

# Украина шагает в ногу с инновациями

Проехав по дорогам Забайкалья, я был приятно удивлен. Это никак не вязалось с рассказами моих знакомых, когда-то побывавших в этом далеком и суровом крае. Впрочем, и сам я был настроен скептически. Ведь не секрет, что в центральной полосе России еще есть дороги, которые надо приводить в порядок. А уж там, где-то на окраине страны, по моему представлению, наверняка, состояние трасс должно быть намного хуже. Оказалось, нет. И потому, когда перед отъездом мы встретились с начальником ФКУ Упрдор «Забайкалье» Евгением Присташем, то честно признался: «Не ожидал!». Евгений Михайлович улыбнувшись, ответил: «Мы уже привыкли, что люди побывав у нас хотя бы несколько дней, быстро меняют свое мнение. Ведь большинство представляют Забайкалье, как забытое богом место, куда когда-то сослали декабристов и преступников. Но все течет, все меняется. Правда, дороги наши до последнего времени были в очень плохом состоянии». А вот с этого места я попросил Евгения Михайловича рассказать подробнее. Но вместо ответа следует вопрос:



Начальник ФКУ Упрдор «Забайкалье»  
Евгений ПРИСТАШ



– Вы вчера вместе с главным инженером Романовым проехали по автодороге А-350. Как оцениваете ее состояние?

– Евгений Михайлович, я уже ответил вам на этот вопрос одним словом: «Не ожидал». По крайней мере, тот участок трассы, где мы побывали, находится в проезжем состоянии, большая часть ее отремонтирована, хотя есть участки, которые требуют внимания, особенно, где образовались просадки.

– А ведь всего лишь 8-10 лет назад «Забайкальская» дорога, так мы ее называем, считалась одной из худших в стране. Когда руководителем нашего управления был назначен Александр Иванович Филатов (ныне – первый заместитель начальника ФКУ Упрдор «Забайкалье» – ред.), было принято решение о том, что приведение в надлежащее состояние автодороги А-350, является приоритетом. Провели тщательное обследование дороги, выявили самые проблемные участки. Ремонтные работы решили начать со стороны Забайкальска, потому что уж очень страшная там трасса была, особенно от 420 по 486 километры. С тех пор прошло уже восемь лет. За это время и кризис пережили, и другие трудности, но, тем не менее, считаю, что поставленную задачу, выполнили. Вскоре сдаем после капитального ремонта очередной участок, протяженностью 10 километров (394-404 км) с цементобетонным покрытием. Также введем в эксплуатацию участок в Агинском районе (165-178 км.) Недавно состоялась торги на капремонт продолжения этого участка, то есть с 404 по 420 километры. В этом году нам передали 4 километра дороги почти рядом с границей с КНР, около международного автомобильного пропускного пункта. Планируем провести там проектно-изыскательские работы в следующем году, а капитальный ремонт – в 2015-м. Готовимся к проведению аукциона, где будет выставлен лот на капремонт участка км383 – км389 с цементобетонным покрытием.

Словом, если сдадим в следующем году два оставшихся участка, то можно будет смело сказать, что автодорога А-350 находится в надлежащем состоянии.

– А каково состояние двух других федеральных дорог?



Главный инженер  
ФКУ Упрдор «Забайкалье»  
Андрей РОМАНОВ

– Автодорога Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита строилась в 60-70-х годах прошлого века. Естественно, что не выдерживает сегодняшние нагрузки. Трасса проходит по болотистым участкам, поэтому изобилует пучинами, выпорами. Обычным ремонтом там не обойтись, необходимо проводить работы по реконструкции или капитальному ремонту с заменой земполотна. При устранении пучин, когда экскаватор вскрывает дорогу, мы неоднократно убеждались в том, что в основании заложены очень слабые грунты, встречаются

и трава, и кустарник. Бывает, что сразу под покрытием начинается земляное полотно. Это не от того, что наши предшественники работали некачественно, просто под нагрузками и влиянием грунтовых вод, песок и щебень просто растворились в грунте. Мы обратились в Росавтодор с предложением о проведении реконструкции или капремонта на всем протяжении автодороги Р-258 «Байкал». Сейчас этот вопрос в стадии решения. А пока предпринимает все меры, чтобы обеспечить по федеральной трассе бесперебойное движение. Большое значение придаем устройству водоотводов. Выполняем ремонт покрытия, чтобы хоть как-то сохранить дорогу.

