

Дороги рождаются в спешке

Проектировочные и строительные работы теряют в качестве из-за сжатых сроков.

На ремонт и строительство дорог в Иркутске второй год уже выделяются немалые средства. По идее, трать бюджетные деньги и приводи разбитое полотно в порядок. Однако проектировщики и подрядчики оказались не готовы к такому объему работ. К тому же имеющаяся база строительных материалов оставляет желать лучшего. Не окажутся ли миллионы рублей выброшенными на ветер, вернее, зарытыми в землю? Таким вопросом 28 апреля задались участники конференции по проблемам транспортной инфраструктуры. В итоге было решено создать рабочую группу при городской администрации, которая бы решала все насущные вопросы оперативно и в комплексе.

Узкие места

Проблема с пропускной способностью дорог Иркутска возникла несколько лет назад. Сегодня в некоторых местах города загрузка улиц превышает предельные нормы в два, а то и в три раза. Так, у Центрального рынка превышение доходит до 323%. Причина понятная – резкое увеличение количества машин. Как отметил на конференции начальник управления благоустройства и транспорта мэрии Сергей Чертков, по последним данным, на 1 тыс. горожан приходится 300 автомобилей, что в несколько раз больше показателей, заложенных в генеральный план 1987 года. Проблем добавляет транзитный транспорт, на который приходится от 18 до 20% в общем потоке.

– Вопрос пропускной способности в Иркутске должен решить новый генплан, – говорит Сергей Чертков. – До 2010 года также должна быть построена объездная дорога, освобождающая Иркутск от транзитного транспорта. Кроме того, из городского бюджета с 2007 года выделяются большие средства на ремонт и расширение улиц.

В прошлом году было потрачено 1,5 млрд. рублей, в текущем планируется освоить 1,7 млрд. Городские власти обещают продолжить увеличивать финансирование и в будущем. Уже разработана муниципальная программа «Безопасность дорожного движения, развитие, реконструкция и ремонт дорожной сети Иркутска в 2009–2012 годах». Согласно ей предполагается выделение порядка 14 млрд. рублей. В начале мая программу рассмотрят на Высшем административном комитете мэрии.

– В 2007 году начались работы по реконструкции улиц Байкальской, Лермонтова, Ширямова, строительство новых дорог в микрорайонах Университетском и Первомайском, – рассказывал Сергей Чертков. – Впервые за 30 лет в Иркутске были построены подземные пешеходные переходы – один у Иркутского государственного технического университета и два на улице Байкальской. В 2008 году планируется провести реконструкцию транспортных развязок, доделать пешеходные переходы, улицы Байкальскую и Лермонтова, построить подходы к новому мосту по улицам Седова и 3-го Июля.

Деньги – в асфальт

Но выделение серьезных финансовых средств обнажило неподготовленность дорожно-строительных организаций, проектировщиков, да и самих городских властей, как заказчиков. Дороги в Иркутске не ремонтировались как следует лет 20. За это время накопилась масса проблем, которые не решить в одночасье. Финансирование было увеличено в три раза, но возможно ли освоить эти деньги, когда строительные материалы в дефиците, высококвалифицированные кадры поразъехались из-за отсутствия работы, а парк машин у подрядных организаций изрядно похудел? Чтобы успеть закатать выделенные средства в асфальт, в сжатые сроки проводились проектные и строительные работы.

– Мы должны были за три-четыре месяца разработать проект, – подчеркнул главный инженер ОАО «Иркутскигипродорнии» Алексей Пригорнев. – Разумеется, за такой короткий срок невозможно подготовить качественную документацию. Тем более касающуюся реконструкции дорог. На разработку проекта капитального ремонта дорожного полотна требуется как минимум восемь месяцев. А проектирование

реконструкции готовится не меньше года.

