

МАГИСТРАЛЬ ИЗ ПРОШЛОГО

ОТ МОСКВЫ ДО НОВОРОССИЙСКА БЕЖИТ АСФАЛЬТОВАЯ РЕКА АВТОМАГИСТРАЛИ «ДОН».
КАЖЕТСЯ НЕВЕРОЯТНЫМ: НА ЕДИНСТВЕННОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ РОССИИ, ДАЮЩЕЙ ВЫХОД ИЗ
ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЕЕ ЧАСТИ К ЧЕРНОМОРСКИМ ПОРТАМ, ПОСЛЕ 45 ЛЕТ ИНТЕНСИВНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ВСЕ ЕЩЕ ДЕЙСТВУЮТ УЧАСТКИ ДОРОГИ, ПОСТРОЕННОЙ В ШЕСТИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ.

В. Пронин

Об этой автомагистрали беседовал корреспондент нашего журнала с начальником ГУ «Севкавуправтодор», заслуженным строителем России, кандидатом технических наук Сергеем Васильевичем Панькиным, который руководит управлением уже 18 лет.



- В последние годы из-за недостатка финансирования были выделены приоритетные объекты дорожного строительства, в которые автомагистраль «Дон» не попала. Хотя необходимость ее реконструкции видна невооруженным глазом, достаточно проехать летом в сплошном потоке автомобилей по участкам, построенным в 60-е годы под нагрузку шесть тонн на ось. Мы осуществляем управление этой автомагистралью в пределах Ростовской области. Здесь ее протяженность 342 км. В настоящее время параметрам дороги 1-б категории соответствует 145 км. На остальных 197 км остро требуется реконструкция. Среднегодовая среднесуточная интенсивность движения составляет 15800 автомобилей в сутки, что более чем в два раза превышает верхний предел для дорог II категории. На отдельных участках она достигает 38000 автомобилей в сутки. С учетом этого по заданию Севкавуправтодора разработаны и утверждены в Росавтодоре «Обоснования инвестиций на реконструкцию участков автомагистрали М-4 «Дон». Уже готовы, прошли государственную экспертизу и утверждены инженерные проекты реконструкции 100 км автомагистрали. Оформлен и оплачен землеотвод. Заключены договора на реконструкцию отдельных участков. Тем не менее финансовые возможности не решены полностью. Недалек тот день, когда может наступить паралич. И в первую очередь это касается именно магистрали «Дон».

- Но как при этих условиях удастся обеспечить постоянный проезд автотранспорта, особенно по старым, нереконструированным участкам?

- Для поддержания проезжого состояния требуется хорошо содержать дорогу и тогда достаточно будет легких ремонтов. А хорошо содержать мы умеем. Своевременно занимаемся водоотводом, что предотвращает разрушение покрытия. Вовремя выполняем ямочный ремонт, как летом, так и зимой. Политику ремонта ведем более дешевыми способами: один слой покрытия и поверхностная обработка. Это позволяет удержать дорогу в проезжем состоянии с небольшими затратами. Тем самым экономятся для государства приличные

В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ИЗ-ЗА НЕДОСТАТКА ФИНАНСИРОВАНИЯ БЫЛИ ВЫДЕЛЕНЫ ПРИОРИТЕТНЫЕ ОБЪЕКТЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, В КОТОРЫЕ АВТОМАГИСТРАЛЬ «ДОН» НЕ ПОПАЛА. ХОТЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ЕЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ВИДНА НЕВООРУЖЕННЫМ ГЛАЗОМ, ДОСТАТОЧНО ПРОЕХАТЬ ЛЕТОМ В СПЛОШНОМ ПОТОКЕ АВТОМОБИЛЕЙ ПО УЧАСТКАМ, ПОСТРОЕННЫМ В 60-Е ГОДЫ

деньги. Мы считаем, что нет смысла тратить громадные деньги на ремонт дорог, лучше направить их на реконструкцию.

- Но ведь реально перераспределить финансовые средства управление само не может. Решение принимается в федеральном центре, в Москве. Может быть, разумнее передать управление дорогой администрации Ростовской области?

- Я убежден, что этого делать нельзя. Такое в нашей стране уже было. В 80-е годы прошлого столетия большое количество федеральных автомобильных дорог

передали в управление территориям. Это в основном Сибирский регион и Дальний Восток. В результате дороги практически были потеряны. И пришлось вернуться к прежней практике управления. Но сколько было потрачено средств на восстановление дорог!

Есть у нас и свои, свежие примеры. Мы получили на баланс федеральные дороги Республики Калмыкии и Астраханской области только с января 2003 года. Многое пришлось начинать чуть ли не с нуля. Прежде всего, создали рынок

подрядных организаций по эксплуатации дорог. В обеих территориях было только по одному подрядчику, а это явное нарушение законодательства о государственных закупках. Внедрили новые технологии ямочного ремонта дорог литым асфальтобетоном и струйно-инъекционным методом при помощи битумной эмульсии, которые обеспечивают хорошее качество и экономию государственных средств. Но главное, наладили управление дорогами именно с государственной позиции.

-Это организационные меры, но, как известно, Севкавуправтодор немало сделал для освоения новых технологий. Подобная работа продолжается?

- Конечно. Специалистам известно, что одна из основных причин преждевременного разрушения дорожных покрытий - низкое качество битумов. Они не всегда обладают требуемыми адгезионными свойствами. Даже с минеральными частицами основной породы они становятся хрупкими при наступлении зимы и имеют малый температурный интервал работоспособности.





Поэтому мы применяем, в частности, катионоактивную адгезионную добавку КАДЭМ, введение которой, кроме улучшения адгезионных свойств, значительно сокращает время перемешивания в смесителе, расход вяжущего, позволяет снизить температуру приготовления смесей. Ее присутствие в смесях улучшает удобоукладываемость, подвижность и уплотняемость. Эта добавка используется уже 5 лет и у нас есть возможность наблюдать положительные результаты ее применения.

