

Сколько «олимпиад» нужно Братску на нормальные дороги?

Братские автомобилисты, привыкшие за зиму к более-менее ровным поверхностям, по мере таяния снега свирепеют, обнаруживая на асфальтовом полотне все новые ямы. Самые продвинутые выкладывают фотографии выбоин на сайте «РосЯма», остальные матерят администрацию и дорожников, подпрыгивая на каждой кочке.

Мы попытались выяснить – такие ли серьезные суммы, как кажется, выделяются на ремонт, и сколько денег нужно, чтобы асфальт в городе стал ровным?



Дорожный фонд – «быть или не быть?»

Главный инженер МБУ «Дорожная служба г. Братска» Сергей Скворцов на вопрос о корне всех братских дорожных бед открывает нормативные документы:

- Вот смотрите – «Региональные и отраслевые нормы межремонтных сроков службы нежестких дорожных одежд и покрытий» от 07.04.1988 года. Город Братск находится в первой дорожно-климатической зоне (она соседствует с зоной вечной мерзлоты – прим. автора). За исключением участка федеральной трассы, у нас дороги третьей категории (рассчитанные на нагрузку в пределах 1-3 тысяч автомобилей, проходящих по правой полосе в сутки). Смотрим таблицу – срок между капитальными ремонтами составляет 11-15 лет. Но машин у нас больше, значит, склоняемся к 11-ти годам. Первого ноября 2007 года вышел Приказ №158 Минтранса РФ «О совершенствовании нормативной правовой базы Министерства транспорта Российской Федерации», который отменил этот документ и закрепил новый межремонтный срок – 12 лет.

А теперь давайте посчитаем, соблюдаются ли эти нормативы. Улица Пихтовая в последний раз капитально ремонтировалась в 1994 году. Участок улицы Подбельского от перекрестка с ул. Комсомольской до пересечения с ул. Мира – примерно тогда же. Отрезок от кольца до улицы Космонавтов ремонтировали в начале 2000-х – там ситуация получше. Но интенсивность движения год от года растет, а дороги простояли уже все мыслимые и немыслимые сроки. Ямочный ремонт не спасает. Мы даже заливку трещин не ведем – о чем можно говорить? Последний капремонт в городе делался в 2008 году на отдельных участках улиц Енисейской, Баркова, Янгеля, Гиндина. Протяженность дорожной сети Братска – 557 километров.

До 2005 года в области существовал Дорожный фонд, из средств которого финансировался ремонт, а когда его ликвидировали, средства на дороги стали выделяться по остаточному принципу. Это продолжалось 8 лет.

В октябре 2011 года был принят закон, по которому фонд создали заново.

Учитывая огромную протяженность братских дорог, даже для простого поддержания в норме «капитальность» их нужно ежегодно ударными темпами. Поэтому пятилетний перерыв неизбежно сказался, и сейчас мы пожинаем плоды непопулярных государственных решений. И администрация города, на которую по привычке «грешат» братчане, тут ни при чем. В 2009 году в Бюджетный кодекс РФ были внесены изменения, и транспортный налог, который платят автолюбители, стал поступать в бюджет области (а не города, как раньше). В июле 2011 года изменения появились уже в Градостроительном кодексе РФ - для проведения капремонта дорог стала требоваться не только проектно-сметная документация, но и государственная экспертиза этой документации. В результате первая, «бумажная стадия» ремонта существенно затянулась и подорожала.

«Не гонялся бы ты, поп, за дешевизной!»

Не лучшим образом отразилась на дорогах практика аукционов на проведение работ. О чем говорить, если минимальная заявленная цена порой не покрывает даже затраты на приобретение асфальтобетонной смеси? А ведь это не тот товар, на котором можно сэкономить, из Китая его не привезешь. И если потенциальный подрядчик просит за свою работу в разы меньше, чем конкуренты, это повод насторожиться.

