

На КАД появится автополигон



ПЕТЕРБУРГ ЗАЙМЕТСЯ ПРОБЛЕМОЙ РАЗБИТЫХ РОССИЙСКИХ ДОРОГ: ЗДЕСЬ ПОМОГУТ СОЗДАНИЮ НОВЫХ ФАСОНОВ «ДОРОЖНЫХ ОДЕЖД» ДЛЯ ВСЕЙ СТРАНЫ

Об этом «Вечернему Петербургу» рассказал главный инженер Дирекции по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербурга (ДСТО) Сергей Шпаков (на фото).

ФАСОНЫ ЭПОХИ ДИСКО

Те колеи, в которых мы, автомобилисты, аквапланируем, и те стыки, на которых бьем подвески и прочее из движимого имущества, — все это, оказывается, наследие 1970-х — 1980-х годов: дороги строятся по нормативам времен заката СССР, или эпохи диско, если смотреть на мир оптимистичней.

На заседании президиума Госсовета 8 октября (в Новосибирске) по вопросам совершенствования сети автодорог президент РФ Владимир Путин отметил: «Очень медленно решается одна из актуальных проблем дорожного строительства — увеличение срока службы так называемых дорожных одежд. По ряду правил в этой области дорожники всё еще ориентируются на нормы тридцатилетней давности. Но ведь тогда и транспортные нагрузки были совершенно другими, не говоря уже о материалах и технологиях, которые применяются сегодня во всем мире, а у нас пока нет или очень мало распространены к применению».

«Это странно даже, просто странно: технологии есть, материалы есть, а по бюрократическим соображениям их до сих пор невозможно использовать. Даже удивительно просто, косность какая-то», — передают слова президента официальные источники.

НАСЛЕДИЕ ПРИВАТИЗАЦИИ

Дорожники подтверждают: да, они проектируют и строят по нормативам 30-летней давности. По строительным нормам и правилам 1985 года — откорректированным СНиПам 1972 года. После этого периода нормативами больше некому было заниматься.

Сергей Шпаков, главный инженер Дирекции по строительству транспортного обхода города Санкт-Петербурга (который мы именуем КАД), может перечислить не один транспортный и дорожный НИИ Ленинграда, исчезнувший в годы приватизации, в середине 1990-х.

«Не осталось государственных НИИ, все они были акционированы, их деятельность свелась к извлечению скоротечной коммерческой прибыли», — говорит Сергей Иванович.

Тем временем появлялись новые материалы, под их использование создавали отдельные разрешительные документы, дорожниками проводились эксперименты на отдельных участках. Например, летом 2013 года на Невском проспекте появился необычный крупнозернистый асфальт: дорожники испытывали структуру,



К сожалению, сейчас такие дефекты асфальта на наших дорогах — обычное явление.

подверженную меньшему колееобразованию и более устойчивую к истиранию. На КАД также периодически проводятся эксперименты с новыми материалами — на участках 250 — 300 метров, говорит главный инженер.

НОВЫЕ НОРМАТИВЫ

Сейчас, рассказывает Сергей Шпаков, по заданию Росавтодора создаются новые нормативы. В них заложен межремонтный срок эксплуатации дорог до 12 лет — против 7 лет из действующих норм. Вероятно, дорогам должен быть обеспечен уже жесткий «панцирь», а не «одежды», под которыми мы видим нечто мягкотелое, изнашивающееся в два-три сезона: некую халатность.

Росавтодором новые материалы для новых российских дорог станут испытываться в трех климатических зонах: общераспространенной центральной, на Крайнем Севере и в гористо-степной зоне Предкавказья. Для изучения экстремальных аспектов севера и юга выбраны Якутия и Ростов-на-Дону. Особенности дорог общероссийского характера протестируют в Петербурге. Участки кольцевой автодороги Петербурга и станут экспериментальными для всей страны.

ТЕСТЫ НА ДОЛГОВЕЧНОСТЬ

Как рассказал «ВП» Сергей Шпаков, КАД будет состоять из двух элементов. Первый — четырехкилометровый дублирующий участок одного направления, построенный на внутреннем кольце КАД. Автомобили будут попеременно следовать как по трассе-дублеру, так и по основной магистрали. При отводе движения на «запасной путь» исследователи будут разбирать освободившуюся проезжую часть, заменяя испытываемые конструкции

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ЭЛЛИПС

Второй элемент полигона — это эллипс, по которому устроят движение спецтранспорта. Эллипс, также протяженностью в четыре километра, превратят в своего рода полосу испытаний. Дорожное покрытие эллипса станут терзать шипованной резиной в летних условиях, устраивать ему повышенные весовые нагрузки и прочее — командам ТВ в пору вставать в очередь для съемок экстрим-сюжетов.

Новые нормативы передовых, разбитых дорог должны появиться где-то в 2015 году. По сообщениям Росавтодора, в 2014 году доля дорог, соответствующих нормативам (существующим), составит 52%, в 2018 году — 84%.

«дорожной одежды». Все эти участки будут под контролем датчиков, измерителей и так далее — Сергей Иванович чертит схему пути, испещренную знаками систем наблюдения. Будут ли оповещать водителей о том, что они участвуют в федеральном эксперименте? Нет, дополнительно предупреждать не будут. Водители «физически не заметят», по какому участку — традиционному или экспериментальному — они едут, говорят в дирекции по строительству транспортного обхода.

«В составе кольца будут построены искусственные сооружения различных видов: водопропускные трубы, тоннели и эстакадные участки», — сообщает Сергей Шпаков о проекте.

Внутри эллипса разместятся лаборатории, по горячим следам исследующие результаты истязаний «дорожных одежд», а также административные здания дорожных ведомств. Предполагается, дирекция КАД покинет тот изящный особняк купца Форостовского на 4-й линии Васильевского острова, в котором она сейчас располагается, и также переедет на полигон.

По словам Сергея Шпакова, стоимость петербургского автодрома — 4,5 млрд. рублей. Конкурс на строительство будет объявлен к середине 2016 года. 2018 год — дата запуска полигона в работу.