

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»
(ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР»)****П Р И К А З**25 июня 2018г.№ 107

Москва

**Об утверждении и введении в действие стандарта
Государственной компании «Российские автомобильные дороги»
СТО АВТОДОР 10.3-2018 «Метод оценки качества слоев оснований
дорожных одежд из необработанных вяжущими материалами по
деформативности их поверхности на стадии строительного контроля»**

В целях организации работ на стадии строительного контроля при устройстве дорожных одежд и обеспечения установленных требований к качеству выполняемых работ на автомобильных дорогах Государственной компании «Российские автомобильные дороги» ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие с даты подписания настоящего приказа стандарт организации Государственной компании «Российские автомобильные дороги» СТО АВТОДОР 10.3-2018 «Метод оценки качества слоев оснований дорожных одежд из необработанных вяжущими материалами по деформативности их поверхности на стадии строительного контроля» (Приложение № 1 к настоящему приказу).

2. Утвердить План мероприятий по внедрению стандарта организации СТО АВТОДОР 10.3-2018 «Метод оценки качества слоев оснований дорожных одежд из необработанных вяжущими материалами по деформативности их поверхности на стадии строительного контроля» (Приложение № 2 к настоящему приказу).

3. Руководителям структурных подразделений Государственной компании «Автодор» обеспечить реализацию Плана мероприятий, указанного в п. 2 настоящего приказа.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя председателя правления по технической политике И.Ю. Зубарева.

Председатель правления



С.В. Кельбах



ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к приказу Государственной компании
«Российские автомобильные дороги»
от «25» июня 2018 г. № 107

**Стандарт
Государственной
компании «Автодор»**

**СТО АВТОДОР
10.3-2018**

МЕТОДЫ ОЦЕНКИ СООТВЕТСТВИЯ

**МЕТОД ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА СЛОЕВ
ОСНОВАНИЙ ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД ИЗ
НЕОБРАБОТАННЫХ ВЯЖУЩИМИ
МАТЕРИАЛОВ ПО ДЕФОРМАТИВНОСТИ
ИХ ПОВЕРХНОСТИ НА СТАДИИ
СТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ**

Москва 2018

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН: Федеральным автономным учреждением «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (ФАУ «РОСДОРНИИ») и Обществом с ограниченной ответственностью «Доринжсервис» (ООО «Доринжсервис»).

2 АКТУАЛИЗИРОВАН: Департаментом проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» совместно с Обществом с ограниченной ответственностью «Автодор-Инжиниринг» (ООО «Автодор-Инжиниринг»), Федеральным государственным бюджетным образовательным учреждением высшего образования «Донской государственный технический университет» (ДГТУ).

3 ВНЕСЕН: Департаментом проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

4 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ: приказом Государственной компании «Российские автомобильные дороги» от «25» июня 2018 г. № 107.

5 ВЗАМЕН: СТО АВТОДОР 10.3-2014.

Настоящий стандарт организации запрещается полностью и/или частично воспроизводить, тиражировать и/или распространять без согласия Государственной компании «Автодор».

Содержание

1 Область применения	1
2 Нормативные ссылки	1
3 Термины и определения	2
4 Основные положения.....	3
5 Требования к применяемому оборудованию, вспомогательным устройствам, точности измерений	4
6 Правила применения метода определения параметров деформативности на поверхности основания.....	7
Приложение А (обязательное) Порядок подготовки и проведения испытаний статическим нагружением штампом	11
Приложение Б (обязательное) Порядок подготовки и проведения испытаний динамическим нагружением штампом	13
Библиография	14

Стандарт Государственной компании «Автодор»

**МЕТОД ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА СЛОЕВ ОСНОВАНИЙ ДОРОЖНЫХ
ОДЕЖД ИЗ НЕОБРАБОТАННЫХ ВЯЖУЩИМИ МАТЕРИАЛОВ ПО
ДЕФОРМАТИВНОСТИ ИХ ПОВЕРХНОСТИ НА СТАДИИ
СТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ****The quality assessment of the bondless pavement base layers by deformability indices in the
building control****1 Область применения**

1.1 Настоящий стандарт устанавливает требования к испытательному оборудованию, применяемому при определении параметров деформативности необработанных вяжущими материалами слоев оснований дорожных одежд и грунтов рабочего слоя земляного полотна, а также к методикам проведения штамповых испытаний на стадии строительного контроля.

