

На улицах Иркутска испытывают новые дорожные технологии

«Ямочный» ремонт автомобильных дорог в Иркутской области будет актуален еще не один год. Так считает заместитель начальника ОГУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автодорог области» Иван Клочихин.

По подсчетам специалистов, для формирования нормальной дорожной сети Приангарью требуется не менее 4 млрд. рублей в год. Пока же из бюджетов всех уровней выделяется сумма в три раза меньшая. Хотя есть надежда на изменение ситуации к лучшему – федеральные, региональные, да и муниципальные власти в последнее время стали уделять этому вопросу больше внимания. Завершается разработка областной целевой программы по развитию автомобильных дорог. Кроме того, есть вероятность включения Приангарья в аналогичную федеральную программу, что означает привлечение дополнительных средств.

Полмиллиарда за 33 км

– По-хорошему, в год надо строить и ремонтировать 1,4 тысячи км автодорог, – говорит Иван Клочихин. – Это требует колоссальных вложений. Особенно если учесть, что 75% областных дорог вообще не соответствуют строительным нормам и правилам и находятся в неудовлетворительном состоянии, а 3,3 тысячи км – в аварийном. Дело в том, что все областные дороги строились изначально как лесовозные, то есть пятой технической категории. Теперь их нужно приводить в соответствие хотя бы с четвертой категорией.

Сеть региональных дорог огромна – 11,8 тыс. км. В текущем году на их ремонт, реконструкцию, содержание, а также прокладку новых трасс было выделено порядка 1,4 млрд. рублей из областного бюджета. С большой задержкой, но все же в сентябре поступили запланированные 269 млн. рублей из федеральной казны.

– Более 700 миллионов рублей тратится на содержание дорог, что крайне недостаточно, – поясняет Иван Клочихин. – Финансирование не обеспечивает нормативного требования безопасности движения. Кроме того, огромное количество поселков до сих пор не имеет круглогодичной транспортной связи с опорной сетью автодорог и областным центром.

На строительство новых дорог в текущем году было выделено из федерального и областного бюджетов 560 млн. рублей. На первый взгляд сумма немалая, но для дорог – мизерная. Эти средства, по данным Ивана Клочихина, позволят построить лишь 33 км нового полотна.

– Сегодня введены в эксплуатацию два участка по 3 км дорог «Иркутск – Большое Голоустное» и «Видим – Прибойный», – перечислил он некоторые из них. – Готовы к сдаче

6 км дороги «Таксимо – Бодайбо», завершены реконструкция 14 км «Усть-Кут – Уоян» и строительство седьмого пускового комплекса «Подъезд к Братску» 6,8 км. Идет полным ходом строительство нового паромы до острова Ольхон. К сожалению, федеральные средства пришли поздно – до окончания сезона осталось немного времени. Но, надеюсь, мы успеем освоить эти деньги, в том числе на строительстве и реконструкции вновь начинаемых объектов, по которым прошли торги в июне текущего года. Это участок у поселка Сосновка – 174-й км дороги «Тайшет – Чуна – Братск», участок у поселка Балыхта – 189-й км «Залари – Жигалово» и мостовой переход через реку Лена на автодороге «Качуг – Жигалово» у села Пономарево.

20 объектов ждут федерального внимания

В следующем году финансирование из федерального и областного бюджетов на строительство и реконструкцию автодорог чуть увеличится. По предварительным данным, будет выделено 620 млн. рублей. На содержание дорожной сети – более 800 млн. рублей. По мнению же Ивана Клочихина, оптимальный объем средств, исходя из корреляции возможности и необходимости, должен составить 3 млрд. рублей на содержание и ремонт дорог и 1 млрд. – на строительство и реконструкцию.

Чтобы наглядно представить, сколько стоит строительство дороги, приведем пример – реконструкция 49,6 км

трассы «Усть-Кут – Уоян» обойдется в 1 млрд. 42 млн. рублей.

Ситуация может улучшиться только при активной финансовой поддержке федерального центра. По словам Ивана Клочихина, уже составлен перечень объектов дорожного хозяйства Иркутской области и направлен в Министерство транспорта РФ, которое сейчас разрабатывает федеральную целевую программу «Развитие транспортной схемы РФ на 2010–2015 годы». Перечень включает 20 приоритетных объектов, среди которых автодороги «Усть-Кут – Уоян», «Таксимо – Бодайбо», «Еланцы – Хужир», «Иркутск – Большое Голоустное», «Красноярво – Небель», «Залари – Жигалово», «Тайшет – Чуна – Братск», «Иркутск – Листвянка» и т. д.

