

Почему дороги превращаются в окопы

Все чаще на городских улицах стали появляться глубокие колеи. Можно подумать, что они возникают только на разбитых дорогах, где ямы и колдобины — заурядное явление. Ан нет! Автолюбители попадают в борозды, проезжая по еще относительно новым трассам. Почему так происходит, ни чиновники, ни ученые, ни бизнесмены точно пока не знают. Одни винят плохое проведение ремонтных работ, другие — низкое качество асфальтобетона, третьи — климат. Точку в споре должны поставить специалисты Рижского технического университета, начавшие по заказу столичной мэрии исследование проблемы.

Алексей ДУНДА

Какое же надо иметь терпение, чтобы ездить по Риге! Кроме постоянных пробок нашим водителям портит нервы и далекое от идеала качество дорог. В текущем году департамент сообщения муниципалитета на приведение их в божеший вид потратил 5 млн. латов.

"Чтобы все столичные улицы и мосты стали гладкими как стекло, по нашим подсчетам, требуется около 80 млн. латов. Самоуправление не в силах выделить такие огромные средства из своего бюджета. Те деньги, что есть, отводятся обычно на исполнение первоочередных работ", — посетовал в беседе с **Эдгар Стродс**, заместитель директора департамента сообщения мэрии.



Самое обидное, что даже движение по недавно отремонтированным улицам приносит мало удовольствия. "На многих участках новое полотно деформируется и на нем образуются глубокие колеи", — рассказал **Юрис Науджунс**, декан строительного факультета Рижского технического университета. — Зимой прогибы покрываются льдом и возрастает риск аварий, ведь, попав в такую борозду, машине не удастся сразу остановиться".

Проблему нужно решать. Но как, пока никто не знает, поскольку причина появления складок на асфальте остается невыясненной. Их происхождение по заказу департамента сообщения сейчас в ходе исследования пытаются выяснить специалисты РТУ.

Виноват битум?

Несмотря на то, что работа только началась, промежуточные итоги ученые уже подвели. Они выявили одну закономерность: колеи образуются в местах резкого торможения транспорта (на перекрестках и остановках). Больше всего деформируется асфальтобетонная смесь ABS-11 и ABS-16, в состав которой входит битум.

"Наши эстонские коллеги также столкнулись с подобной проблемой. На их взгляд, причиной является плохое качество материала. Доля правды в этом есть, ведь после того, как цены на нефть стали расти, многие производители начали экономить", — полагает Э.Стродс.

Сейчас в Латвии действуют 15 асфальтобетонных заводов. Они выпускают продукцию нескольких марок, к примеру, АВТ, АГ, ВСС, АБС. "Последняя по своим техническим показателям превосходит аналоги. К слову, она дороже на 10-15%. Так что не в качестве дело", — выразил несогласие с чиновником директор ООО *Rodeks* Улдис **Клаперис**.

Г-н Науджунс также воздерживается от поспешных выводов. По его словам, загвоздка скорее носит химический характер: "Если объяснять простым языком, то при высоких температурах свыше 50 градусов битум принимает свойства жидкого вещества, т.е. плавится. Любая проезжающая машина продавливает всю поверхность. Зато, когда жара спадает, асфальт вновь затвердевает и расправить покрытие уже невозможно".

"Горячая" дорога

Но ведь жара в 50 градусов Цельсия характерна для африканских стран. Почему же проблема актуальна для Риги, расположенной в северных широтах? Дело в том, что при укладке нового полотна его температура достигает 100 градусов Цельсия. Чтобы оно остыло, требуется его охладить хотя бы до 40 градусов, на что уходит зачастую больше суток. Если направить поток транспорта раньше срока, то еще гибкий асфальт не выдержит груза и деформируется.

Как пояснил г-н Стродс, департамент строго следит за тем, чтобы запрет на движение по свежеложенному покрытию длился достаточно долго, а автомобили не ездили по "горячей" дороге. Однако Ю.Науджунс ставит его слова под сомнение: "Можете себе представить, чтобы, скажем, Вантовый мост перекрывали на 24 часа? Весь город окажется парализован. Поэтому допускаю, что нередко ограничения снимаются слишком рано".

Еще одной причиной появления борозд он считает очень интенсивное движение в столице. Вместе с гидрометеорологическим центром ученые летом замерили температуру воздуха на расстоянии метра от асфальта. Полученные данные неприятно удивили: с 11.00 до 20.00 под колесами автомобилей творится настоящее пекло. Температура покрытия в часы массового скопления транспорта превышает 50 градусов Цельсия. Т.е. дороги в буквальном смысле плавятся. Следующим летом ситуация повторится и колея углубляется.

Толщина — дело тонкое

По мнению Ю. Науджунса, свою лепту в образование волн вносят и технологические особенности ремонта улиц. Согласно мировым стандартам, толщина нового полотна для асфальтобетона ABS-11 и ABS-16 должна быть в интервале 3-5,5 сантиметра. Но если здесь раньше были углубления, то дорога в этих местах получается на пару сантиметров "весомее". Очень толстый слой покрытия более подвержен изменениям структуры под тяжестью колес. Даже ничтожного отхождения от нормы достаточно для того, чтобы улица "поплыла". У нас же, по замерам специалистов РТУ, в 30% случаев стандарты не соблюдались.

Винить дорожные компании в непрофессионализме нельзя. Защитником своих коллег выступил председатель правления ООО А.С.В. Валдис **Лейниекс**: "Во-первых, любая фирма дает трехлетнюю гарантию. Если за это время возникают какие-то проблемы, то мы их устраняем за свой счет. Выходит, мы сами заинтересованы в качественном исполнении работ. Во-вторых, никто по собственной воле не сделает дорогу толще, ведь тогда придется больше тратить на закупку асфальтобетона".

Непосильная ноша

Серьезные неприятности доставляет и переполненный общественный транспорт. "Практически возле каждой остановки приходится преодолевать настоящие окопы", — заметил В.Лейниекс.

Появляются проблемные участки и на постоянных маршрутах фур. Многие коммерсанты в погоне за прибылью стараются загрузить автомобиль до отказа, лишь бы не нести лишних расходов. Вот и получается, что едут лесовозы тяжестью 80 тонн при норме 40, а вес на одну ось составляет 15 тонн при допустимых 10. Асфальт просто продавливается.

"Как ни ремонтируй улицы в направлении таможенных складов, а они все равно изнашиваются с невиданной быстротой. И никакие запреты не помогают. К примеру, два года назад мы полностью поменяли покрытие на ул. Лиепаяс. Я сам видел, как буквально на следующий день по ней прополз грузовик, хотя им на участке нельзя было ехать еще месяц", — поделился печальным опытом У.Клаперис.

Собеседники **8** единодушны в одном. Начать борьбу с бороздами нужно с полной реконструкции всех столичных улиц: щебень под слоем асфальта за годы эксплуатации уже давно превратился в подобие каши, а значит, выдержать поток транспорта дороги не в состоянии. Параллельно необходимо разгружать рижские трассы. Ситуация улучшится, если будут осуществлены все проекты думы по строительству новых мостов, туннелей и магистралей. Но это — меры глобальные. А вот что делать столичной мэрии при ее ограниченных финансовых возможностях, станет ясно после завершения исследования РТУ.