1.2 Настоящий стандарт предназначен для применения структурными подразделениями Государственной компании «Автодор», а также сторонними организациями.

1.3 Условия применения стандарта сторонними организациями оговаривается в договорах (соглашениях) с Государственной компанией «Автодор».

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 577-68 (СТ СЭВ 3138-81) Индикаторы часового типа с ценой деления 0,01 мм. Технические условия

ГОСТ 3344-83 Щебень и песок шлаковые для дорожного строительства. Технические условия

ГОСТ 23735-2014 Смеси песчано-гравийные для строительных работ. Технические условия

ГОСТ 25607-2009 Смеси щебеночно-гравийно-песчаные для покрытий и оснований автомобильных дорог и аэродромов. Технические условия

ГОСТ 32731-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению строительного контроля

СТО АВТОДОР 2.31-2018 Требования к показателям деформативности слоев оснований дорожных одежд из необработанных вяжущими материалов

Примечание – При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования - на официальном сайте федерального органа исполнительной власти в сфере стандартизации в сети Интернет или по ежегодно издаваемому информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячно издаваемого информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт (документ), на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт (документ), на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт (документ) отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 деформативность основания: Комплекс параметров, применяемых для характеристики прочности на поверхности основания по критерию упругого прогиба (модуль упругости E_y) и косвенной оценки качества уплотнения слоя основания, а также нижележащих слоёв (модули деформации и их отношение, величины деформаций) в различных условиях нагружения.

3.2 метод определения деформативности поверхности основания: Метод, при котором к поверхности основания через штамп прикладывается вертикально действующая нагрузка.

3.3 метод определения деформативности основания динамическим нагружением: Метод, при котором к поверхности основания через жесткий штамп прикладывается динамическая нагрузка, создаваемая падающим грузом, формирующим динамический импульс с определяемыми настоящим стандартом параметрами.

3.4 метод определения деформативности основания статическим нагружением: Метод, при котором к поверхности основания через жесткий штамп прикладывается статическая нагрузка в определяемом настоящим стандартом режиме.

3.5 общий модуль упругости на поверхности основания; E_y : Параметр, определяемый величиной обратимой деформации под воздействием

нагружения, используемый для характеристики прочности на поверхности основания дорожной одежды, создаваемого из необработанных вяжущими материалами.

3.6 модули деформации на поверхности основания при первом (E_{V1}) и втором (E_{V2}) циклах нагружения: Параметры, определяемые величиной общей деформации при статическом нагружении на различных циклах нагружения, вычисляемые в соответствии с [1] и [2].

3.7 условный показатель уплотнения; K_E : Параметр, определяемый отношением модулей деформации (E_{V2}/E_{V1}) при втором (E_{V2}) и первом (E_{V1}) циклах нагружения статическим штампом, служащий для косвенной оценки степени уплотнения основания.

3.8 модуль деформации при динамическом нагружении; E_{Vd} : Параметр, определяемый величиной деформации при динамическом нагружении на основе зависимостей TP BF-StB, Teil B 8.3 [3].

3.9 основание из необработанных вяжущими материалами; основание: Однослойная или многослойная конструкция, создаваемая из необработанных вяжущими материалами по ГОСТ 3344, ГОСТ 25607, ГОСТ 23735 и подобных материалов, совместно с покрытием и другими слоями оснований обеспечивающая снижение нагрузки от транспортных средств и передающая ее на расположенные ниже дополнительные слои основания либо на грунт рабочего слоя земляного полотна.

4 Основные положения

4.1 Метод предназначен для определения параметров деформативности и их однородности на поверхности оснований дорожных одежд из необработанных вяжущими материалами на стадии строительного контроля. Метод дополняет существующие методы контроля, определяемые действующими документами технического регулирования в области дорожного хозяйства.

4.2 Метод основан на определении деформативности основания комплексно динамическим и статическим нагружением его поверхности через штамп с применением оборудования, отвечающего требованиям раздела 5, и по правилам, установленным в разделе 6 настоящего стандарта.

