

ПЕРСПЕКТИВЫ УСТРОЙСТВА ДОРОГ С ЦЕМЕНТОБЕТОННЫМ ПОКРЫТИЕМ

В 2017 году Правительство России предписало увеличить межремонтные сроки эксплуатации федеральных второстепенных до 12 лет, по сравнению с текущим уровнем — до 24 лет. По мнению многих специалистов, это представляется возможным осуществить, прежде всего, на дорогах с цементобетонным покрытием. Не случайно в феврале в рамках сочинского Инвестиционного форума Росавтодор и «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» подписали меморандум о сотрудничестве. В этой связи напрашивается вывод о том, что в ближайшие годы в нашей стране все-таки начнет активное строительство бетонных дорог. Однако готовы ли рынок к таким событиям? К обсуждению ситуации журнал «Дороги. Инновации в строительстве» пригласил отраслевых экспертов и специалистов-практиков. Основные материалы получившегося третьего круглого стола уже опубликованы, но комментарии по ключевым вопросам продолжили поступать. Эти ответы мы и представляем сейчас вниманию читателей.

На уровне Правительства РФ выдвигались инициативы по стимулированию строительства дорог с цементобетонным покрытием. Известны ли вам реальные достижения в этом направлении?

Виталий Богаченко:

— В вопросе стимулирования строительства дорог с цементобетонным покрытием государство находится в самом начале пути. Несмотря на то что приоритетное развитие этого направления было заложено в документах федерального уровня (Транспортная стратегия РФ от 2008 года, Стратегия развития промышленности строительных материалов от 2016 года), конкретные действия для практического внедрения технологии не предпринимались. Тем не менее, на данный момент все-таки наметился прогресс в этом вопросе.

В феврале текущего года Правительство РФ поручило профильным министерствам подготовить предложения по увеличению объемов строительства автомобильных дорог с применением цементобетонных покрытий с учетом оценки их экономической эффективности. Минтранс уже должен был представить премьер-министру свои наработки. И мы очень надеемся, что в этом документе отражена необходимость развития цементобетонных дорог. Широкое внедрение такой технологии в условиях дефицита стройматериалов для асфальтобетонных покрытий представляется самым очевидным путем достижения целей, поставленных в нацпроекте «БКАД».

В любом случае, на государственном уровне должен появиться конкретный план действий по развитию бетонных дорог. В частности, в него должно войти обязательное экономическое сравнение вариантов конструкций жестких и нежестких дорожных одежд при проектировании с учетом эксплуатационных затрат в рамках жизненного цикла. Это позволит выбирать наиболее эффективное решение в каждом конкретном случае.



Окончание. Начало в №76

В нашей стране когда-то выпускали технику для строительства цементобетонных дорог. Какие условия необходимы для того, чтобы возродить отечественное производство?

Виктор Ушаков:

— Если на уровне Правительства РФ будет принята программа строительства автомобильных дорог с цементобетонными покрытиями, то, с учетом государственной политики на локализацию, появится спрос на отечественную технику. Как и было в 70-е годы XX века, когда в СССР приступили к массовому строительству дорог из бетона с помощью американского комплекса «Автогрейд». Тогда Брянский машиностроительный завод организовал на его основе выпуск отечественных складочных машин ДС-100 и ДС-101.

На сегодняшний день необходимо политическое решение о строительстве дорог из бетона, которое даст толчок развитию дорожной отрасли и производству специальной техники, а в итоге — экономике России в целом.

СИБИРСКИЙ ОПЫТ

Н бл все ФКУ «Сибупр втодор» н ходят ся в общей сложности 600 км дорог с цементобетонным покрытием (это четверть общей протяженности подведомственной сети), из них 473 км — в Новосибирской обл сти.

В н стоящее время (с 2015 по 2020 гг.) упр вление ре лизует в этом регионе проект реконструкции (с ч стичным новым строительством) 30-километрового уч стк феде р льной втодороги Р-254 «Иртыш» с цементобетонным покрытием н всем протяжении. Дв эт п из трех общей протяженностью 16,5 км уже введены в эксплу т цию. Р боты продолж ются н последних 13,5 км.

Одновременно строится Восточный обход Новосибирск протяженностью 80 км — т к же четырехполосн я дорог с покрытием из цементобетон . **В** н стоящее время ведется строительство I эт п (20 км).

К к уверяет ФКУ «Сибупр втодор», под рядные орг низ ции, з действов нные н объект х с цементобетонным покрытием, обл д ют необходимым п рком современной техники.



Виталий БОГАЧЕНКО,
директор по корпоративным
отношениям компании
«ЛафаржХолсим Россия»,
председатель Комитета по
строительству и производству
строительных материалов
Ассоциации Европейского Бизнеса



Виктор УШАКОВ,
д. т. н., проректор по научной
работе МАДИ, президент
Ассоциации бетонных дорог