На автодороге Р-297 «Амур» тоже есть проблемы, хотя и считается, что она построена недавно. Очень много участков с просадками, что отметил и руководитель Росавтодора Роман Старовойт во время автопробега «Владивосток – Москва».

– Евгений Михайлович, я видел просадки и на автодороге А-350. Едешь по ровной дороге и вдруг она резко, сантиметров на 15, проседает. И когда раз-другой хорошо протрясет, любой водитель снижает скорость, чтобы опять не попасть в такую своеобразную яму. О просадках сегодня говорят много. В чем причина их появления?

– В прошлом году Федеральное дорожное агентство выделило средства для изучения и разработки мер по ликвидации просадок, был заключен контракт на диагностику, обследование и оценку состояния автодороги «Амур» с проведением инженерных изысканий и разработкой проектной документации на ликвидацию деформаций. К этой работе были привлечены специалисты Института







мерзлотведения Сибирского отделения РАН, ООО «ТранСИГЭМ», ООО «СибИНДОР», а также ОАО «ИркутскГИПРОДОРНИИ», которое принимало непосредственное участие в строительстве автодороги «Амур», начиная от технико-экономического обоснования проекта до инженерного сопровождения строительства.

Причина просадок может быть различная. Все дело в том, что часть автодороги «Амур» проходит по местности с вечной мерзлотой. И не случайно, что подавляющее большинство (до 90%) участков с отмеченными просадками расположены в местах, где в основании насыпей залегали торфы, мягкопластичные, текучепластичные и текучие глинистые грунты, подстилаемые льдинистыми грунтами. Деформации земляного полотна зафиксированы в основном на участках, где проложены водопропускные трубы, на подходах к мостам, в нулевых точках, марях, местах распространения курумников (каменной россыпи). Как видно из перечисленного, на таких участках появляются условия для фильтрации поверхностных и грунтовых вод через насыпь и под ней. Наша задача не допустить проникновения верхних талых вод под основание земляного полотна. Если это случается, то вода соприкасается с вечной мерзлотой, которая начинает таять, и грунты проседают.

В каждом отдельном случае наши специалисты, обследовав участок, применяют оригинальные решения для предупреждения дальнейшей просадки. К примеру, мы применяем, технологию «глиняных замков», которая часто используется при возведении фундаментов, устройстве колодцев. Глина, почти не пропускает воду. Мы укрепляем ею откосы, дно кюветов, а сверху выполняем каменную наброску. Таким образом, «глиняный замок» защищает насыпи и дорожное полотно от талых вод.

Широкое распространение получило и бетонирование лотков. Раньше оголовки водопропускных труб укреплялись каменной наброской, матрасами рено. Но как показывает опыт, в таких случаях вода может проникать под трубу, а значит, и к слою вечной мерзлоты. Бетонирование лотков исключает это явление.

В 2011 году на одном из участков причиной просадки явилось то, что вода не доходила до водопропускной трубы, а просачивалась через тело насыпи. Наши специалисты, обсудив ситуацию, нашли выход. Обычную трубу разрезали по верхней части и уложили ее вдоль насыпи до ручья. Как только вода потекла по трубе, положение стабилизировалось.

Как видите, мы проводим определенную работу. Но для полной ликвидации участков с просадками необходимо выполнить серьезный объем работ, с применением современных технологий, новых материалов. Разработана программа ремонта, в соответствии с которой в 2015-2016 годы будет выполнен ремонт участков с просадками.

**– Знакомясь с деятельностью подрядных организаций, я обратил внимание, что при проведении дорожно-строительных работ они применяют современные технологии. Примечательно, что некоторые инновации только получают «прописку» на дорогах России, а у вас они уже внедрены.**

– Было время, когда дорожное хозяйство Забайкалья отставало от соседних регионов в вопросах внедрения современных технологий. Ситуация стала поправляться, когда началось строительство автодороги Р-297 «Амур». Большинство наших сотрудников, в том числе и я, в свое время трудились в Забайкальском филиале ФГУ ДСД «Дальний Восток». С переходом в Упрдор «Забайкалье» мы взяли курс на широкое внедрение современных технологий. И сейчас мы шагаем в ногу с инновациями. Этой работой сегодня руководит главный инженер управления Андрей Романов. У нас в штате есть специалисты, которые занимаются мониторингом инноваций в дорожной отрасли и выходят с предложениями к руководству. После обсуждения мы намечаем пути освоения той или иной технологии. Хотел бы подчеркнуть, что Забайкальский край относится к I дорожно-климатической зоне. Здесь своеобразные погодные условия: резко континентальный климат, вечная мерзлота. Поэтому мы очень тщательно подходим к внедрению инноваций.