4.3 С целью накопления статистических данных рекомендуется фиксировать дополнительные параметры (влажность, гранулометрический состав грунта), оказывающие влияние на характеристики деформативности конструктивных слоев.

5 Требования к применяемому оборудованию, вспомогательным устройствам, точности измерений

5.1 Применяемое оборудование должно обеспечивать замер прикладываемых к основанию через штамп нагрузок и вызываемых ими деформаций с требуемой точностью в температурном диапазоне от 0 °С до плюс 40 °С.

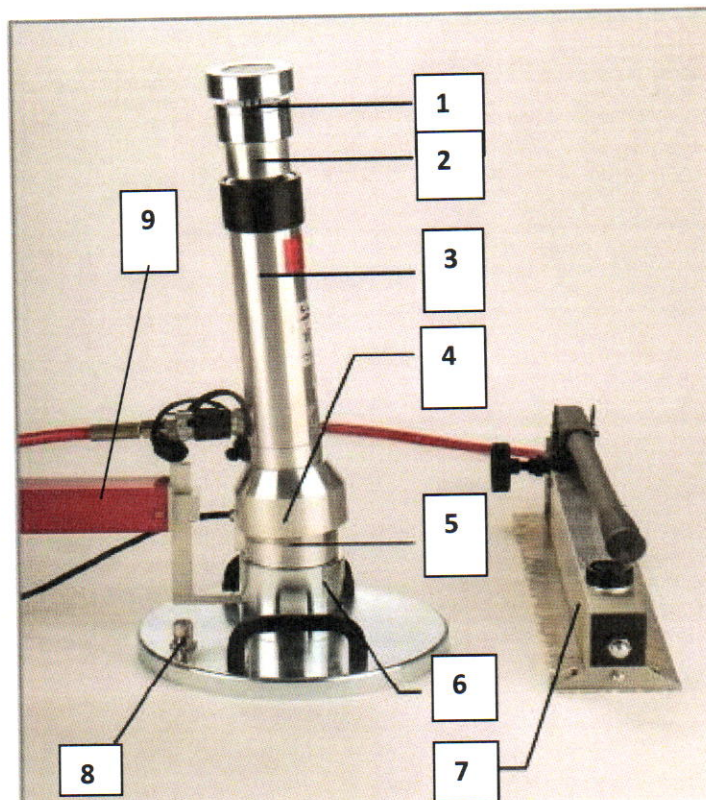
Оборудование должно обеспечивать измерение деформаций по центру штампа с погрешностью, не превышающей $\pm 5\%$ измеряемой величины. Точность результатов измерений обеспечивается соблюдением положений настоящего стандарта и проведением периодической оценки метрологических характеристик оборудования (ежегодной калибровки и поверки).

5.2 Оборудование для определения деформативности статическим методом должно включать:

- механизм нагружения (гидравлический насос с гидроцилиндром и поршнем или механический домкрат), развивающий усилие не менее 100 кН и обеспечивающий длину хода поршня не менее 150 мм;
- жесткий передающий нагрузку на основание штамп диаметром (300 ± 5) мм толщиной не менее 25 мм с ручками и настраиваемым пузырьковым уровнем;
- переходный элемент от механизма нагружения к штампу (или элемент в составе штампа), обеспечивающий возможность замера деформаций по центру штампа;
- устройство, регистрирующее деформации основания – прогибомер (трехопорная станина со вставным и поворотным рычагом) с регулируемыми по высоте опорами, обеспечивающее расстояние от ближайших к штампу опор до штампа не менее 150 см;
- датчик давления (электронный или образцовый манометр) с разрешающей способностью индикации значений не менее 0,01 МПа;
- датчик деформаций (электронный или индикатор часового типа по ГОСТ 577) с разрешающей способностью индикации значения измерения не менее 0,01 мм.

