные требования в рамках заключенных муниципальных контрактов на содержание и ремонт автодорог города. Требования ГОСТ приобрели более развернутый характер, дополнились конкретными значениями отдельных показателей. Данный факт, несомненно, должен упростить работу контролирующих организаций в целях мониторинга состояния улично-дорожной сети.

В целом проблема качества дорог связана с таким понятием, как недофинансирование дорожного хозяйства. Для примера, по расчетам, проведенным в соответствии с постановлением администрации города от 30.10.2013 №4199 («Об утверждении нормативов финансовых затрат и правил расчета размера ассигнований на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения»), ежегодная потребность в финансировании на ремонт и капитальный ремонт улично-дорожной сети и искусственных сооружений города Нижнего Новгорода составляет порядка 4,3 млрд руб. Это значение необходимо корректировать ежегодно, учитывая рост цен на материалы. Фактические расходы на ремонт и реконструкцию улично-дорожной сети и искусственных сооружений не позволяют выполнять необходимые работы в полном объеме. При выделении финансирования в необходимом объеме можно говорить о том, что по

прошествии 3–4 лет проблема «плохих» дорог в Нижнем Новгороде может исчезнуть. В этом случае требования указанного ГОСТа будут исполнимы. Однако приходится констатировать тот факт, что в настоящее время количество дорог, требующих ремонта, определяется не потребностью, а выделенным финансированием.

Не всегда неудовлетворительное состояние автомобильных дорог вызвано некачественным ремонтом или его отсутствием. В большинстве случаев основными причинами образования дефектов на проезжей части являются причины техногенного характера, а именно просадки люков колодцев из-за разрушения колодцев, ветхое состояние инженерных сетей, расположенных в дороге (утечки), некачественное восстановление асфальтобетонного покрытия после проведения работ на подземных инженерных сетях (ремонт, подключение). В этой связи трудноисполнимыми считаем сроки, установленные ГОСТом, на устранение дефектов покрытия проезжей части, ликвидацию снежных масс и скользкости.

Санкт-Петербург:

В комитете по благоустройству Санкт-Петербурга “Ъ” заявили, что требования ГОСТ Р 50597–2017 обязательны к выполнению и направлены на обеспечение безопасности дорожного движения, сохранение жизни, здоровья и имущества населения, охрану окружающей среды. Ведомство выполнит требования стандарта, для чего при подготовке конкурсной процедуры на содержание автомобильных дорог общего и необщего пользования регионального значения на 2019 год вносятся соответствующие изменения в госконтракты. Уже в мае в соответствии с новыми требованиями ГОСТа были приведены технологические регламенты по комплексной уборке и содержанию автомобильных дорог. Действующие контракты исполняются по прежним регламентам.

Саратовская область:

Заместитель начальника региональной Дирекции транспорта и дорожного хозяйства Сергей Плешаков отметил, что в ненормативном состоянии находится 81% автомобильных дорог Саратовской области. По его словам, изменения в ГОСТе усугубляют положение дорожных организаций, которые теперь будут чаще подвергаться штрафам. Председатель комитета дорожного хозяйства, благоустройства и транспорта администрации Саратова Геннадий Свиридов считает, что при нынешнем объеме финансирования обслуживания дорог в Саратове выполнить требования нового ГОСТа нереально, так как выделяемые городу на ремонт дорог средства покрывают лишь 27% от потребностей. Дорожный фонд Саратова в 2018 году составляет 841 млн руб. Аналогичная ситуация и с уличной сетью. По словам господина Свиридова, предъявляемые новым

ГОСТом требования должны касаться в первую очередь тех дороги и улиц, которые уже приведены в нормативное состояние.

Ульяновская область:

Директор ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» Сергей Холтобин заявил “Ъ”, что ГОСТы «однозначно надо будет соблюдать, оспаривать их смысла нет». В то же время он признает, что для полного их соблюдения есть проблемы с финансированием: «В регионе пока нет нормативного финансирования по содержанию дорог... дорожный фонд пока не наполняется в необходимых объемах». «Раньше говорили, что система “Платон” после опробования будет использоваться на региональных дорогах, но пока такого распоряжения так и нет. Видимо, будет только к 2020 году. Все средства от нарушений ПДД будут поступать в полном объеме только с 2019 года, стопроцентное направление акцизов на бензин тоже будет, видимо, к 2020 году. Вот тогда, вероятно, дорожный фонд позволит исполнять все требования. Да, надо будет быстрее реагировать, лучше убирать. Так и будет, надеюсь, с каждым годом лучше. А пока главный тормоз — это финансы», — заметил чиновник.

