

СТРАНЕ НУЖНЫ «БЕТОНКИ»?

УЧЕНЫЕ ЗНАЮТ, КАК ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЬ
РОССИЙСКИМ ДОРОГАМ



Жизнь обычной дороги из асфальта в среднем невелика – всего 8-12 лет. «Бетонка» долговечнее в 5–6 раз, а если ее проложить строго по технологии и правильно эксплуатировать, то и полвека прослужит без серьезного ремонта. Причем практически в любом климате. Однако в нашей стране пока только 2% дорог сделаны из бетона, тогда как в других – 17–20%. Но ситуация начала меняться. Правительством РФ утверждена стратегия развития промышленности строительных материалов, где указано, что к 2030 году доля ввода в эксплуатацию дорог с цементобетонным покрытием в общем объеме строительства должна составлять до 50%.

Готовы ли к этому наши дорожники, обсудили в МАДИ участники VI Международной научно-практической конференции «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог». Ежегодный форум, приуроченный в этом году к 90-летию юбилею института, традиционно стал дискуссионной площадкой для ведущих экспертов, ученых, производителей современных материалов и техники.

Профессор, проректор по научной работе МАДИ, президент Ассоциации бетонных дорог Виктор Ушаков подчеркнул, что в России ежегодно растет число машин, нагрузки на дороги постоянно увеличиваются, поэтому покрытия трасс работают в экстремальном режиме. «Всё это приводит к разрушению конструкции дорожных одежд, и перед нами стоит задача по поиску и внедрению эффективных технологий строительства и реконструкции автомобильных дорог. К сожалению, большинство средств выделяется не на развитие сети дорог, а на их ремонт и содержание. Необходимо строить автомобильные дороги таким образом, чтобы на ближайшие десятки лет мы забыли о ремонте и развивали сеть российских трасс», – сказал Виктор Васильевич.

Многие спикеры отметили, что для решения проблемы нужно увеличить долю дорог с цементобетонным покрытием, но многие задачи, в том числе и

Предложенные на конференции решения дадут возможность дорожникам повысить межремонтные сроки.

поставленная правительством – увеличение межремонтных сроков с 6 до 12 лет по ремонту, и до 24 лет по капитальному ремонту, не решаются одномоментно. «Такие конференции помогают пройти этот путь максимально быстро, с каждым годом увеличивается количество внешних участников, в том числе из СНГ, в этом году прибыли почти 40 делегатов из ближнего и дальнего зарубежья», – подчеркнул значимость форума и.о. председателя Межправительственного совета дорожников Бури Каримов.

Весь день на трибунах, и даже в буфетах и коридорах члены Ассоциации бетонных дорог обсуждали эффективные технологии продления службы дорожной одежды, перспективы и экономические





ВИКТОР УШАКОВ:

«**НЕОБХОДИМО СТРОИТЬ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ТАКИМ
ОБРАЗОМ, ЧТОБЫ НА БЛИЖАЙШИЕ
ДЕСЯТКИ ЛЕТ МЫ ЗАБЫЛИ О РЕМОНТЕ
И РАЗВИВАЛИ СЕТЬ РОССИЙСКИХ ТРАСС»**

аспекты выбора различных типов покрытий. Никто не собирался изобретать велосипед, опыта строительства «бетоннок» россиянам не занимать, проложенные еще в 1950–70-х годах, они до сих пор нормально служат. Практически все взлетно-посадочные полосы в крупных российских аэропортах – цементобетонные. Главная беда в том, что наши строители не всегда четко от начала до конца следуют технологии. Поэтому нужно разработать новую нормативно-техническую документацию, нужны стандарты, которые позволят широко применять инновации на практике. Директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский уверен, что нормативная база в области дорожно-транспортного строительства, как и в любой другой строительной сфере, должна находиться в постоянном развитии, ее нужно регулярно дополнять данными о правильном использовании новых материалов, правилами применения современных новых технологий. Леонид Адамович рассказал о большой работе по техническому регулированию строительной отрасли и представил разработанные

специалистами «СОЮЗДОРСТРОЙ» видео-приложения к стандартам НОСТРОЙ.

Начальник отдела технической политики и инновационных технологий Государственной компании «Автодор» Юрий Рюмин напомнил про основные направления реализации технической политики госкомпании и подчеркнул ее опыт при строительстве и эксплуатации трасс, в том числе с применением современных технологий, повышающих не только срок службы, но и безопасность дорожного движения. «Каждый год мы собираемся в МАДИ, для того чтобы сверить часы, скорректировать вектор движения в части повышения межремонтных сроков дорог», – подчеркнул Рюмин.

Причем современные технологии дорожники могут найти в Реестре новых и лучших доступных технологий. Об этом сообщила начальник Управления инноваций и НИОКР ОЦК Елена Кашевская, презентовав участникам конференции формирующийся в ФАУ «РосдорНИИ» профильный банк данных. Свежими разработками в сфере дорожного строительства поделились не только российские разработчики, но и представители Ассоциации бетонных дорог США, крупной американской компании GOMACO, коллеги из Франции. Предложенные на конференции решения дадут возможность нашим дорожникам повысить межремонтные сроки, но в любом случае стоит помнить, что испортить можно любое дело. Грубые нарушения технологии строительства и эксплуатации дорог, отсутствие ГОСТа на дорожный цемент, применение некачественного сырья – все это привело к тому, что в 1980-х годах «цементобетонную» технологию в РФ запретили, научные исследования прекратили. Важно не наступить на те же грабли. ■

Мария Гошина