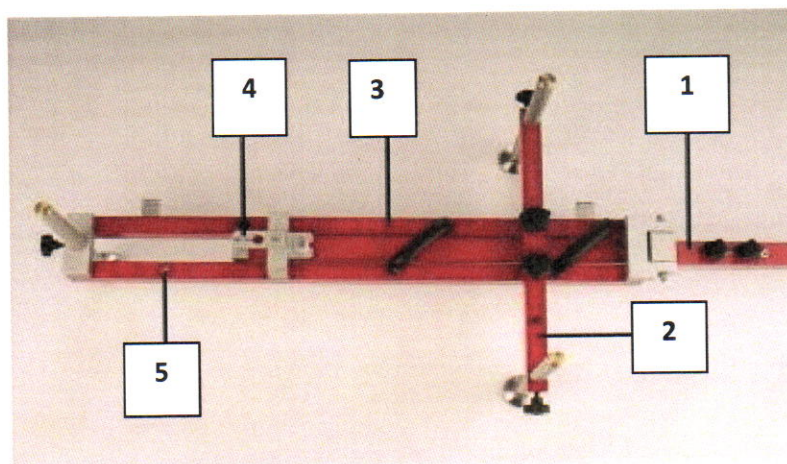
Пример общей схемы оборудования для проведения испытаний статическим нагружением представлен на рисунке 1.

а)



1 – шарнир с магнитной пластиной; 2 – удлинители; 3 – цилиндр; 4 – нажимное устройство; 5 – динамометр (электронный датчик давлений); 6 – цилиндр для установки штока прогибомера по центру; 7 – гидравлический насос; 8 – штамп с пузырьковым уровнем; 9 – рычаг прогибомера со штоком

б)



1 – рычаг со штоком; 2 – траверса с опорами; 3 – станина; 4 – крепление для индикатора часового типа; 5 – пузырьковый уровень

Рисунок 1 – Пример общей схемы оборудования для проведения испытаний статическим нагружением штампом: механизм нагружения со штампом (а) и прогибомер (б)

5.3 Оборудование для определения деформативности динамическим методом должно включать:

- механизм нагружения – падающий по направляющей штанге груз весом 10 кг, создающий импульс нагружения $(7,070 \pm 0,005)$ кН при времени его воздействия $(17,0 \pm 1,5)$ мс и обеспечивающий давление на основание под штампом $(0,10 \pm 0,01)$ МПа;

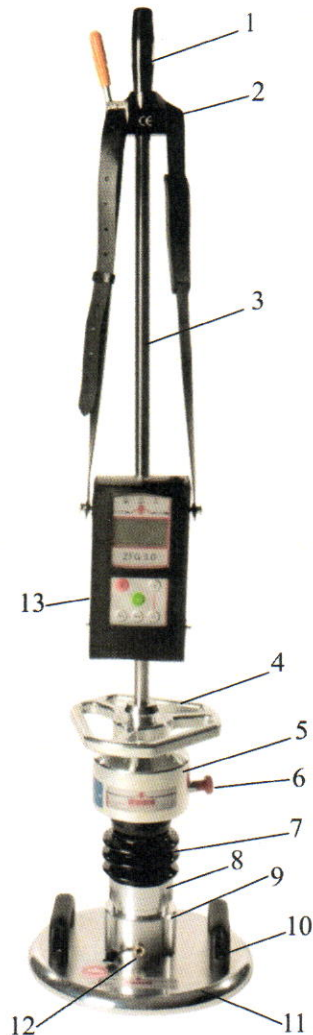
- жесткий штамп диаметром (300 ± 5) мм), передающий нагрузку на основание, с ручками для его переноски;

- переходный упругий элемент между штампом и нагрузочным устройством;

- датчик деформаций с диапазоном измерений от 0,1 до 30 мм, работающий в полосе частот от 0 до 500 Гц;

- регистрирующую аппаратуру, обеспечивающую фиксацию деформации основания во времени, а также максимального значения деформации с погрешностью, не превышающей (± 2) %.

Пример общей схемы установки для проведения испытаний динамическим нагружением представлен на рисунке 2.