Кемеровская область:

В департаменте жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кемеровской области “Ъ” сказали, что новый ГОСТ по содержанию улиц и дорог носит «более жесткий и конкретный характер». «Например, ранее в нормативных документах не были указаны сроки устранения колеиности, теперь они четко прописаны и носят обязательный характер, потому разрабатывать дополнительную нормативно-правовую базу в регионе нет необходимости», — сказали в департаменте.

По данным департамента ЖКХ, на ремонт всех автодорог Кузбасса и приведение их в нормативное состояние требуется 98 млрд руб. «Одномоментно понести такие расходы невозможно, потому ремонт проводится точечно, в рамках федеральных и областных программ, субсидирования», — добавил собеседник. Предполагается, что после доработки Минтрансом сайта по контролю дорожных фондов, где будет аккумулироваться вся информация о дорожной инфраструктуре в России, кузбассовцы получат доступ к системе и смогут вносить туда свои предложения и выкладывать фото дорожных дефектов, как это сейчас делается на «Карте убитых дорог» ОНФ.

Челябинская область:

«Считаем, что новый ГОСТ стал более упорядоченным, — заявили “Ъ” в министерстве дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области. — Разработанные требования к эксплуатационному состоянию дорог и улиц в новом национальном стандарте ведут к улучшению качества содержания дороги улиц».

Новые нормы ГОСТа в определенном смысле ужесточают показатели возможных дефектов дорожного полотна (целостность, уровень загрязнения и так далее) и сроки устранения нарушений, сроки приведения проезжей части автодорог в нормативное состояние, добавляют в управлении дорожных работ Челябинска. «Это, очевидно, приведет к повышению степени реализации выполняемых работ подрядными организациями, перераспределению трудовых ресурсов (возможно, и к совершенствованию технологий в будущем) и, несомненно, к увеличению степени контроля за ними, то есть к увеличению контроля исполнения», — отметили в ведомстве.

Коммерсант

На ремонт двух участков дорог из бюджета Саратовской области планируют потратить 152,2 млн рублей

Дирекция транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области объявила несколько аукционов на проведение ремонтных работ и содержание дорожного покрытия. Соответствующая информация размещена на сайте «Госзакупки».

На содержание дорог в Балаковском районе региона планируется потратить 73,95 млн руб. Работы надлежит провести до 20 ноября 2018 года. Гарантия на верхний слой покрытия должна составлять четыре года, на водопропускные трубы – шесть лет, на сигнальные столбики – два года, дорожные знаки – семь лет, барьерное ограждение – пять лет, дорожную разметку – три месяца.

Начальная (максимальная) стоимость контракта на содержание дорог Екатериновского района составляет 12,32 млн руб., контракта на содержание дорог Воскресенского района – 13,8 млн руб.

Требования и сроки проведения работ аналогичны. Их планируется провести за счет средств бюджета Саратовской области.

Ремонт автомобильной дороги «Вольск – Черкасское – Калмантай – граница Ульяновской области» на территории Вольского района может обойтись бюджету в 81,35 млн руб. Протяженность указанного участка составляет 9,1 км.

Ремонтные работы автодороги «Калининск – Свердлово – Колокольниковка – Кленовка (Волгоградская область)» на участке протяженностью 10 км на территории Калининского района оцениваются в 70,85 млн руб.

Работы на двух участках надлежит провести в два этапа в срок до 30 июня 2019 года.

ТАСС

Архангельская агломерация получит около 3,5 млрд рублей на ремонт дорог

Архангельская агломерация, которая включает три города региона и несколько населенных пунктов, получит порядка 3,5 млрд рублей на ремонт дорог в рамках национального проекта. Ежегодно в течение шести лет на развитие дорожной сети агломерации будет выделяться около 568 млн рублей, сообщили в пятницу в пресс-службе правительства региона.

«На ремонт автодорожной сети агломерации Большой Архангельск в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусматривается предоставление федеральных средств в объеме 568 млн рублей. Такую сумму регион, начиная со следующего года, будет получать ежегодно в течение шести лет, вплоть до 2024 года», - говорится в сообщении на сайте правительства области.

В состав агломерации Большой Архангельск, помимо областного центра, входят также города Северодвинск, Новодвинск и часть Приморского района.

В пресс-службе также уточнили, что условием программы является софинансирование из региональной казны в размере не менее 25% от общего объема федеральных средств.

«Таким образом, на развитие и ремонт дорожной сети агломерации в 2019 году будет направлено около 710 млн рублей», - добавили в правительстве. Сейчас в региональном минтрансе проводится работа по определению объектов дорожной инфраструктуры, реконструкция и капитальный ремонт которых будет осуществляться в рамках нацпроекта.

