

«Дороги нужно знать в лицо»

Депутат Госдумы Сергей Тен предложил заняться диагностикой и ресайклингом

Анна Соколова,
«СМ Номер один»

Более 73% областных и почти 63,5% муниципальных дорог в Иркутской области не соответствуют нормативным требованиям. И эти официальные цифры нуждаются в уточнении. На самом деле ситуация значительно хуже. Об этом 11 апреля на брифинге сообщил депутат Госдумы РФ, заместитель председателя комитета по транспорту Сергей Тен, представляя свои предложения в проект стратегии социально-экономического развития Иркутской области до 2030 года.

— Эти цифры вызывают сомнения, потому что у нас, в дорожной отрасли, нет такой процедуры, как постоянная диагностика автодорог. Мы не знаем наверняка, в каком состоянии находятся дороги, — отметил Сергей Тен. — Уже сегодня надо заниматься диагностикой дорог, чтобы завтра понимать, какой объем ремонтных работ предстоит.



Депутат Государственной думы Сергей Тен на открытии нового участка федеральной трассы Москва — Владивосток в августе прошлого года. Но строя новые дороги, не стоит забывать о ремонте старых. И на этот счет у депутата есть свои предложения.

Диагностика 1 км дорог в среднем может стоить 10—15 тысяч рублей. В целом, чтобы обследовать областную сеть дорог, потребуется от 147 млн до 186 млн рублей.

— Сумма приличная, но делать это все равно нужно, — считает Сергей Тен. — В прошлом году предыдущим правительством была предпринята попытка провести диа-

гностику, заказана концепция развития дорожной сети Иркутской области, которую должен был делать московский Гипродорнии. Порядка 120 млн на это потратили, а в результате не получили ничего, даже диагностики. Нам просто принесли документы, где на бумаге собрали то, что уже и без того было известно.

Для того чтобы оценить состояние улично-дорожной сети в

■ Минимум 10% от размера дорожного фонда региона должно выделяться на Иркутск. Город и городские дороги — лицо всей области. Плохие дороги в Иркутске — проблема не только города, но и всего региона. Сегодня Иркутску, который стоит на пороге юбилея, на дороги выделяется от требуемого объема порядка 170 млн в год, а нужно минимум 750 млн.

городских и сельских поселениях, можно пойти по упрощенному пути: сделать не диагностику, а дефектовую ведомость. С этой работой может справиться специалист, разбирающийся в жилищно-коммунальном и дорожном хозяйстве. Он опишет все ямы, просадки, и будет полная картина состояния дорог.

Сэкономить на недешевых дорожных работах Иркутская область также сможет, приняв региональный норматив по содержанию региональной сети дорог, считает Сергей Тен. По словам депутата Госдумы, наши коллеги

из Новосибирской области такой норматив приняли несколько лет назад. Он оказался в четыре раза меньше, чем федеральный. И это оправданно — нет необходимости на определенных видах дорог тратить столько средств, сколько закладывается на уровне Федерации.

Оптимизировать затраты помогут и новые технологии. В этом плане показателен опыт соседней Республики Бурятия, где дороги с низкой интенсивностью движения (менее 400 автомашин в сутки) ремонтируют методом ресайклирования. На деле это выглядит так: заходит ресайклер на дорогу и перемалывает дорожное покрытие. В машине оно смешивается с цементом или битумной эмульсией. Эта смесь выливается на дорогу, и идущие сзади катки ее уплотняют. И если ремонт 1 км дороги по обычной технологии с асфальтобетоном составляет 13—16 млн рублей, то с помощью этого метода тот же 1 км обойдется в 10 млн. В Бурятии с помощью метода ресайклирования ремонтируется порядка 40 км дорог в год, а у нас ни одного. И это притом, что Бурятия имеет дорожный фонд в два раза меньший, чем наш.