

УДК 625:630

## **Особенности проектирования и строительства дорог в лесном комплексе Беларуси**

Насковец М.Т.

Белорусский государственный технологический университет  
Леонович И.И.

Белорусский национальный технический университет

Республика Беларусь в количественном отношении по запасам древесины и площади лесов на душу населения является одной из богатейших стран Европы. По данным государственного лесного фонда на начало 2001 г. лесистость по республике составляет 37,8%, а это означает, что земли покрытые лесом занимают 7851,1 тыс. га. В свою очередь общий запас корневой древесины превышает 1,3 млрд. м<sup>3</sup> при среднем запасе на 1 га спелых и перестойных насаждений 220,1 м<sup>3</sup>. Все это позволяет в настоящее время заготавливать около 12 млн. м<sup>3</sup> древесины в год. Вместе с тем, в последние годы ежегодно в республике не осваивается в среднем 2,3 млн. куб. м. лесосечного фонда, что наносит ущерб народному хозяйству.

Среди основных причин, приводящих к снижению эффективности лесозаготовительного производства, следует выделить сведение до минимума процесса развития транспортной сети за счет строительства автомобильных дорог для освоения лесного фонда. Так, если в 1990 году Министерством лесного хозяйства было построено 100,6 км дорог круглогодочного действия, то в 2003 – всего лишь 2,84 км. К примеру, в Латвии в период с 2002 по 2003 год произведено строительство лесных дорог протяженностью 723,3 км.

Следовательно, для повышения ритмичной работы такого важнейшего звена лесозаготовительного производства как вывозка древесины, необходимо кардинально изменить отношение к проблеме строительства автомобильных дорог в лесном комплексе. Ведь уже на протяжении последних 15 лет объемы строительства дорог на лесных территориях минимальны, несмотря на ряд правительственных решений о ежегодном строительстве 50 км лесотранспортных путей всесезонной эксплуатации. Сложившаяся базовая или опорная сеть, включающая 17 тыс км дорог лишь на половину способна обеспечить в тече-

ние года решение транспортных задач лесного хозяйства и лесопромышленных предприятий. Исходя из условия обеспечения лесопокрытой площади республики оптимальным количеством транспортных путей опорная дорожная сеть должна превышать 35 тыс. км.

Вместе с тем, существующая дорожная сеть из общей своей протяженности 116 тыс. км на 91% (около 102 тыс. км) представляет собой находящиеся в неудовлетворительном состоянии естественные, проходящие через лесные массивы, проезды, имеющие грунтовые покрытия. На данного вида дорогах отсутствуют искусственные сооружения и водоотвод, не возведены насыпи в пониженных местах и не устроены покрытия. Все это делает их не проезжаемыми для автотранспорта в осенне-весенний периоды года без проведения профилактических мероприятий по ремонту и содержанию.

Наряду с недостатками в части дорожного строительства и ремонта дорог имеют место пробелы и в проектировании дорог лесного комплекса. Во-первых, следует отметить отсутствие более современных и полных инвентаризационных данных позволяющих произвести детальную оценку состояния лесотранспортных путей. Наличие такой информации позволило бы выработать более рациональные подходы к размещению трасс дорог в пределах лесных массивов, оптимизировать их прокладку по покрытой лесом территории с учетом различных факторов. К наиболее существенным из них нужно отнести погодноклиматические и гидрогеологические условия, рельеф местности, влияние на эксплуатационные качества дорог произрастающих лесонасаждений, а также факторы таксационного характера.

Одним из немаловажных факторов при проектировании дорог является наличие соответствующих ГОСТов и СН и П-ов, которые являются руководящими документами на стадии составления проекта и руководством к проведению строительных работ. В этой связи надо сказать, что ГОСТ «Требования к лесным дорогам» разработан и в настоящее время находится на стадии согласования и утверждения. Что же касается составления строительных норм и правил по лесным дорогам, то их разработка предусмотрена в рамках раздела программы Министерства лесного хозяйства, которая будет реализовываться

в 2006-2010 годах. Создание нормативно-технической основы для проектирования и строительства дорог в лесу позволит целенаправленно решить вопрос создания качественной базовой сети дорог лесного комплекса.

Следует также сказать, что решать вопросы проектирования и строительства дорог в лесном комплексе необходимо исходя и из специфики проведения транспортных работ при осуществлении процесса вывозки древесного сырья. Именно правильный учет влияния колесных нагрузок и интенсивности их воздействия на дорожное полотно, позволяют эффективно запроектировать дорогу на всем своем протяжении в лесном массиве и иметь высокие эксплуатационные показатели в процессе всего срока ее функционирования. Необходимость учета на стадии проектирования транспортной составляющей продиктована значительными осевыми нагрузками (более 10т) современных лесовозных автопоездов и разнообразием их конструктивного исполнения.

К особенностям, накладывающим определенный отпечаток на решение дорожных задач надо отнести и организационные признаки технологического процесса вывозки древесины: перевозка древесины осуществляется в виде сортиментов или хлыстов, вывозка одноступенчатая либо двухступенчатая.

Таким образом, следует сказать, что дороги в лесном комплексе, являются той основой, которая поддерживает жизнеспособность производства, как и транспортные артерии любого ведомства. Их развитие требует всестороннего анализа и учета особенностей на всех стадиях решения дорожно-транспортных задач.

## **Литература**

1. Характеристика государственного лесного фонда Республики Беларусь // Лесное и охотничье хозяйство. 2002. - №1. С. 4-5.
2. Степанченко, Н.Ф. Реформа лесного комплекса // Лесная промышленность Беларуси. 2005. - №4. С. 6-8.
3. Леонович, И.И., Насковец, М.Т., Мохов, С.П. Куда ведут нас все дороги // Лесная промышленность Беларуси. 2005. - №4. С. 4-5.