

«Политические» километры

Вступивший в силу с 1 января 2014 года закон о федеральной контрактной системе нашел свое место в жизни и должным образом простимулировал дорожных строителей. В Москве и Санкт-Петербурге дорожники стали активнее применять материалы с улучшенными качественными характеристиками, которые позволяют существенно увеличить срок жизни дорожных одежд и в перспективе снизить затраты на их эксплуатацию. В стране стали появляться автомобильные дороги, отвечающие современным требованиям, однако эти дороги расположены главным образом в Центральном регионе России.

Почему же данный законопроект практически не коснулся регионов? Интенсивность автомобильных перевозок в регионах год от года существенно возрастает, стремительно растет транспортная нагрузка на существующие магистрали, а вот география применения приготовленных асфальтобетонных смесей на качественно модифицированных битумах остается практически неизменной.

Причин этому несколько: регионам по-прежнему выделяют существенно меньше денег на строительство и эксплуатацию автомобильных дорог. Казалось, было бы логичным строить качественные дороги с большим межремонтным сроком эксплуатации, а вновь выделяемые государственным бюджетом средства направлять на строительство новых автомагистралей. Рекомендованное к применению качественное полимерно-битумное вяжущее (ПБВ) по ГОСТ Р 52056-2003 на основе СБС практически не применяется в регионах, так как технология его производства связана с дорогостоящим оборудованием – коллоидными мельницами. К тому же транспортировка готового полимерно-битумного вяжущего такого типа на большие расстояния или нерентабельна, или попросту невозможна, так как срок жизни готового вяжущего на основе СБС весьма короток.

В мире и в России в частности разработано существенное количество полимеров и полимерных композиций, которые можно рассматривать в качестве альтернативы существующему полимермодифицированному вяжущему на основе СБС.

Два года назад специально для регионов была разработана комплексная полимерная добавка ДОРСО для модификации битума без дорогостоящих установок. Интервал пластичности полученного на базе БНД 60/90 вяжущего составил 95 °С, температура пластического размягчения КиШ – 70 °С, температура хрупкости – минус 25 °С с отличной адгезией к основным и кислым каменным материалам. При этом модификацию дорожного битума можно проводить непосредственно в горячей битумной емкости на штатном оборудовании.

Через год появилось новое поколение модификатора – ДОРСО 46-02, позволяющее получить полимермодифицированный асфальтобетон, минуя фазу отдельного приготовления модифицированного битума. Модификатор ДОРСО может быть введен на АБЗ любого типа непосредственно в асфальтобетонный смеситель. Успешные испытания были проведены на ОАО «АБЗ-1» в Санкт-Петербурге. Была получена асфальтобетонная смесь с показателями, превосходящими мелкозернистую смесь типа А марки I ГОСТ 9128-2009 по глубине колеи на 28 %, скорости образования колеи – на 29 %, сдвигоустойчивости по сцеплению при сдвиге при плюс 50 °С – на 35 %, а также лучшую по водостойкости и водостойкости при длительном водонасыщении. Характеристики произведенного асфальтобетона по устойчивости к колееобразованию соответствуют лучшим европейским стандартам, глубина колеи после 20 тыс. проходов колеса составила

Эва Пласт
Группа компаний ТИАЛ

117630, Старокалужское шоссе, д. 62, стр. 1,
корп. 4, офис 40

Тел.: +7 495 4112952, Факс: +7 495 9747008,
www.eva-plast.ru

E-mail: info@eva-plast.ru,
info.tvaplast@gmail.com





всего 3,1 мм (по EN12697.22.-2003). А в настоящее время испытана рецептура для магистралей с особенно высокой транспортной нагрузкой с устойчивостью к колейности не более 1,5 мм после 20 тыс. проходов (по EN12697.22.-2003).

Казалось бы, было найдено оптимальное решение, позволяющее производить асфальтобетонную смесь на модифицированном битуме в регионах вне зависимости от их удаленности от центра. Но жизнь оказалась значительно сложнее...

В России не существует нормативных документов на применение этих самых альтернативных полимеров для производства современных качественных асфальтобето-

нов, которые бы не только учитывали климатические, географические особенности регионов, нагрузку от интенсивности движения, а просто бы разрешали их применение в дорожном строительстве. В то же время государственные надзорные органы строго следят, исполняя свои непосредственные обязанности, за соответствием вновь создаваемой проектной документации нормативным документам буквально прошлого века!

Таким образом, регионы при недостатке финансирования, недоступности современных технологий для полимерной модификации битумов и асфальтобетонов вкупе с безнадежно устаревшими нормативными документами, по существу, становятся заложниками, отрезанными от возможностей строительства современных автомагистралей.

Регионы вынуждены на свой страх и риск искать пути разрешения годами сложившейся практики. Например, руководство Управления автомобильных дорог Тамбовской и Псковской областей при поддержке администрации пытаются преодолеть многочисленные финансовые и бюрократические препоны. Там верно понимают перспективы применения новых технологий, использование которых при относительном удорожании устройства дорог на начальном этапе ведет к значительному увеличению межремонтных сроков и снижению эксплуатационных расходов в дальнейшем. Применение новых материалов делает эти технологии экономически выгодными, ведь один ямочный ремонт обходится значительно дороже первоначального удорожания асфальтобетона.

В то же время в других регионах по старинке предпочитают зарабатывать политические дивиденды, производя сверхплановые километры технологически устаревших дорог на рядовом БНД, зачастую забывая, что через два года им придется ремонтировать не только плановые, но и лишние «политические» километры.

Сложные условия в регионах заставляют российские компании разрабатывать новые полимерные композиции, зачастую не имеющие зарубежных аналогов, а также уникальные технологии, не требующие внушительных затрат на специальное производственное оборудование. Однако крайне необходимо разрабатывать и региональные стандарты на асфальтобетонные покрытия, приготовленные на модифицированном битуме, отвечающие современным требованиям высоких транспортных нагрузок, климатических и географических особенностей регионов.

И прежде всего новые стандарты не должны иметь рамочный характер, не ограничивать, а стимулировать поиск и применение новых полимерных материалов в дорожном строительстве.

