

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО: БЕЛГОРОДСКИЙ ОПЫТ

Требования к качеству и долговечности дорожных артерий страны постоянно растут. А между тем реальное положение дел остается сложным. Поэтому особого внимания заслуживают положительные примеры отдельных российских регионов. Например, за последние годы в числе лидеров отрасли прочно обосновались белгородские дорожники.

СИЛА ОБНОВЛЕНИЯ

Основная сеть дорог общего пользования Белгородской области была построена еще по нормативам и технологиям 70-х гг. прошлого века, рассчитанных на меньшую интенсивность движения и меньшую грузоподъемность используемого в то время автотранспорта. Это относится и к основным магистралям опорной сети, в число которых входят трассы на Губкин — Старый Оскол — Воронеж, на Корочу — Алексеевку — Павловск, на Грайворон, Волоконовку, Старый Оскол — Новый Оскол — Валуйки — Ровеньки и др. Все они служат уже по 40 — 50 лет, причем с каждым годом испытывают все возрастающие нагрузки. В результате постоянного увеличения интенсивности транспортных потоков, в том числе роста удельной доли большегрузного транспорта, ресурс дорожных покрытий неминуемо истощается. На начало этого года общая протяженность автомобильных дорог общего пользования области оценивалась в 7 124 км, из которых с твердым покрытием — 6 569,4 км (92%). Без своевременных работ по ремонту и реконструкции дорожной одежды поддерживать эксплуатационные характеристики магистрали было бы невозможно. На заседании правительства Белгородской области летом этого года среди актуальных перспективных задач по строительству новых высококлассных дорог были отмечены направления Таврово — Соломино — Разумное, Разумное — Севрюково — Ближняя Игуменка — Новосадовый и далее на Хохлово — Терновку с выходом на М-2 «Крым», что позволит создать Восточное обходное кольцо вокруг Белгорода для пропуска транзитного транспорта из юго-восточных районов области и прилегающих регионов России и Украины. Также признается необходимым строительство прямого выхода на пос. Борисовку и далее до г. Грайворона с его обходом и выходом к границе Украины.

При ремонте существующих и в процессе проектирования и строительства новых трасс требуется учитывать не только

сегодняшние нагрузки, но и прогнозируемые на ближайшее будущее (и не только). Собственно, этому способствуют и новые нормативные требования, соблюдение которых при строительстве новых дорог, реконструкции и ремонте существующих должно обеспечить достойное качество работ.

Еще одной важной предпосылкой этого становится перевооружение предприятий области строительной техникой и оборудованием, без чего невозможно эффективно использовать передовые технологии и материалы. Кроме того, инновационные подходы позволяют не только улучшать качество дорожного покрытия, но и наращивать объемы и сокращать сроки строительных работ. Сейчас при устройстве асфальтобетонных покрытий применяются современные импортные асфальтоукладчики, оборудованные навесной бесконтактной ультразвуковой системой нивелирования, которая позволяет значительно улучшить ровность поверхности укладываемого асфальтобетона. Белгородские подрядчики имеют такие механизмы, как ресайклеры и дорожные фрезы, с помощью которых проводятся работы по капитальному ремонту покрытий автодорог. Подобная техника позволяет удалять изношенный слой асфальтобетона, перерабатывать его и после добавления нового материала совместно со структурирующими добавками заново укладывать в основание покрытия, а затем производить укладку асфальтобетонного покрытия. В результате повышается несущая способность дорожной одежды, увеличиваются межремонтные сроки, а главное, появляется возможность в короткие сроки производить значительные объемы работ.

Одновременно с техническим перевооружением активные усилия прилагаются в области разработок новых асфальтобетонных смесей. Известен также передовой опыт белгородских дорожников и в применении цементобетонных покрытий дорог. Немалым подспорьем в этом является научный потенциал Белгородского государственного технологического университета им. В. Г. Шухова, специалисты которого уделяют данной теме большое внимание.

СТАВКА НА ИННОВАЦИИ ОТКРЫВАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ

В ГУ «Управление автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области» отмечают, что свои положительные плоды приносит внедрение в дорожном строительстве новых технологий.

Например, значительно улучшает процесс укладки и уплотнения основания методика устройства основания под дорожную одежду из щебеночно-песчаной смеси. Здесь используются строительные материалы (щебень различных фракций, отсев) местного производства. Для улучшения сцепления колес с покрытием, повышения сопротивления постоянной деформации, обеспечения водонепроницаемости, а также стойкости к образованию трещин и колейности практикуется устройство верхнего слоя покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА). Все это позволяет снизить затраты на содержание дорожного покрытия. Перед укладкой асфальтобетонной смеси (для обеспечения качественного сцепления с нижними слоями покрытия и сокращения расхода битума) в качестве подгрунтовки широко применяется битумная эмульсия (ЭБК-2).

Использование габионных конструкций (георешетки, геосетки и др.) помогает укреплять основания насыпи на слабых и обводненных грунтах, а также успешно решать две важные задачи: по армированию высоких насыпей для их устойчивости и по армированию асфальтобетонного покрытия для борьбы с образованием трещин и колейности. Геосинтетические материалы используются также при устройстве путепроводов тоннельного типа, прокладке труб из гофрированного металла, устройстве оснований при возведении насыпей и оснований под дорожную одежду в выемках, где присутствуют слабые, пучинистые и обводненные грунты. При этом сокращаются сроки строительства, обеспечивается наилучшая устойчивость насыпей и дорожной одежды при слабых грунтах, снижается стоимость строительства.

С целью перспективного развития транспортной инфраструктуры летом этого года была принята программа «Совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры Белгородской области на период 2011 — 2017 годы». В ее основу легла концепция развития территории Белгородской области, ее транспортной инфраструктуры и связей с соседними регионами (разработчик — ЦНИИП по градостроительству РААСА). Общий объем средств на реализацию программы (в рамках областной целевой программы) составит порядка 41,5 млрд рублей. Всего прогнозируется построить и реконструировать 644 км автодорог, что в среднем составляет по 90 км в год.

Андрей МЕЛЬНИКОВ