1 – рукоятка; 2 – верхний стопор для удержания груза со спусковым механизмом; 3 – направляющая штанга; 4 – ручка на падающем грузе; 5 – падающий груз (10 кг); 6 – транспортный фиксатор; 7 – упругий элемент (пружинный блок); 8 – устройство защиты от опрокидывания; 9 – центрирующий конус; 10 – ручки для переноски; 11 – штамп; 12 – разъем датчика на штампе; 13 – электронный регистрирующий блок

Рисунок 2 – Пример общей схемы установки для проведения испытаний динамическим нагружением штампом

6 Правила применения метода определения параметров деформативности на поверхности основания

6.1 Подготовительные работы

Перед выполнением строительного контроля с применением метода должны быть:

– получены проектные данные (данные расчета принятого варианта конструкции дорожной одежды), содержащие проектное значение модуля упругости на поверхности основания ($E_{\text{ПР}}$) в соответствии с [4], а также значения модулей упругости нижележащих слоев, их толщин, вид и расчетную влажность грунтов земляного полотна, принятое проектом значение их модуля упругости;

– получены данные строительного контроля по фактическому виду и влажности грунтов рабочего слоя земляного полотна в период строительства или определены данные по фактической влажности грунтов рабочего слоя, если периоды строительства и строительного контроля разделены промежутком времени более одного месяца;

– подготовлены формы представления данных в соответствии с приложением В СТО АВТОДОР 2.31.

6.2 Требования к условиям проведения строительного контроля и технике безопасности

6.2.1 Строительный контроль с использованием метода следует проводить при положительных температурах воздуха, при этом материалы слоев дорожной одежды и грунты рабочего слоя земляного полотна не должны находиться в мерзлом состоянии.

6.2.2 В случае если в период контроля основание используется для передвижения строительной техники, у места выполнения измерений должны быть установлены переносные ограждения.

6.2.3 Специалисты, проводящие измерения, должны соблюдать инструкции по охране труда, иметь спецодежду, обеспечивающую повышенную видимость в условиях проведения работ.

6.2.4 Специалисты, проводящие измерения, должны знать устройство испытательного оборудования по разделу 5, правила обращения с ними, ухода и эксплуатации.

6.2.5 Специалист, проводящий измерения, должен быть ознакомлен с положениями настоящего стандарта.

6.3 Порядок определения параметров деформативности при проведении строительного контроля

6.3.1 Строительным контролем Заказчика и Подрядчика заполняются формы отчетов по результатам контрольных испытаний материалов на объекте строительства по п. Д.5, п. Д.6 и Д.7 ГОСТ 32731-2014. На основе полученных данных принимается комиссионное решение о проведении дальнейших испытаний.

6.3.2 Оценку деформативности на поверхности основания выполняют комплексно статическим и динамическим нагружениями штампом (по пункту 6.3.4).

6.3.3 Данные динамического нагружения по оси контролируемого участка и у его края не должны отличаться более чем на 20 %.

6.3.4 На участке до 500 метров количество измерений статическим штампом (E_{V1} , E_{V2} , K_E) должно быть не менее 5, динамическим штампом (E_{Vd} и последующий расчет однородности) не менее 30 (в каждом створе три измерения: на расстоянии 1,5 м от краев проезжей части и в ее центре) через равные расстояния по длине контролируемого участка в каждом направлении движения, в соответствии со схемами на рисунке 3, 4.

На участке свыше 500 метров измерение статическим штампом осуществляется через каждые 100 м, динамическим штампом через каждые 50 м в соответствии со схемами на рисунке 3, 4.

Примечание – По дополнительному заданию Заказчика измерения могут проводиться на разделительной полосе с целью набора статистических данных.

Примечание – Участком автомобильной дороги в одном направлении движения считается участок, состоящий из одной до четырех полос движения. Участки состоящие из пяти полос движения и более следует делить на равные и проводить измерения в соответствии с п. 6.3.4.