Отметил Алексей Пригорнев и отсутствие единых правил, определяющих механизм работы при подготовке проекта и дальнейшей его реализации. Установить эти правила должны именно городские власти. По его словам, неоднократно во время разработки проектной документации менялись требования заказчика по материалам и их согласованию.

Возникают проблемы и с коммуникациями. Алексей Пригорнев отметил, что часто встречаются сети, проложенные самовольно, которые невозможно определить приборами. Впоследствии при проведении строительных работ приходится на ходу корректировать проект, иногда кардинально. Все это требует дополнительного времени и затрат. Хотя, по-хорошему, все коммуникации должны находиться под строгим контролем.

В спешке проводятся и дорожно-строительные работы. Хотя представители того же ЗАО «Труд-Байкал» говорят о хорошем качестве ремонта и реконструкции дорог.

До основания, а затем...

Алексей Пригорнев также заявил, что согласно исследованиям, проведенным рядом институтов, подчас необходима замена не только покрытия дороги, но и ее основания. И это не прихоть ученых, это диктует состояние дорожного полотна, которое долгие годы подвергалось только ямочному ремонту. Как заметила начальник испытательного центра «Иркутскгипродорнии» Ольга Балог, даже если подрядчики положат хороший асфальт, отвечающий всем требованиям, он провалится, если не будет заменено основание дороги. Полгода или год это покрытие прослужит, а потом на нем появятся выбоины и трещины.

Помимо этого, сотрудники «Иркутскгипродорнии» отмечают, что без применения новых технологий и создания полноценной базы стройматериалов капитальный ремонт (то есть с заменой и покрытия, и основания) тоже пойдет насмарку.

– У соседних регионов накоплен достаточно богатый опыт по применению новейших технологий, – добавил Алексей Пригорнев. – Иркутские власти тоже поддерживают это направление. Но строительные организации пока не спешат применять новые технологии.

А ведь качественными стройматериалами Иркутск сегодня не может похвастать. Например, подрядчики используют битум Ангарской нефтехимической компании, который, по словам специалистов, не подходит по своим характеристикам к климатическим условиям Приангарья – слишком хрупок. С другой стороны, его производители выполняют все ГОСТы. Правда, требования не учитывают химические показатели, чем и пользуются изготовители. Поэтому инженеры «Иркутскгипродорнии» рекомендуют дорожно-строительным организациям применять специальные добавки для увеличения гибкости битума.

– Стоит отметить, что не у всех заводов сегодня имеются хорошие специалисты в лабораториях, – обратила внимание Ольга Балог. – А в идеале подобные лаборатории, исследующие стройматериалы, должны быть даже у дорожно-строительных организаций. Кстати, в нашем институте имеется уникальное оборудование по исследованию стройматериалов на качество и пригодность в наших климатических условиях. Такого нет в соседних регионах. Заводу потребуется для проведения подобных анализов полгода, мы можем выдать результаты через месяц. Но с начала года к нам никто не обратился за этими услугами.

Винных много. Что делать?

Впрочем, сваливать всю вину за разваливающиеся через год-два дороги только на заводы-изготовители стройматериалов да некачественную проектную документацию глупо. Исполняющий обязанности начальника отдела инженерного сопровождения строительства «Иркутскгипродорнии» Алексей Трачук заявил, что в период строительства, ремонта и реконструкции дорог подрядные организации слабо контролируют качество использования асфальтной смеси, а рабочие нередко нарушают технологию.

– У нас есть деньги, но нужно определиться с идеологией, чтобы вкладывать их эффективно и впоследствии не возвращаться к этой проблеме, – подытожил мэр Иркутска Владимир Якубовский. – Предлагаю создать рабочую группу из участников сегодняшнего совещания, а также представителей заводов-изготовителей стройматериалов. Нужно тщательно проанализировать, какая база у нас имеется, как ее эффективно использовать, чему отдавать приоритет. А трехлетняя программа по развитию дорожной сети позволит нам планировать все это на будущее.

 [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](#)