Как уточнили ТАСС в министерстве транспорта Архангельской области, в этом году на ремонт дорог в Архангельске предусмотрено около 192 млн рублей.

ТАСС

Росавтодор объявил аукцион на ремонт дороги Грозный-Кизляр за 165 млн рублей

Подведомственное Росавтодору управление федеральных автомобильных дорог «Каспий» (Упрдор «Каспий») объявило электронный аукцион на ремонт участка дороги Грозный-Кизляр с объемом финансирования более 165,5 млн рублей, следует из аукционной документации, размещенной в пятницу на официальном сайте госзакупок.

Согласно документам, победителю аукциона до 30 ноября 2018 года предстоит выполнить поверхностную обработку участка дороги протяженностью 31 км в Шелковском районе, источником финансирования в объеме более 165,5 млн рублей является федеральный бюджет.

«Основная цель дорожных работ состоит в восстановлении транспортно-эксплуатационного состояния участка дороги для обеспечения защиты жизни и здоровья граждан, государственного или муниципального имущества, охраны окружающей среды», - говорится в документации.

В четверг Упрдор «Каспий» сообщило о принятии региональной трассы Грозный-Кизляр протяженностью 111 км в федеральную собственность. «Грозный-Кизляр получила статус федеральной подъездной дороги к Грозному от трассы Р-215 Астрахань-Кочубей-Кизляр-Махачкала. С учетом принятой на баланс автомобильной дороги регионального значения общая протяженность сети в субъекте (Чеченской республике - прим. ТАСС) составила свыше 246 км», - говорится в сообщении на сайте ведомства.

В управлении пояснили, что в настоящее время сформирована программа работ по приведению автодороги в нормативное состояние.

«После проведения конкурсных процедур и определения подрядчика возле станции Шелковская начнутся работы по защите дорожного полотна от поверхностных разрушений герметизирующим пропиточным материалом. Это позволит улучшить качество покрытия, повысит его сцепные свойства, а также защитит дорожную одежду от износа. К капитальному ремонту трассы приступят в ближайшие несколько лет», - говорится в сообщении Упрдор «Каспий».

РИА НОВОСТИ

Мост через Кудьму на трассе М-7 в Нижегородской области полностью открыт для движения

Мост через реку Кудьму на трассе М-7 в Нижегородской области открыт для движения в полном объеме, сообщает управление автомобильной магистрали Москва – Нижний Новгород.

Специальное обследование сооружения, проведенное в 2017 году, выявило дефекты, влияющие в том числе и на безопасность конструкции. Ремонтные работы на этом участке ведет федеральная структура ФКУ «Упрдор Москва – Нижний Новгород». Работы на проезжей части начались в конце марта 2018 года. Ограничения движения, связанные с ремонтом, стали причиной большой пробки.

«Упрдор Москва – Нижний Новгород сообщает о снятии связанных с ремонтом ограничений на мосту через реку Кудьма, что на 447-м км трассы М-7 «Волга» в Кстовском районе Нижегородской области. Открыты обе полосы движения шириной 3,75 метра», – говорится в сообщении.

В настоящее время работы ведутся в подмостовом пространстве. Сдача объекта в эксплуатацию намечена на октябрь 2018 года.

Информационный сайт Wroom.ru

Москва запустила электробусы. Но что-то пошло не так...

Первого сентября в Москве официально запустили эксплуатацию электрических автобусов. Однако первые два дня машины так и не начали ездить в нормальном режиме, да и к целесообразности проекта остаются вопросы.

Тестовая эксплуатация электробусов в Москве и Подмосковье стартовала ещё два года назад, а в мае этого года столичная мэрия Москвы провела конкурс на закупку большой партии электробусов для «Мосгортранса». Заказ поровну разделили две компании: «Группа ГАЗ» с Ликинским автобусным заводом и КамАЗ, в состав которого входит автобусное предприятие в Нефтекамске.

За 200 электробусов Москва заплатит 12,7 млрд рублей, но в эту сумму входит также сооружение зарядных станций и обслуживание техники и инфраструктуры в течение пятнадцати лет. Таким образом, один электробус обходится бюджету в 63,5 млн рублей: 33 миллиона стоит сама машина, ещё 30 — её ремонт и обслуживание.

Городские власти заявляют, что новый транспорт намного экологичнее дизельных автобусов. С этим нельзя не согласиться, но почему-то в первую очередь электробусами будут вытеснять не «грязные» автобусы, а экологически чистые троллейбусы. До конца года электробусы должны выйти на пять троллейбусных маршрутов и один автобусный.