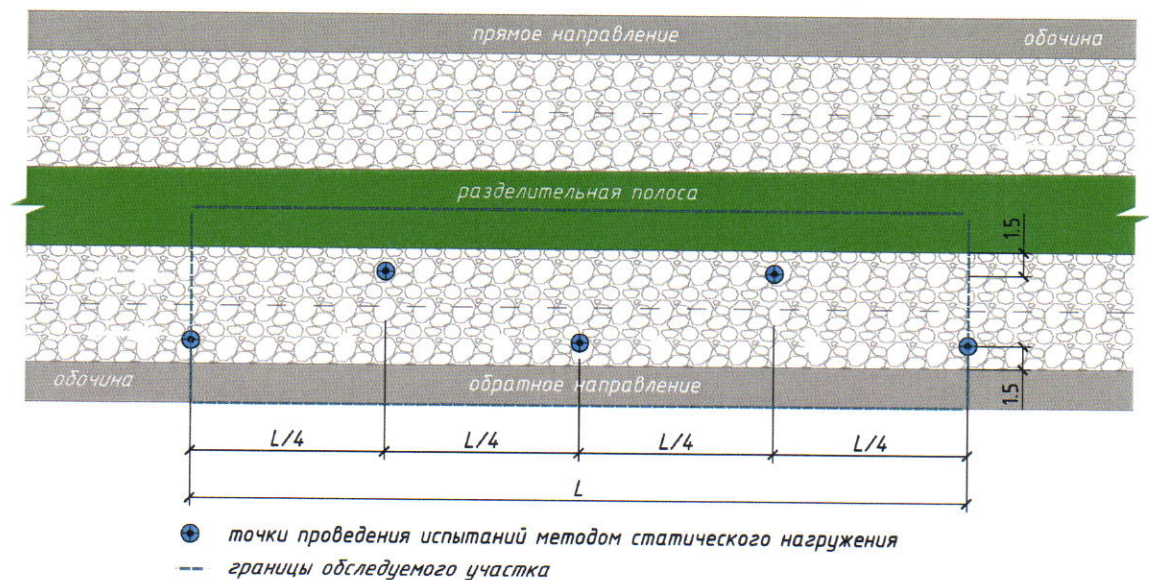


Рисунок 3 – Схема расположения точек испытания статическим штампом

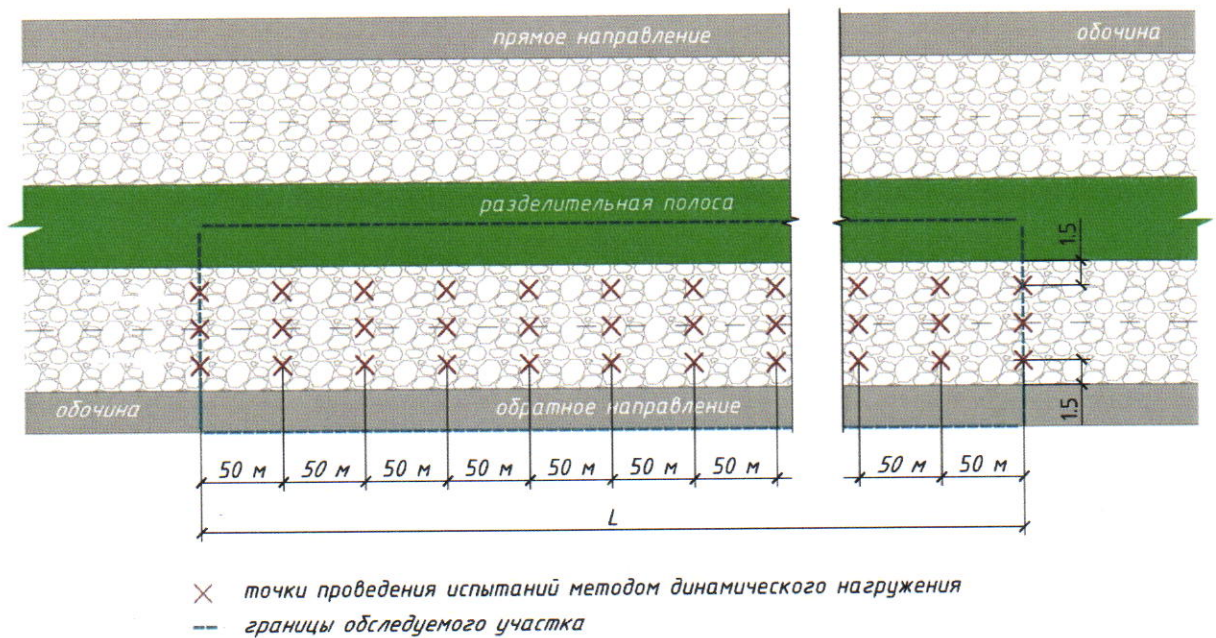


Рисунок 4 – Схема расположения точек испытания динамическим штампом по п. 6.3.4.

