



Частные инвесторы и концессионеры дорог ищут более долговечные покрытия, чтобы сократить издержки на содержание трасс в будущем
 Фото Александра Корякова

Применение специальных материалов увеличивает интервал между ремонтами дорог до 30–40 лет, что в среднем в 6–8 раз больше, чем сейчас в России
 Фото Александра Корякова



ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Использование новых технологий в проектах государственно-частного партнерства — не редкость, отмечает руководитель коммуникационного агентства Артур Щеглов. «В проектах ГЧП инновационные технологии встречаются чаще, чем там, где частный капитал не задействован. Причина проста: любой инвестор заинтересован в как можно более долгом пребывании построенного объекта в рабочем состоянии и минимизации затрат на ремонт и содержание. Проекты в сфере дорожного строительства не исключение», — поясняет он.

«После завершения строительства мы будем эксплуатировать дорогу 30 лет, и уже на этапе строительства предпочитаем инвестировать в новые технологии, чтобы в дальнейшем сократить вложения в ремонт», — говорит директор концессионной компании, строящей в столице платную скоростную магистраль Северный дублер Кутузовского проспекта, Денис Янев.

Покрытие на Западном скоростном диаметре выполнено с использованием полимербитумных вяжущих, рассказывает господин Ефанов. «Это не новая технология, она апробирована на множестве объектов, но до сих пор применяется только на ответственных и сложных объектах, а не повсеместно. Это покрытие дороге, но главное — оно требует высокой культуры производства и укладки, что пока присуще не всем дорожно-строительным организациям, поэтому данная технология на обычных дорогах пока применяется редко, преимущественно на мостовых сооружениях, где требования к покрытию выше, а его ремонт и замена — гораздо сложнее, чем на дороге», — объясняет эксперт.

В строительстве Северного дублера Кутузовского проспекта применяется передовая гидроизоляционная система немецких разработчиков, которая состоит из эпоксидного праймера, напыляемой гидроизоляции и литого асфальтобетона, рассказывают в концессионной компании. В верхнем слое покрытия дорожной одежды используется высокопрочный щебень из габбро-диабазы и полимерный битум. Применяются также геотекстильные материалы совместно с армогрунтовыми конструкциями насыпи для укрепления конструкций переходных зон между искусственными сооружениями и дорожной частью. Применение специальных материалов для гидроизоляции в Германии увеличивает интервал между ремонтами до 30–40 лет, что в 6–8 раз больше, чем в России, приводит статистику руководитель строительной компании Анатолий Шрейдер. Главное условие долговечности дороги — надежный водоотвод, в котором применяется ливневая канализация и системы из композитных материалов, которые вдвое повышают пропускную способность коммуникаций и делают их более устойчивыми к коррозии. Суммарная толщина асфальта на новой трассе составляет 30 см, в то время как обычная практика российских дорожных компаний — 20 см. Для снижения образования колеи строители используют полимербитумные вяжущие не только в верхнем, но и в двух расположенных под ним слоях покрытия. В несущем слое основания используется смесь из гранита, в результате коэффициент запаса прочности возрастет до 2 по сравнению с нормативом 1,3, рассказывают специалисты.

Концессионные проекты предусматривают более надежные конструкции дорожных одежд, рассчитанные на максимальный срок службы, соглашается с коллегами господин Ефанов. «Нет никаких ограничений для того, чтобы подобные подходы использовать на дорогах, которые строятся за бюджетные средства. Однако зачастую во главу угла ставят экономию средств вместо их рационального использования. В то время как концессионеры понимают, что повышенные, но грамотные капитальные вложения окупаются за счет снижения эксплуатационных расходов», — добавляет он.