А як у іх?

З гумы...

Выкарыстаць каўчук у якасці дарожнага пакрыцця ўпершыню вырашылі брытанцы яшчэ ў пачатку XX стагоддзя. Тады справа была ў шуме, які рабілі тагачасныя аўтамабілі. Нядаўна пра ідэю ўспомнілі нашы суседзі палякі, і ў 2015 годзе мясцовыя вытворцы асфальту распрацавалі тэхналогію атрымання бітуму з дадаваннем гумавай крошкі. Апошнюю атрымліваюць пры перапрацоўцы старых аўтамабільных шын. Іх разбіраюць, здрабняюць і ў вадкім стане дадаюць да бітуму. Атрымліваецца адмысловае вязкае рэчыва для будаўніцтва дарог. Для вытворчасці сумесі на 1 кіламетр пакрыцця трэба ў сярэднім ад 400 да 1200 пакрышак. Перавагі методыкі відавочныя. Па-першае, пакрыццё робіцца ўстойлівым да растрэсквання, старэння і нізкіх тэмператур. У сярэднім, дадаванне 15% гумавай крошкі ў раствор павялічвае тэрмін эксплуатацыі дарог на 15—20 гадоў, што дазваляе сэканоміць на рамонце. Па-другое, на 3—6 дэцыбел змяншаецца ўзровень шуму, выкліканага аўтамабільным рухам. Нарэшце, гэта экалагічна — шыны не спальваюць, а перапрацоўваюць з мінімумам адходаў. У Польшчы пабудавана ўжо больш за 200 кіламетраў такіх дарог.

...з пластыку...

Іншы прыклад рацыянальнага падыходу да другасных рэсурсаў прапанавала галандская кампанія VolkerWessels. Задума заключаецца ў тым, каб ствараць суцэльныя дарожныя блокі з адтулінамі для камунікацый з перапрацаванага пластыкавага смецця. Усталёўваць іх плануецца ў падрыхтаваныя загадзя траншэі — як канструктар. Такая тэхналогія дазволіць адмовіцца ад слаіста-насыпнога метаду будаўніцтва, а таксама аблегчыць наступны рамонт і эксплуатацыю дарог. Па сцвярджэннях распрацоўшчыкаў, пакрыццё будзе значна больш трывалым, чым традыцыйнае. Яно вытрымае тэмпературу ад мінус 40 да плюс 80 градусаў, падыдзе для ўкладкі на любых глебах, а служыць дарога будзе ў тры разы даўжэй, чым асфальтабетон. Праўда, да рэалізацыі справа пакуль яшчэ не дайшла — пакатацца па пластыкавых дарогах не атрымаецца.

...і з сонечных панэляў

Зусім футурыстычны праект развіцця дарожнай сеткі прапаноўваюць французы. Праект будаўніцтва аўтабанаў з пакрыццём з сонечных панэляў ужо зацверджаны ўрадам краіны, да 2021 года там павінна з'явіцца тысяча кіламетраў дарог «двайнога» прызначэння. Умацаваныя фотаэлектрычныя блокі з тонкай плёнкай з полікрысталічнага крэмнію будуць усталёўваць проста на дарожнае пакрыццё. Пры гэтым стваральнікі запэўніваюць, што такая магістраль без дэфармацыі вытрымае нагрузку машыны вагой да 115 тон, што дазволіць прапускаць па ёй самыя буйныя аўтацягнікі. Галоўная перавага, зразумела, заключаецца ў магчымасці генерыравання энергіі. Праект забяспечыць таннай электраэнергіяй каля 5 мільёнаў чалавек — гэта 8 працэнтаў насельніцтва Францыі. Дарэчы, у 2010 годзе падобную задуму пачалі прасоўваць у ЗША, таму цалкам магчыма, што ў хуткім часе нікога ўжо не здзівіш дарогай з сонечных батарэй.