- Нередко аукцион выигрывают мелкие фирмы, у которых нет больших накладных расходов (как у нас, например), но есть низкооплачиваемые рабочие-сезонники и техника – разумеется, они заявляют меньшую себестоимость работ. Всех участников ставят в равные условия, но от понижения цены страдает качество. Существует гарантийный срок (не менее 3-х лет), в течение которого можно обязать подрядчика переделать некачественно выполненную работу за свой счет. К примеру, фирма «РосТоргСтрой» занималась ремонтом покрытия на кольце Обручева - Мира и провела его с нарушением технологии. Уже составлена дефектная ведомость, и нынешним летом фирме придется устранять брак (может быть, бюджет от этой порочной практики и не пострадает, зато пострадают участники движения, ведь два ремонта – это вдвое больший срок простоя дороги! – прим. автора). Но когда подрядчики иногородние, и в текущем году у них нет объектов в Братске, заставить их пригнать технику и переделать некачественно выполненную работу затруднительно. Недобросовестных исполнителей мы вносим в «черный список».

Технический надзор за проведением работ возложен на нас и комитет ЖКХ администрации. Во время проведения ремонтов мы проводим ежедневный объезд. Одновременно могут работать 5-6 организаций, поэтому объектов очень много. Во время процедуры приемки мы всегда привлекаем независимых экспертов, которые отбирают пробы. Из покрытия высверливается керн (небольшой круглый «тортик»), и в лаборатории анализируется состав асфальтобетонного покрытия и коэффициент уплотнения.

«Кулинарная книга» дорог

Конструкция дороги в срезе так и называется: «пирог». Рецепты его бывают разные. Чаще всего отличаются основания – к примеру, в Черемхово асфальт кладут на подушку из щебня (этот вариант дешевле, однако щебень в основании постепенно «размывается» и не может больше нести нагрузку). В Братске технология посложнее.

- Много типов конструкций. От местных материалов все зависит. У нас покрытие (на языке специалистов оно романтично называется дорожной одеждой – прим. автора) в основном укладывается на бетон. Во время строительства города здесь были мощные железобетонные предприятия, и была разработана такая технология. Под слоем бетона лежит дренаж – песок и гравий, а иногда и скальник. Бетон уложен картами, а между ними в швах лежит брусочек. Из-за разницы в коэффициентах расширения асфальтобетона и цементобетона швы неизбежно проявляются на поверхности дороги.

Слой основания (в данном случае бетона) должен быть не менее 18 см, затем идет крупнозернистый асфальт – не менее 6 см, а сверху укладывается мелкозернистый – не менее 5 см. На тротуарах этот слой не менее 4 см. Толщина слоя зависит от ряда факторов, но чем он больше, тем дольше прослужит покрытие.

В соответствии со СНиПом укладывать асфальт нужно в сухую погоду при температуре не ниже +5°C, осенью – не ниже +10°C. Если пошел дождь, а асфальт уже привезен (не выбрасывать же, он денег стоит), просушиваем карту, на которой будут вестись работы, и укладываем. Необходимо следить за температурой асфальтобетонной смеси (норма около +140°C) – в прошлом году подрядчики на ул. Курчатова положили остывшую смесь, их обязали переделывать этот участок.

При ремонте старый асфальт необходимо снимать. Он весь в трещинах, а в них скапливается влага, которая при замерзании расширяется и разрывает покрытие. Кроме того, не стоит забывать, что связующее вещество смеси (битум) подвержено старению. Так что новый слой асфальта, уложенный поверх старого, долго не проживет.

Зимой покрытие страдает от истирания – шиповка «проедает» колею, особенно это заметно на узких участках,

где машины идут, как по рельсам. Там, где колеиность ярко выражена (у поликлиники на ул. Подбельского и на ул. Обручева, напротив «Кооператора»), мы вырежем фрезой пострадавшие участки и заложим свежим асфальтом.

