

ВДОЛЬ «ПОЖИРАЮЩЕГО ЗЕМЛЮ»

СЕВЕРНЫЕ РАЙОНЫ ОМСКОЙ ОБЛАСТИ НАДОЛГО ПОТЕРЯЛИ СВОЮ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ. ОНИ СТАЛИ ВНОВЬ ОЖИВАТЬ ЛИШЬ В ДВАДЦАТОМ ВЕКЕ, КОГДА СЮДА ПОТЯНУЛАСЬ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА ОМСК–ТАРА

В. Пронин

Омская область вытянута с севера на юг почти на шестьсот километров. Ее стержнем с давних пор стал Иртыш. Много веков нес он свои воды сквозь Сибирь, предоставляя людям главную и едва ли не единственную дорогу, по которой с севера шло заселение и освоение его некогда диких берегов. Но экономическое развитие северных регионов остановило строительство железной дороги. Она прошла по югу сибирских краев и притянула к себе жизнь благодаря удобству сообщения и доступности.

Дорога шла параллельно Иртышу и вместе с ним нанизывала на себя все районы – Саргасский, Большереченский, Тарский, Знаменский, Тевризский и даже Усть-Ишимский, до которого она добралась пока лишь в грунто-щебеночном исполнении. И если когда-нибудь этой дороге суждено получить имя собственное, то им несомненно станет «Иртыш».

Из Омска в Тару мы выезжаем по дороге на Тюмень, и один из старейших действующих дорожников Омской области Александр ПОЛУБОЯРОВ рассказывает о множестве интересных событий, связанных как с дорожной, так и с общей историей окружающей местности, в которой ему, кажется, знаком каждый камень.

Вот шикарная развязка с указателями на так и не достроенный новый омский аэропорт, подъезд к которому давно скучает по автомобилям. А дальше – пока еще неприметная точка пересечения этой дороги с трассой Северного обхода – самой перспективной областной стройкой недалекого будущего. Еще дальше – завод алевритового минерального порошка, застывший в ожидании массового дорожного строительства.

Наконец и перекресток, на котором мы поворачиваем на Тару. Территориальная дорога выгодно отличается от федеральной своей ухоженностью. На федеральной, видимо, готовящейся к реконструкции, даже разметка не нанесена. А здесь все, как положено. Подчеркивают эту ухоженность и аккуратно покрашенные, оригинальные арочные автобусные павильоны, выполненные из бетонных полуколец, которые в незапамятные времена дорожники получили от военных. Конструкция оказалась прочной, вандалоустойчивой и за много лет эксплуатации стала неотъемлемой частью омских дорог.

Когда в шестидесятых начиналось строительство, прямо с автомобильной дороги Омск-Тара можно было увидеть и водную гладь Иртыша. Но видно не зря его название переводят как «Пожирающий землю». За эти тридцать с небольшим лет основное русло реки заметно отодвинулось на восток, размывая и круша правый берег и оставляя за собой старицы и протоки.

С такой же иртышской настойчивостью автомобильная дорога крушит теперь уже почти былинную дикость берегов и оставляет за собой асфальтовый след, вдоль которого оживает экономика и инфраструктура. По этому следу мы выезжаем за Тару, к мосту протяженностью 706 м, сданному в прошлом году. В недалеком будущем ему предстоит дать мощный импульс развитию производственной инфраструктуры не только Омской, но и соседних - Новосибирской, Томской, и Тюменской областей. Именно этот мост позволит развить сеть дорог федерального и межрегионального значения «Тобольск–Тара – Омск» и «Тара – Седельниково – Барабинск». Благодаря ему соединятся регионы добычи нефти и газа в



ДЛЯ УСКОРЕНИЯ РАБОТ И ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДОРОГИ МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТЕХНОЛОГИЮ ДРЕНИРУЮЩИХ ГРУНТОВ. СУТЬ В ТОМ, ЧТОБЫ С ПОМОЩЬЮ ГИДРОНАМИВА ДОБЫТЬ ПЕСОК, ПОТОМ АВТОВОЗКОЙ УЛОЖИТЬ НА ГРУНТ ПЕСЧАНЫЙ ЗАЩИТНЫЙ СЛОЙ.

Тюменской, Томской и Омской областях с дорогами федерального значения «Байкал» и «Тюмень – Омск». Движение по дороге «Тобольск – Тара – Омск» сократит расстояние от Тобольска до Омска на 113 км, а по дороге «Тобольск – Тара – Томск» Новосибирск станет ближе на 300 км.

Планы на перспективу особо радуют начальника Тарского ДРСУ-2 Сергея ВОЛОХА. Его предприятие построило все окрестные дороги. Теперь оно занимается их обслуживанием. На балансе состоит 611 км дорог. Из них 300 грунтовых, 190 асфальтированных и остальные грунто-гравийные улучшенные. По-

тенциальной работы много, но до окончания строительства моста через Иртыш, который при общей стоимости работ в 1,5 млрд., обошелся областной казне в 1,2 млрд., в дорожном бюджете было немного возможностей для выделения средств на эти дороги. Теперь положение меняется и, планируя оживление работ, Управление дорожного хозяйства помогло ДРСУ-2 приобрести новый асфальтоукладчик, автогрейдер, вагон-бытовку.

Другой подрядчик ОАО «Хантымансийскдорстрой» построил подходы к мосту, протяженностью восемь километров.