ПА-СУСЕДСКУ

Куды вядзе магістраль

ГЭТА тэма актуальная для кожнага рэгіёна. Але для Гродзеншчыны асабліва, бо менавіта выгляд і стан памежжа ўплываюць на першыя ўражанні замежнага турыста. Выбоіны на дарожным палатне могуць не толькі выклікаць у прыезджых іранічную ўсмешку, але і наогул сапсаваць настрой і ўяўленне аб краіне. Пакутуюць ад штодзённай трасяніны і мясцовыя жыхары.

ЁСЦЬ ІНВЕСТАР

У сітуацыі, калі бюджэтнага фінансавання на дарогі недастаткова, улады Гродзенскага раёна пачалі шукаць іншыя шляхі. Разам з суседзямі-палякамі вырашылі падрыхтаваць праект па добраўпарадкаванні транспартнай інфраструктуры памежных тэрыторый. Такім чынам, Гродзенскі раён прыняў удзел у адным, а затым у другім «дарожным» праекце трансгранічнай праграмы «Польшча—Беларусь—Украіна». У выніку было адрамантавана два ўчасткі дарогі на памежнай тэрыторыі. Адзін вядзе непасрэдна да польскай мяжы, другі — да Аўгустоўскага канала.

У рамках праекта засвоена 2,4 млн еўра, на якія адрамантавана 18 км дарожнага палатна, устаноўлены павільёны на прыпынках, добраўпарадкаваны адхоны і з'езды.

ТРЫМАЮЦЬ ПАРАДАК

У Падлабенскім сельсавеце добра памятаюць дарогу яшчэ да рэканструкцыі, калі капітальныя работы не вяліся амаль трыццаць гадоў, а толькі час ад часу латаліся выбоіны. Спецыяліст сельвыканкама Марыя Кесава ўспамінае, якое грандыёзнае будаўніцтва пачалося на іх трасе, колькі рабочых і дарожнай тэхнікі было задзейнічана... І як змяніўся ўчастак дарогі за кароткі час.

На прадпрыемстве «Гроднаабл-дарбуд» расказалі, што траса стала шырэйшай, поўнасцю перакладзена асфальтабетоннае пакрыццё, павялічылася прапускная здольнасць і бяспека. У сельвыканкаме, у сваю чаргу, адзначылі, што жыхары задаволены новымі павільёнамі на прыпынках, усталяванымі апорамі з асвятленнем. А галоўнае — траса не разбіваецца, хоць па ёй ходзіць і сельскагаспадарчая тэхніка. Нядаўна тут аднавілі дарожную разметку.

Санітарны стан прыдарожнай паласы — на асобным кантролі старшыні сельскага Савета. Два разы на тыдзень работнікі па азеляненні прыбіраюць смецце на абочыне, сочаць, каб не былі пашкоджаны шыльды і знакі.

НОВЫЯ ПЛАНЫ

Сёлета Гродзенскі раён працягвае «дарожную» тэму. На чарговы этап трансгранічнай праграмы заяўлена ажно восем праектаў. Участкі розныя — ад 3 да 12 кіламетраў. Агульная працягласць складае больш за 60 кіламетраў. Якія з іх трапяць у фінал конкурсу, будзе вядома толькі ў жніўні.

— Канкурэнцыя вялікая, прэтэндэнтаў на адно месца амаль пятнаццаць, — расказала **начальнік вытворчага аддзела «Гроднаабл-дарбуда» Марына КІРЫЛА**. — Але мы спадзяёмся, што нейкая частка праектаў выйдзе ў фінал.

Па словах Марыны Кірыла, гэту справу трэба актыўна рухаць наперад. Бо сродкі, якія выдзяляе Еўрапейскі саюз, бязвыплатныя. Так, па двух папярэдніх праектах гродзенцы атрымалі 2,4 млн еўра. А вось узгадненне на нацыянальным узроўні часам зацягваецца. Пры тым, што праект ужо выйграў.

— Бывае, што працэс доўжыцца паўгода, — рэзюмуе Марына Кірыла, — у нас шмат бюракратычных перашкод, якія стрымліваюць асваенне сродкаў. У палякаў працэс узгаднення значна карацейшы. Хацелася б, каб у нас таксама было менш бюракратыі.

