

Пломбы на дорогах



В пятницу, 9 апреля, на выезде к Обкомовским дачам НГС.НОВОСТИ стали свидетелями укладки передового холодного МАК-асфальта

[Посмотреть все фото](#)

[14.04.10] В Новосибирске начался ямочный ремонт холодным асфальтом при минусовой температуре

Красноярский муниципалитет отказался от технологии укладки «холодного асфальта», с помощью которой прошлой осенью производился ямочный ремонт на дорогах столицы края. 5 апреля мэр Красноярска Петр Пимашков заявил, что технология не оправдала ожиданий: через две недели после укатки в нескольких районах города на отремонтированных участках появились трещины. В Новосибирске же холодная укатка для ямочного ремонта дорог используется вовсю. НГС.НОВОСТИ решили выяснить, почему то, что плохо для Красноярска, оказалось хорошо для столицы Сибири.

Изначально технология «холодного асфальта» была разработана, чтобы продлить сезон дорожного строительства, ремонтных работ и, особенно, ямочного ремонта. Если горячий асфальт нельзя укатывать при температуре ниже +5 градусов осенью и ниже +10 весной, то большую часть холодных асфальтов можно использовать при нулевой температуре, а некоторые и при минусовых. Кроме того, для укатки холодного асфальта не нужно расширять выбоины и придавать им специальную форму.

Холодный асфальтобетон представляет собою смесь битума с каменными материалами (щебня и песка). В отличие от горячего, он не требует нагрева — холодная жижа заполняет выбоину и прижимается уплотнителем.

Для того чтобы битум стал жижей, существуют различные технологии. Во-первых, можно очень сильно перемешать его с водой, чтобы получилась эмульсия. Во-вторых, можно превратить битум в гель — вроде того, который выдавливается из тюбика зубной пасты. Такая смесь, называемая МАК-асфальтом, запатентована в США, стоит дорого и особенно любима новосибирскими чиновниками.



В отличие от горячей укладки холодная технология не меняет выбоину, только сушит ее
Поговорив с новосибирскими и красноярскими дорожниками, корреспондент НГС.НОВОСТИ выяснил, что в этих городах используют разные типы холодного асфальта.

«Мы не отказываемся от технологии холодного асфальта вообще, но лишь от его определенного вида, — рассказала Зинаида Вешникова, главный специалист технологического контроля управления автомобильных дорог по Красноярскому краю. — Холодная смесь, которая применялась у нас, была выпущена в Кемерово, и это была смесь на эмульсиях. Производители прорекламировали, и город закупил ее. Осенью эмульсионной смесью попытались залатать дорожные выбоины, но эмульсия не работает в холодное время года, соответственно, когда ее положили, асфальт пошел трещинами и развалился». В красноярской компании «Красавтодорстрой» подтвердили, что холодный асфальт в Красноярске был уложен со множеством нарушений. В частности, когда проводились работы, на улице было мокро.

Валерий Садков, заместитель начальника управления автомобильных дорог Новосибирской области, не удивился, что красноярцы потерпели неудачу. По его словам, не изобретено пока ни одной асфальтовой смеси, которая бы прочно усаживалась во влажные выбоины.

Кроме того, эмульсионные смеси не предназначены для сильных холодов, отметил дорожник. Господин Садков рассказал, что Новосибирск использует разные типы асфальта, но особую надежду возлагает на МАК-смеси, которые укладываются и при минусовой температуре. По сравнению с обычным горячим асфальтом они стоят на 15–20 % дороже. МАК-смеси используются в Новосибирске уже порядка 2 лет, однако сейчас более активно, нежели ранее. Результаты МАК-асфальтирования удовлетворили чиновников. Так, в 2008 на Советском шоссе МАК-асфальтом было закатано большое количество выбоин. Когда через год приехали проверить, «пломбы» были в целостности и сохранности, однако трещинами покрылся асфальт по соседству. Начальник Территориального управления автодорог Константин Громенко сожалеет об этом и подобных случаях — по его словам, ямочный ремонт решить проблему дорог не может, а на полноценный не хватает денег.

Впрочем, несмотря на нехватку денег, в 2009 году в качестве эксперимента МАК-асфальтом выполнили 1 км дороги в Болотнинском районе. По словам господина Садкова, эксперимент был удачным, и вполне вероятно, что небольшие фрагменты дорог в области будут построены именно таким образом.



В качестве эксперимента МАК-асфальтом выполнили 1 км дороги в Болотнинском районе
Специалисты Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии (СибАДИ) считают, что все разновидности холодного асфальта уступают горячему по прочности.

«Использовать такой асфальт можно только для ямочного ремонта и ни в коем случае для строительства дорог, — комментирует Александр Смирнов, завкафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» СибАДИ. — В Красноярске же, помимо того, что асфальт сам плохонький, не смогли соблюсти технологию. Что же касается всех этих новомодных МАК-смесей, то придумали их еще в 1930-е годы, и сравниться с горячим асфальтом они по прочности не могут».

Тем не менее в своей любви к холодному асфальту новосибирские власти непреклонны. «За Красноярский край я говорить не могу, — сообщил глава департамента транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Николай Симонов. — Но мы холодный асфальт применяем в весенний период для того, чтобы перехватить разрушения. Многие критикуют и говорят, что мы ремонтируем дороги и в снег, и в дождь, что это пустая трата средств и сил и потом все отвалится. Но если бы никто не делал сегодня перехватывающего ремонта, который не позволяет допустить больших разрушений, то до положительных температур мы бы расколотили дороги в хлам. А временный ремонт позволяет законсервировать дороги в таком состоянии и не допустить дальнейших разрушений. Это не обсуждается, это понятно всем специалистам. Это делалось и будет делаться. Тем, кто не понимает, будем растолковывать».

*Владимир Иткин
Фото Сергея Ляшко*