6.3.5 Порядок подготовки и проведения испытаний статическим и динамическим нагружением штампом приведен в приложениях А и Б соответственно.

Приложение А (обязательное)

Порядок подготовки и проведения испытаний статическим нагружением штампом

А.1 Устанавливают транспортное средство над местом проведения испытаний, блокируют его тормозами и закрепляют на месте при помощи тормозных башмаков.

А.2 Устанавливают в точку испытания круглый жесткий штамп диаметром 300 мм с обеспечением его неподвижности, горизонтального положения и полного прилегания к поверхности путем притирания штампа круговыми движениями.

Примечание – При необходимости, перед установкой штампа, создают на поверхности конструктивного слоя основания дорожной одежды горизонтальную выравнивающую площадку диаметром от 0,4 м до 0,5 м из сухого песка с крупностью частиц не более 2,5 мм с тщательным выравниванием ее без нарушения сложившейся структуры материала слоя. При этом, толщина слоя песка не должна составлять более 5 мм.

А.3 Устанавливают на штамп динамометр, нажимное устройство (нажимной сухарь).

Примечание – Следует обратить внимание, что в отдельных моделях испытательного оборудования штамп, динамометр и нажимное устройство являются единым целым.

А.4 Устанавливают гидравлический цилиндр с упором его штока в раму транспортного средства с использованием, при необходимости, металлических насадок для удлинения штока (удлинителей).

А.5 Приводят в рабочее положение рычажный прогибомер в соответствии с прилагаемой инструкцией производителя, устанавливают измерительный наконечник в центр штампа (минимальное расстояние от опоры прогибомера до центра штампа 1,5 м).

А.6 Приводят манометр домкрата в исходное положение путем совмещения стрелки с нулевым делением шкалы.

Примечание – При использовании электронного оборудования перед началом испытания показания прибора обнуляются.

А.7 Приводят индикатор перемещений в исходное положение путем установки его с натяжением (поджатием) на 1 мм и совмещения нулевого деления шкалы со стрелкой.

Примечание – При использовании электронного оборудования перед началом испытания показания прибора обнуляются.

А.8 Для устранения возможных случайных деформаций, смещений штампа при разгрузке испытания начинают с передачи на штамп удельной нагрузки 0,04 МПа с мгновенной разгрузкой до величины 0,01 МПа с выдержкой ее в течение 60 секунд без фиксации деформаций. Начальная нагрузка 0,01 МПа является минимальной в период проведения всех циклов испытаний, включая цикл разгрузки. Деформация основания при ее приложении не учитывается, индикаторы (датчики) деформаций при этой нагрузке устанавливаются в нулевое положение (с поджатием на 1 мм для индикаторов).

А.9 Выполняют нагружение (первый цикл) штампа ступенями с фиксацией величины деформации с точностью 0,01 мм на каждой ступени после выдержки на ступени в течение 60 секунд, но до достижения интенсивности изменения деформаций в пределах 0,02 мм/мин. Нагружение выполняют до значения удельной нагрузки $0,5 \pm 0,01$ МПа, ступени нагружения: 0,08 МПа, 0,16 МПа, 0,24 МПа, 0,32 МПа, 0,40 МПа, 0,45 МПа, 0,50 МПа.

А.10 Выполняют плавную разгрузку штампа ступенями, примерно соответствующими 50 % максимальной удельной нагрузки (0,25 МПа) и 25 % (0,125 МПа) до начального

значения удельной нагрузки 0,01 МПа с измерением деформаций после выдержки на ступенях в течение 60 секунд (90 секунд при начальном значении удельной нагрузки), но до достижения интенсивности изменения деформации в пределах 0,02 мм/мин.

А.11 Выполняют повторное нагружение (второй цикл), аналогичным нагружению по первому циклу образом, но с доведением удельной нагрузки до значения, на ступень меньшего максимальной (0,45 МПа при максимальной 0,50 МПа).