Маргарыта УШКЕВІЧ.

У ТЭМУ

Валерый БАЛАШОЎ, намеснік старшыні Гродзенскага райвыканкама:

— Як толькі пабудавалі дарогі, людзі пачалі выкупляць участкі, будаваць аграсядзібы. Гэта садзейнічае турыстычнаму патэнцыялу раёна, тым больш, што на тэрыторыі парка «Аўгустоўскі канал» дзейнічае бязвізавая зона. Мы зацікаўлены ў паляпшэнні дарог, бо гэта новы ўзровень жыцця, новыя працоўныя месцы, развіцце прыдарожнага сэрвісу.

Мясцовыя ўлады шукаюць і знаходзяць сродкі для рамонту

НАША ДАВЕДКА

Першы конкурс Праграмы трансгранічнага супрацоўніцтва «Польшча—Беларусь—Украіна 2014—2020» прадугледжвае бюджэт 80 млн еўра. Сума гранта вагаецца ад 100 тысяч да 2,5 млн еўра.

ЗЯЛЁНАЕ СВЯТЛО

Як у Прыдзвінскім краі збіраюцца выканаць даручэнне Прэзідэнта — прывесці ў парадак дарогі мясцовага прызначэння? Гэта высвятляў наш карэспандэнт.

У 2,7 раза менш... за экватар

Віцебская вобласць, між іншым, на другім месцы ў краіне пасля Мінскай па працягласці такіх дарог. Яна — лідар па колькасці населеных пунктаў (каля 6 тысяч). І дарога да кожнага, незалежна ад колькасці насельніцтва, павінна быць у добрым стане.

На жаль, у трох райвыканкамах, куды я звярнуўся па каментарый, адмовіліся нешта казаць на гэту тэму. Тым больш паказаць з выездам на месца. Маўляў, чаму менавіта наш раён? Спасылаліся на недахоп фінансавання: «Ну вы ж разумееце...» Паводле іх слоў, былі б грошы, усе дарогі прывялі б у ідэальны стан.

Якія яны — крыніцы грашовых патокаў на пракладку, рамонт дарог, падтрыманне іх у добрым стане?

У Віцебскім аблвыканкаме канстатавалі, што працягласць дарог толькі мясцовага значэння 14 960 кіламетраў. Лідзіруе тут Пастаўскі раён — 998 кіламетраў. У Віцебскім адпаведна — 931, Гарадоцкім — 923, Полацкім — 860, Аршанскім — 768...

Плюс яшчэ 3,5 тысячы кіламетраў — працягласць дарожнага пакрыцця рэспубліканскага значэння, уключаючы і міжнародныя трасы. Іх утрыманне фінансуецца выключна з рэспубліканскага бюджэту. Для параўнання, даўжыня акружнасці экватара трохі больш за 40 тысяч 75 кіламетраў.

Дарожнікі адказваюць і за 858 мастоў, і водапрапускных труб пад імі. Усе трубы, дарэчы, выпрацавалі свой нарматыўны рэсурс...

— Дарог становіцца ўсё больш. Напрыклад, недзе з'явіліся новыя могілкі — неабходна зрабіць пад'езд. У іншым месцы ферму пабудавалі — таксама. Да новабудоўляў — асобных дамоў і цэлых мікрараёнаў — таксама неабходна забяспечыць пад'езды, — расказвае **выконваючая абавязкі начальніка аддзела транспарту і камунікацый Віцебскага аблвыканкама Сняжана ЦІТОВА**.

Асфальт — задавальненне дарагое

Больш за 3 тысячы кіламетраў абласных дарог грунтавыя. Многае робіцца, каб яны заставаліся ў належным стане. Зімой, у прыватнасці, дарогі чысцяць ад снегу, раскідваюць субстанцыі супраць галалёду. У цёплую пару года, калі трэба, прывозяць і рассыпаюць грунт, прафілююць. Нават, калі ў вёсцы жыве адзін чалавек, да яго без праблем павінны даехаць «хуткая», іншыя службы, машына пошты, аўталаўка і гэтак далей...