– Мы рассчитываем получить примерно по 1 миллиарду рублей в год, – подчеркнул Иван Клочихин. – Но это только наши предложения. Сколько объектов войдет в программу, мы узнаем лишь после того, как она будет утверждена.

Закатать ноу-хау в асфальт

Однако не все дорожные проблемы упираются только в финансирование. Климатические особенности Приангарья требуют изменения технологии укладки асфальтобетонного покрытия.

– Согласно общероссийским нормам в нашем регионе используется дорожный битум марки 90/130, который выпускает Ангарская нефтехимическая компания, – рассказала специалист технического отдела проектного комплекса «ГипродорНИИ» Лидия Поленова. – Температура хрупкости этого битума не больше 20 градусов мороза. Через два-три года асфальтобетонное покрытие начинает разрушаться, если за ним не производить постоянного ухода, и его необходимо либо заменять, либо обновлять верхний слой. Для Приангарья самый оптимальный вариант – битум на основе полимерных добавок, который выдерживает до -40 градусов. В результате его использования срок службы дорожного покрытия увеличивается в два-три раза.

Однако для изготовления такого битума необходима модернизация производства, что потребует колоссальных затрат. И, разумеется, для удовлетворения единичных заказов АНХК это делать экономически нецелесообразно. Перевод комбината на выпуск битума 130/200 возможен только при масштабном переходе на него всех дорожных строителей Приангарья.

Лидия Поленова рассказала и о других технологиях, увеличивающих срок службы дорожного полотна. Например, для повышения прочности асфальтобетона можно использовать минеральные и полимерные добавки, которые делают дорожное покрытие монолитнее. Благодаря им срок эксплуатации асфальта вырастает в полтора-два раза. Себестоимость покрытия при этом, утверждает Лидия Поленова, увеличивается незначительно.

В асфальтобетонную смесь можно также добавлять измельченные автомобильные шины. В некоторых регионах России это ноу-хау уже применяется. Резиновая крошка является термостойким полимером и тоже увеличивает крепость асфальта.

– У нас зачастую асфальт с истекшим сроком эксплуатации после его срезки просто вывозят на свалку, – отмечает Лидия Поленова. – А ведь это очень хороший и качественный материал для дальнейшего использования на асфальтобетонном заводе. Как говорится, грех выбрасывать. В Иркутской области только в последнее время дорожники стали более серьезно относиться к повторному применению старого асфальта. И то, далеко не все.

Есть еще щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА). Но он требует очень дорогих и очень качественных материалов, например высокопрочного кубовидного щебня. По информации «ГипродорНИИ», в Иркутской области только два месторождения сырья, необходимого для его производства – под Тулуном и у поселка Ангасолка Слюдянского района. Кроме того, для ЩМА нужна расщепленная целлюлоза или специальная мастика – очень дорогая добавка, поскольку завозить ее придется из-за рубежа. Но щебеночно-мастичный асфальтобетон в три-четыре раза увеличивает срок службы дорожного покрытия. На западе России заводы по производству ЩМА уже есть. До нас пока это новшество не дошло.

Однако нельзя сказать, что Приангарье остается в стороне от новых технологий. Пусть осторожной поступью, постепенно, но дорожники начинают отходить от консервативных способов прокладки трасс. Например, ЗАО «Труд-Байкал» в этом году применяло при реконструкции улиц Байкальской и Лермонтова в Иркутске полипропиленовую сетку. По стоимости она не дороже полимерных добавок в битум, а срок службы покрытия с ее использованием больше в полтора-два раза, чем у обычного асфальта.

– Пока дорожники с осторожностью относятся к применению новых технологий, – считает начальник

технического отдела «ГипродорНИИ» Алексей Шувалов. – В первую очередь причина этого – дефицит строительного материала. К тому же все новые технологии сегодня применяются в опытном порядке. Но следует отметить, что уже сейчас началось активное развитие отрасли, идет серьезное финансирование. Думаю, в ближайшем будущем новые технологии будут активно и повсеместно применяться.

Автор: Елена Пшонко © Областная газета ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 3081 02.11.2007, 17:46 📄 391
URL: <https://babr24.com/?ADE=40880> Bytes: 8455 / 8434 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

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: krasyar.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](#)