А.12 Выполняют плавную разгрузку до значения начальной удельной нагрузки 0,01 МПа с фиксацией деформации через 90 секунд.

Приложение Б
(обязательное)

**Порядок подготовки и проведения испытаний динамическим нагружением
штампом**

Б.1 Устанавливают в точку испытания круглый жесткий штамп диаметром 300 мм с обеспечением его неподвижности, горизонтального положения и полного прилегания к поверхности путем притирания штампа круговыми движениями.

Примечание – При необходимости, перед установкой штампа, создают на поверхности конструктивного слоя основания дорожной одежды горизонтальную выравнивающую площадку диаметром от 0,4 м до 0,5 м из сухого песка с крупностью частиц не более 2,5 мм с тщательным выравнением ее без нарушения сложившейся структуры материала слоя. При этом, толщина слоя песка не должна составлять более 5 мм.

Б.2 Устанавливают нагрузочное устройство (штанга и падающий груз) на штамп.

Б.3 Подсоединяют электронный блок к штампу.

Б.4 Выполняют предварительное нагружение штампа тремя сбросами груза для устранения возможных случайных деформаций.

Б.5 Осуществляют три контрольных сбрасывания груза.

Б.6 Фиксируют деформации при каждом из сбрасываний груза.

Библиография

- [1] ОДМ 218.5.007-2016 Методические рекомендации по определению модуля упругости статическим штампом
- [2] DIN 18134:2012-04 Baugrund – Versuch und Versuchgeräte – Plattendruckversuch
- [3] TP BF-StB Teil B 8.3 Technische Prüfvorschrift für Boden und Fels im Straßenbau. Dynamischer Plattendruckversuch mit Hilfe des Leichten Fallgewichtsgerätes. Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 2012.
- [4] ОДН 218.046-01 Проектирование нежестких дорожных одежд

Ключевые слова: деформативность, однородность, модуль упругости, модуль деформаций.

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ

по внедрению стандарта организации СТО АВТОДОР 10.3-2018 «Метод оценки качества оснований из необработанных вяжущими материалами по деформативности их поверхности на стадии строительного контроля при устройстве дорожных одежд»

Подразделение-заказчик разработки Стандарта: Департамент проектирования, технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (ДП).

Разработчики Стандарта: Общество с ограниченной ответственностью «Автодор-Инжиниринг», Донской государственный технический университет (ДГТУ), Департамент проектирования, технической политики и инновационных технологий (ДП), Федеральное государственное унитарное предприятие «Российский дорожный научно-исследовательский институт» Минтранса России (ФГУП «РОСДОРНИИ») и Общество с ограниченной ответственностью «Доринжсервис».

№ п/п	Наименование мероприятия	Ответственное подразделение	Участники работ	Сроки проведения
1	2	3	4	5
1	Информирование структурных подразделений об утверждении СТО АВТОДОР 10.3-2018 «Метод оценки качества оснований из необработанных вяжущими материалами по деформативности их поверхности на стадии строительного контроля при устройстве дорожных одежд» (далее – Стандарт)	ДП	Структурные подразделения	3 дня с даты утверждения
2	Публикация на сайте Государственной компании: - информации об утверждении Стандарта - текста утвержденного Стандарта	ДП	Пресс-служба	3 дня с даты утверждения
3	Включение Стандарта в Перечень нормативных документов, включаемых в проекты долгосрочных инвестиционных соглашений, концессионных соглашений, в договоры на выполнение работ по проведению инженерных изысканий, подготовке технико-экономического обоснования, проектированию, строительству, реконструкции, капитальному	ДП	Структурные подразделения	При плановой актуализации перечня

1	2	3	4	5
	ремонт, ремонту, содержанию автомобильных дорог и комплексному обустройству, по подготовке территорий строительства и на оказание услуг по строительному контролю на объектах Государственной компании «Российские автомобильные дороги» (далее – Перечень)			
4	Сбор информации и мониторинг организационно-технических мероприятий, предусмотренных Стандартом	ДП, структурное подразделение, осуществляю- щее функции ЦФО по договорам (соглашениям)	Структурные подразделения, осуществляющие функции подразделений- соисполнителей по договорам (соглашениям)	1 год с даты утверждения