За мясцовыя дарогі адказвае КУП «Віцебскаблдарбуд». Цікава, што прадпрыемства мае аж 21 асфальтабетонны завод. Прадукцыю рэалізуюць іншым арганізацыям, якія адказваюць за рамонт дарог, сельскагаспадарчым прадпрыемствам, грамадзянам...

Будаўніцтва аднаго кіламетра дарогі да дэнамінацыі абыходзілася прыкладна ў 2,5 мільярда рублёў. Сёння да 50% сродкаў, якія выдзяляюцца на дарогі, накіроўваюць на ўтрыманне. Фінансаванне адбываецца з абласнога бюджэту і рэспубліканскага (субвенцыі, якія перадаюцца з дарожнага фонду). Канкрэтна грошы расходуюць на ямачны рамонт, прафіляванне, афарбоўку палос і дарожных знакаў, уборку, падкоску абочын.

— Гэта цэлы комплекс мерапрыемстваў для падтрымання дарог у здавальняючым стане. У населеных пунктах яны знаходзяцца на балансе арганізацый ЖКГ. Адпаведна адтуль і ідзе фінансаванне, — тлумачыць нюансы Сняжана Цітова.

Толькі летась на Віцебшчыне адрамантавалі каля 136,1 кіламетра дарог. На 128,9 тысячы «квадратаў» зрабілі ямачны рамонт...

«Ало, адрамантуйце!»

Напэўна, яшчэ параўнальна мала суграмадзян ведаюць пра існаванне «гарачых ліній» дарожнікаў. Колькі разоў аўтар гэтых радкоў чуў скаргі па тэме на «прамыя лініі» аблвыканкама, райвыканкамаў і Віцебскага гарвыканкама. А можна ж было не «аблiваць брудам» дарожнікаў, а ўзяць і патэлефанаваць у «дыспетчарскую». Агульны рэспубліканскі нумар тэлефона 125. Усе званкі бяруцца на заметку. Пры наяўнасці сродкаў стараюцца адрамантаваць праблемны ўчастак. Доўга не зацягваючы, убіраюць снег, падсыпаюць...

Каб працягнуць «жыццё дарог», зімой і летам уводзіцца так званае «абмежаванне на вось» транспарту. Удзельнікі руху кампенсуюць фінансава права праезду велікагрузных «колаў».

У аблвыканкаме фіксуюць усе сігналы насельніцтва наконт утрымання і пракладкі дарог — яны ўлічваюцца пры фарміраванні адпаведнай праграмы на наступны год. Звароты знаходзяцца на кантролі і часта задавальняюцца. Але, зразумела, пры наяўнасці фінансавых сродкаў. Прыярытэт — дарогам да школ, да аграгарадкоў.

Ці зацікавяць інвестараў мясцовыя дарогі? Наўрад ці. Па-першае, сёння абазначаны толькі дзве крыніцы фінансавання: рэспубліканская і абласная. Па-другое, ну нявыгадна будзе ўкладваць грошы ў дарогу, па якой праходзіць параўнальна невялікі паток аўто.

Як агучыў Прэзідэнт для прывядзення ў парадак мясцовых дарог, магчыма, будуць прыцягваць крэдыты. Ужо ёсць прыклад, калі мясцовая ўлада выкарыстоўвае пазабюджэтныя сродкі. У Полацку пры падтрымцы ЕС упершыню ў вобласці размецілі паласу для веласіпедыстаў.

У аддзеле па працы са зваротамі грамадзян і юрыдычных асоб Віцебскага аблвыканкама канстатуюць, што колькасць «дарожных зваротаў» змяншаецца. Летась іх было 104, а ў пазамінулым годзе — 125.

Аляксандр ПУКШАНСКІ. *pukshanski@zviazda.by*