Заместитель генерального директора Александр КСЕНОФОНТОВ рассказал о результатах торгов на строительство дороги на участке Самсоново – Екатериновка.

- 22 км мы поделили пополам с местным управлением механизации. Стоимость наших работ составляет 45 млн. рублей. Еще на 46 млн. предстоит выполнить начатые в прошлом году работы на автодороге Тевриз – Усть-Ишим. Это последний район Омской области, не имеющий твердого покрытия. Особую сложность работ в здешних условиях представляют переувлажненные грунты. После зимней отсыпки их очень сложно просушить. Мы уже завезли более 30 тыс. тонн щебня, но уложить пока не можем. Для ускорения работ и для улучшения последующей эксплуатации дороги мы предлагаем использовать технологию дренирующих грунтов. Суть в том, чтобы с помощью гидронамива добыть песок, потом автовозкой уложить на грунт песчаный защитный слой. В Тевризе уже готов для такой работы земснаряд. Единственное препятствие – удорожание. По нашим подсчетам при стоимости 30 км дороги в 140 млн. руб-



К НЕОБХОДИМОСТИ ТЕХНОЛОГИИ ДРЕНИРУЮЩИХ ГРУНТОВ СКЛОНЯЕТСЯ И ЕЩЕ ОДИН ПОДРЯДЧИК – ОМСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ МЕХАНИЗАЦИИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ.

лей удорожание составляет 24 млн. рублей. Если правительство Омской области согласится на это, то в 2006 г. мы в состоянии будем соединить дорогами с твердым покрытием последний район Омской области...

К необходимости технологии дренирующих грунтов склоняется и еще один подрядчик – Омское Управление механизации дорожных работ. Хотя, по словам заместителя директора УМДР Владимира КАРАВАНЦЕВА, омским дорожникам не привыкать работать с такими сложными грунтами. На своем участке они даже применяли для просушки непредусмотренный проектом ресайклер. Но для его эффективной работы необходимо было включить в проект строительства стабилизацию грунта с помощью извести и цемента. А это, естественно, тоже дополнительные затраты.

В соседнем с Тарским Знаменском районе в эксплуатацию был принят участок протяженностью 3,6 км, сметной сто-

имостью 8 млн. 150 тыс. рублей с дорожной одеждой из грунта и щебня толщиной 26 см. Этот маленький праздник слегка омрачало то, что до соединения двух районов осталось всего лишь 1,6 км дороги.

Начальник Знаменского ДРСУ Сергей ЧАУНИН коротко рассказал о делах своего предприятия. Численность ДРСУ - 129 человек. В прошлом году выполнили объемов на 49 млн. рублей. На содержании 362 км дорог, две паромные переправы, 13 мостов протяженностью более 500 метров.

Особенность предприятия в том, что оно совместно с учеными СибАДИ уже третий год занимается строительством деревянных мостов. Вернее опоры выполняются железобетонные или стальные, а вот балки представляют собой брус, укрепленный металлом и собранный в объемную конструкцию габаритами 1,5 на 1,2 метра и длиной до 15 метров. Изготавливаются такие балки практически кустарным способом с по-

мощью простейших инструментов и специального клея.

Под впечатлением увиденного мы возвращались в Омск, а Александр ПОЛУБОЯРОВ вспоминал все новые истории из богатой дорожной жизни Омской области. Например, он рассказал, как в семидесятые годы здесь, на строительстве автодороги Омск – Тара, применяли ... зимнюю укладку асфальтобетона. Смесь заливали в специальную опалубку, изготавливая плиты толщиной в семь сантиметров. Затем плиты Ростовцева, названные так по имени ученого из СибАДИ, вывозили на дорогу и укладывали на подготовленное полотно. Завершали работы летом, производя окончательное уплотнение.

Сегодня таких ухищрений не требуется. Прогресс в технологиях дорожной отрасли шагнул далеко вперед, и предприятия Омской области имеют мощную укладочную технику, с помощью которой и за летний сезон можно выполнить колоссальный объем работ, не сравнимый с мерками прошлых лет. Хотелось бы только пожелать, чтобы такие возможности у дорожников появились.





БУДУЩЕЕ НАШИХ ДОРОГ

**ГРУППА ПРЕДПРИЯТИЙ "ДОРСЕРВИС"
в 2006 году отмечает 15-летие своей деятельности.**

"ДОРСЕРВИС" выполняет полный комплекс проектно-изыскательских работ в дорожной отрасли:

- Инженерные изыскания;
- Проектирование автомобильных дорог, городских улиц, объектов сервиса;
- Обоснование инвестиций в строительство и реконструкцию;
- Технический надзор при строительстве;
- Решение экологических проблем транспортного комплекса, в т.ч. ОВОС;
- Работы по мощению тротуаров плиткой и тротуарным камнем;
- Испытания строительных материалов, изделий и конструкций;
- Применение неразрушающих методов обследования объектов, обнаружение и ликвидация взрывоопасных предметов;
- Инженерно-технический консалтинг.

Особенностью работы предприятий "Дорсервис" является творческий подход к решению технических, экологических и экономических вопросов изысканий и проектирования.



Центральный офис группы
предприятий "ДОРСЕРВИС"
195248, Россия, г. Санкт-Петербург,
ул. Бокситогорская, д.9.
Тел.: +7 (812) 325-91-62,
факс: +7 (812) 325-91-60.
E-mail: mail@dor.spb.ru
Интернет: www.dor.spb.ru