**Ассоциация бетонных дорог выпустила исследование по сравнению цементобетонных и асфальтобетонных дорог**

Ассоциация бетонных дорог совместно с ОАО «Новосибирскавтодор», АО «Трансстроймеханизация» и специалистами МАДИ провели анализ вариантов конструкций дорожных одежд при проектировании автомобильной дороги М-12 и доказали экономическую выгоду строительства дорог из цементобетона. По данным авторов исследования, при использовании цементобетонного покрытия вместо асфальтобетонного смета на эксплуатационные затраты сокращается на 30% в год.

По поручению президента России Владимира Путина до 2024 г. трассу продлят до Екатеринбурга, что обеспечит безопасное скоростное движение автотранспорта через всю европейскую часть от Балтики до Урала. В исследовании учитывались расходы не только на ее строительство, но и на дальнейшее содержание в теплое и холодное время года. Как отметил президент Ассоциации бетонных дорог, д.т.н., профессор, зав. кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ Виктор Ушаков, на сегодняшний день остро стоит вопрос повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог и необходимо строить трассы таким образом, чтобы на ближайшие десятки лет мы могли забыть об их ремонте и продолжали развивать сеть российских дорог.

К исследованию по сравнению стоимости строительства цементобетонных и асфальтобетонных покрытий автомобильной дороги М-12 были привлечены различные эксперты, в том числе из независимых проектных, научных и подрядных организаций. Полученные расчеты показали, что стоимость строительства дорожных одежд с применением цементобетона сегодня на 25–35% дешевле.

«Конструкции дорожных одежд часто выбирают, исходя из минимальной стоимости строительства, без учета будущих затрат на ремонт и содержание, что не всегда оправдано. Так, по данным Государственной компании “Автодор”, расходы на содержание асфальтобетонных покрытий в среднем составляют 32 млн рублей/10 000 м² в год, цементобетонных покрытий — 22 млн рублей/10 000 м². Разница очевидна. Решение о выборе того или другого типа покрытия и дорожной одежды должны основываться прежде всего на экономических расчетах и приниматься с учетом наличия исходных дорожно-строительных материалов и в первую очередь вяжущего предполагаемого состава и интенсивности движения, а также климатических условий эксплуатации», — подчеркнул Виктор Ушаков.

Десятки отечественных подрядных организаций имеют опыт строительства цементобетонных покрытий автомобильных дорог и аэродромов, оснащены современным оборудованием и готовы внедрять в России современные технологии с применением цементобетона в конструктивных слоях дорожных одежд со сроком службы не менее 30 лет. Для строительства цементобетонных покрытий в России имеются около 40 бетоноукладочных комплексов.