Другим способом повышения сроков службы асфальтобетонных покрытий стала практика применения полимербитумного вяжущего. В качестве полимерной добавки, создающей пространственную эластичную структурную сетку в битуме мы применяем вяжущее полимерно-битумное дорожное на основе блоксополимеров типа СБС (в виде крошки ДСТ) по ГОСТ 52056-2003. Имеем специальную установку итальянской фирмы «Массенца» для приготовления ПБВ.

Кроме этого, для повышения деформативных свойств асфальтобетона используем полимерно-дисперсное армирование асфальтобетонов с различными на-

полнителями. В качестве такого армирующего материала применяется полимерная дисперсно-армирующая добавка «РТЭП», которая способствует заметному улучшению качества асфальтобетонов.

Большое внимание на объектах нашего управления уделяется минеральному материалу и особенно щебню. Мы наладили получение щебня кубовидной формы, в составе которого количество частиц игольчатой и пластинчатой формы уменьшено по сравнению с традиционными каменными материалами, выпускаемыми по ГОСТ 8267-93. К сожалению, промышленность такой щебень почти не выпускает.

- Внедрение новых технологий и материалов требует особого контроля, как, впрочем, и любые дорожно-строительные работы. В Вашем управлении, кроме традиционных структур уже несколько лет действует Координационный совет по качеству. Как организована его работа и в целом система контроля качества?

- Координационный Совет по качеству (КСК) ГУ «Севкавуправтодор» создан с целью координации работы заказчика, подрядчиков и структур инженерного сопровождения в области управления каче-

ством дорожных работ и дорожной продукции. КСК осуществляет выезды в подрядные организации с целью проверки готовности к сезону дорожных работ, выборочного инспекционного контроля качества дорожной продукции и работ. Затем проводится анализ сделанного, выявляются дефекты и причины их возникновения, намечаются мероприятия по их устранению и проверяется выполнение. По результатам составляются планы повышения уровня качества работ и продукции.

Кроме этого, для обеспечения выполнения планов работ, контроля за соблюдением технологии приказом по управлению назначены ответственные кураторы. Они осуществляют приемку работ и несут ответственность за их качество и объемы.

Службой лабораторного контроля нашего управления организован контроль качества лабораторного обеспечения дорожно-строительных и мостовых работ. Налажено четкое руководство деятельностью служб лабораторного контроля подрядных организаций. Определен процесс проведения входного контроля дорожно-строительных материалов, изделий и конструкций; операционного контроля технологичес-

МЫ ПРИМЕНЯЕМ, В ЧАСТНОСТИ, КАТИОНОАКТИВНУЮ АДГЕЗИОННУЮ ДОБАВКУ КАДЭМ, ВВЕДЕНИЕ КОТОРОЙ, КРОМЕ УЛУЧШЕНИЯ АДГЕЗИОННЫХ СВОЙСТВ, ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАЩАЕТ ВРЕМЯ ПЕРЕМЕШИВАНИЯ В СМЕСИТЕЛЕ, РАСХОД ВЯЖУЩЕГО, ПОЗВОЛЯЕТ СНИЗИТЬ ТЕМПЕРАТУРУ ПРИГОТОВЛЕНИЯ СМЕСЕЙ

ких операций во время их выполнения и после завершения, а также приемочного контроля отдельных элементов дорог. По результатам принимается решение о приемке и оплате работ или об их переделке. Ни одна приемка выполненных работ не осуществляется без заключения службы лабораторного контроля нашего управления.

- Среди других полезных и нужных начинаний, у Вас есть интересный опыт сотрудничества со средствами массовой информации. Не раз приходилось слышать о том, что именно Севкавуправтодор сообщает участникам движения информацию о ситуации на дороге.

- В рамках работы, направленной на дальнейшее снижение уровня аварийности мы используем не только традиционные технические методы, но и пропагандистские. Информация о деятельности

дорожников и об изменении ситуации на дорогах регулярно появляется в центральных, региональных и местных средствах массовой информации.

Особо показательны и действенны совместные проекты с радиоккомпанией «Пuls-Радио «Серебряный дождь», которая ежедневно вещает на трех частотах УКВ и охватывает около 70% территории области. В 1999 г. запущен и успешно действует уникальный проект «Пuls дороги», главной задачей которого стало регулярное информирование участников дорожного движения о ситуации на дорогах, о ДТП, о состоянии дорожного покрытия, погодных условиях.

Сейчас появился новый проект с рабочим названием «Безопасность». Он представляет собой серию информационных радиороликов, рассказывающих о культуре дорожного движения, о типовых опас-

ных ситуациях на конкретных участках автомагистрали «Дон». О возможности получить полезную информацию из радиоспецвыпусков напоминают рекламные щиты с указанием волны и названия радиостанции, выставленные вдоль магистрали «Дон».

- Все это бесспорно повышает эффективность управления автомагистралью. Но кардинально решить большинство проблем может только реконструкция. Когда она будет завершена?

- Дальнейшее развитие дорожной отрасли определено транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 г., а также Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы) и входящей в ее состав подпрограммой «Автомобильные дороги». В ней планируется до 2015 г. полностью реконструировать автомагистраль М-4 «Дон» под параметры 1-й технической категории. Она должна будет превратиться в четырехполосную асфальтобетонную дорогу с шириной проезжей части 15 метров, с шириной разделительной полосы от 5 до 12 метров, с расчетной скоростью движения – 120 км в час. Наш коллектив ГУ «Севкавуправтодор» готов делать все от нас зависящее, чтобы приблизить это время.