Мэрия Москвы утверждает, что километр пробега электробуса стоит 92 рубля (в эту сумму включены в том числе затраты на электричество, амортизация техники, содержание инфраструктуры), а каждый километр троллейбуса обойдётся в 102 рубля. При этом сама «рогатая» техника намного дешевле. Например, современный троллейбус «Тролза-5265.02» с автономным ходом стоит 17 млн рублей — вдвое дешевле электробуса. Таким образом, десятипроцентная экономия на эксплуатационных затратах оправдается только при пробеге одной машины более 1,6 млн километров, но московский общественный транспорт столько не ездит.

Пока неясно, насколько будет удобен электробус в реальной эксплуатации. Первые КамАЗы-6282, вышедшие на маршрут №73 длиной 12 км, могут проехать на одной зарядке 40 км. При этом с уменьшением средней скорости, например, из-за пробок, снижается и запас хода. А подзаряжаются машины на специальных станциях, расположенных на конечных остановках маршрута — на это уходит примерно 20 минут. Получается, что после каждых трёх рейсов электробусу придётся пополнять запас электричества. А если на станции в это время заряжается другой электробус?

Возможно, проблемы получится решить по ходу эксплуатации? Но пока у московской мэрии всё идёт не по плану...

В середине августа городской департамент транспорта пообещал, что первого сентября на городские маршруты выйдет десять электробусов,

состоится презентация проекта, и уже во второй половине дня машины начнут работать как полноценный городской транспорт.

В первый день осени на маршрут вышел единственный электробус, и уже в первом рейсе с мэром Сергеем Собяниным на борту машина сломалась, проехав несколько остановок. Со второй попытки тот же КамАЗ-6282 сделал два рейса и был снят с маршрута.

Второго сентября на маршрут вышло два электробуса, оба они «мучались» с поломками, в том числе во время подзарядки и смогли сделать только десяток рейсов за день. Вероятно, власти хотели успеть запустить проект перед выборами мэра Москвы и пожертвовали надёжностью техники.

Как бы то ни было, контракт на поставку двухсот электробусов уже заключён, зимой Москва проведёт один конкурс на закупку ещё ста машин. А новейшие технологии будут дорабатывать с помощью москвичей по ходу эксплуатации.

ДОРИНФО

Глава Алтайского края попросил Владимира Путина удвоить федеральное финансирование на дороги региона

На встрече с Президентом РФ Владимиром Путиным врио губернатора Алтайского края Виктор Томенко обозначил проблему с автомобильными дорогами как одну из самых острых в регионе, сообщается на сайте Кремля. Подробнее о беседе с главой государства Томенко 3 сентября рассказал местным журналистам.

По мнению главы Алтайского края, целевую поддержку со стороны федерального бюджета в решении дорожного вопроса нужно увеличивать. Сейчас на ремонт и строительство региональных дорог тратится порядка 6 млрд рублей в год. Томенко попросил Владимира Путина увеличить эту сумму вдвое. Глава РФ, по словам Томенко, поручил Минтрансу рассмотреть такую возможность.

Напомним, в июле 2017 года Виктор Томенко просил у Правительства РФ финансовой помощи для восстановления дорожной и транспортной инфраструктуры после весеннего паводка, который нанес ущерб на 940 млн рублей.

ДОРИНФО

Более 845 тысяч машин и автобусов проехали по Крымскому мосту в августе

Подведены очередные итоги трафика на мосту через Керченский пролив между Республикой Крым и Краснодарским краем. За последний летний месяц по Крымскому мосту проехали 845 тыс. 282 транспортных средства, причем со второй половины месяца поток в сторону Кубани

превышал крымский, сообщают в понедельник, 3 сентября, в пресс-службе Росавтодора.

В августе в среднем в сутки переправой пользовались более 27-ми тыс. транспортных средств, что почти на 10% больше, чем в июле. Рекорд, установленный на мосту 12 августа, так побить и не удалось. Тогда здесь проехали 33 359 автомобилей. Отмечается, что до 13 августа поток в Крым примерно на 6% превышал таманский, а с 14-го августа ситуация изменилась, в сторону Кубани ехало на 12% автомобилей больше.

С момента запуска движения по мосту проехали почти 2 млн 288 тыс. автомобилей. Эти показатели значительно превышают количество автомобилей, которые в прошлом году воспользовались паромной переправой за весь 2017 год (около 1,32 млн автомобилей и автобусов).

Напомним, в начале сентября на подходе к мосту со стороны Крыма изменилась схема движения, здесь укладывают верхний слой асфальтобетонного покрытия.