Пластиковые колодцы и гранитные бордюры

- При оценке стоимости капремонта квадратного метра люфт очень большой – зависит от того, с тротуаром ремонтируется улица или без, с заменой бордюрного камня или нет, и т.д. На улице Пихтовой протяженностью 1,4 км работы оценены в 52 миллиона рублей. Но там ремонт от «красной линии до красной линии» - будет увеличен радиус заезда во дворы, дополнительно установлен 21 пластиковый дождеприемник (они долговечней бетонных) с врезкой в существующий коллектор – десяток не справляется с нагрузкой. Отказ от железобетонных бордюрных камней тоже вполне обоснован – гранитные намного долговечней (бордюр очень важный элемент конструкции, он не дает пластичному асфальту выдавливаться за пределы проезжей части). Качество железобетона сейчас вообще не выдерживает никакой критики, 5-7 лет - и он рассыпается в труху (а оставшиеся с советских времен до сих пор целы). Технология производства явно нарушена, однако все документы и сертификаты у поставщиков имеются.

На пути к гармонизации стандартов

Ведущий инженер испытательного центра «Братскстройэксперт» ФГБОУ БРГУ Андрей Бурашников знает братские дороги буквально изнутри, что называется, «в срезе».

- Все стандарты и научные исследования относятся к строительству новых дорог и капитальным ремонтам. В документах нет такого понятия, как «ямочный ремонт», он не проектируется. Если у нас в квартире отошел краешек обоев – его можно подклеить, но если вырван большой кусок – обои переклеиваются полностью! Так же должно быть и с ремонтом дорог. Но власти вынуждены тратить миллионы рублей на заплатки, потому что существуют предписания ГИБДД и жалобы водителей. Это симптоматическое лечение не устраняет проблему, а только на время маскирует ее. Было бы куда разумнее на эти деньги капитально отремонтировать одну-две улицы, а не «размазывать» их тонким слоем по всему городу. Вот на перекрестке улиц Погодаева – Наймушина каждый год дорогу переделывают, грешат на асфальт, а на мой взгляд, там происходит заводнение покрытия, и пока воду не отведут, конца ремонту не будет. Наши дороги, построенные при СССР, не рассчитаны на такую нагрузку. Сейчас при строительстве предъявляются более серьезные требования, оценивается надежность, еще ряд параметров.

Модно сравнивать наши дороги с европейскими. Но за рубежом протяженность дорог намного меньше, а стандарты качества выше. Там материалы проходят массу предварительных испытаний. Сейчас идет разговор о гармонизации наших нормативных требований с евростандартами. Я считаю, что деньги нужно вкладывать не только в ремонт, но и в научные исследования в области материаловедения, нужно разрабатывать новые составы с учетом особенностей региона. Необходимо совершенствовать технику – но в этой области, если будут соответствующие объемы ремонта, предприятия-подрядчики и сами начнут брать машины в лизинг, нужно лишь обеспечить их заказами.

У нашей лаборатории заключен постоянно действующий договор с Дорожной службой г. Братска, а с администрацией мы работаем по заявкам. Проведен ремонт - мы отбираем пробы, проводим испытания, даем заключение. Если есть отклонения, то повторный отбор проб производится уже за счет подрядчика и в его присутствии. Ежемесячно мы берем пробы асфальтобетонной смеси на заводе. В сезон ремонтов главный инженер ДСГБ Сергей Скворцов может нам и ночью позвонить, вызвать на место работ, если возникли сомнения в качестве – у него глаз наметан, брак замечает сразу!

Я думаю, что администрации нужно налаживать контакт с населением, обратную связь, учитывать пожелания водителей, чтобы люди меньше строили догадок о том, на что потрачены налоги. Дороги не могут быть дешевыми. Автомобильное полотно – одна из самых дорогих и ответственных составляющих безопасности дорожного движения.

В одной из бесед руководителя комитета ЖКХ Ирины Крачевской с журналистами прозвучало подтверждение ДОРОГОВИЗНЫ братских дорог: «Мы делали оценку, сколько необходимо средств, чтобы привести в надлежащее состояние дороги. За десять лет, с учётом того, что почти все дороги требуют капитального ремонта, нам ежегодно надо 770 миллионов».

Источник: ТК "Город"

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Елена
Степанова.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)