Сегодня мы стремимся уйти от традиционной поверхностной обработки, в большей степени активно применяем технологии Микроскоффейсинг, Сларисил, битумо-минеральные открытые смеси. Готовимся к испытаниям технологии Новачип. Подрядные организации осваивают устройство основания дорожной одежды методом холодного ресайклинга, который мы будем широко внедрять с будущего года. Сегодня при устройстве покрытия используется в основном ЩМА, применение которого доказало свою эффективность в нашем регионе. При укладке обычного асфальтобетона, из-за воздействия низких температур зимой, уже через год появляются трещины. При использовании



## Цифры и факты

*В оперативном управлении ФКУ Упрдор «Забайкалье» находятся участки трех автодорог федерального значения: Р-258 «Байкал» Иркутск – Улан-Удэ – Чита, протяженностью 285 километров, Р-297 «Амур» Чита – Невер – Свободный – Архара – Биробиджан – Хабаровск (741,645 километров), А-350 Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой (474,81 километров).*

ЩМА те же трещины летом, когда наступает жара, сами затягиваются. Таково влияние резко-континентального климата.

Особое внимание мы обращаем на устройство цементобетонных покрытий. По стоимости получается дорожка, но надо иметь в виду, что резко увеличивается срок службы покрытия. При дальнейшем содержании участков с цементобетонным покрытием экономятся немалые средства. Надеемся, что Росавтодор пойдет нам навстречу и даст возможность увеличить протяженность участков автодорог с цементобетонным покрытием. Особенно это касается трассы А-350 Чита – Забайкальск – граница с Китайской Народной Республикой. Мы уже использовали цементобетон на нескольких участках, и наши наблюдения наглядно показывают преимущества такого покрытия.

Я не буду останавливаться на всех технологиях, которые применяются на наших дорогах. Скажу, что за 10 лет специалистами управления и подрядных организаций внедрено более 120 инноваций.

**– Одним из основных показателей работы дорожников является безопасное и бесперебойное движение. Не случайно же говорят, что пока не случится ДТП или не встанет движение, обычно про дорожников не вспоминают.**

– Это вы правильно заметили. И мы бы хотели, чтобы нас поменьше вспоминали на наших дорогах и только хорошими словами. Могу сказать, что в последние годы обеспечиваем бесперебойное движение по всем автодорогам, находящимся в нашем оперативном управлении. Конечно, были у нас сложные ситуации, особенно зимой. Но подрядные организации, занимающиеся содержанием, успешно справлялись со своими задачами.

Что же касается безопасности движения, то этот вопрос также находится постоянно в центре нашего внимания. У нас создан отдел организации работ по безопасности дорожного движения, который возглавляет опытный специалист Игорь Болдин. Он до перехода к нам работал в ГИБДД, так что знает как наши требования, так и своих бывших коллег.

Сотрудники отдела постоянно проводят мониторинг дорог, определяют наиболее аварийно опасные места и предлагают пути устранения очагов концентрации ДТП. Нас сегодня беспокоят участки автодорог, проходящие по территории населенных пунктов. К сожалению, мы пока не

можем построить обходы всех сел и деревень. Поэтому проводится устройство электроосвещения дорог, что значительно снижает количество ДТП. Сейчас ведется работа по реализации этого проекта, который завершится в следующем году.

Также мы начали устанавливать на дорогах динамические информационные щиты типа «Тривижн», которые определяют скорость движения автомобиля и сообщают об этом водителю. Пока таких щитов немного, но будем увеличивать их количество. Производится также устройство готовых полноцветных форм для дублирования дорожно-знаковой информации на покрытиях дорог. Устанавливаются дорожные знаки, сигнальные столбики, барьерные ограждения, катафоты, соответствующие современным требованиям. Словом, делаем все необходимое для обеспечения безопасности дорожного движения.

**– Евгений Михайлович, какие задачи стоят перед коллективом управления в ближайшие годы?**

– Результаты диагностического обследования, выполненного в 2012 году, показывают, что есть немало участков дорог, которые не соответствуют нормативным требованиям по прочности, ровности покрытия, коэффициенту сцепления. О просадках и прочих деформационных дефектах я уже говорил. Вы сами проехали по участкам на автодороге Чита – Забайкальск – граница с Китайской Республикой и видели участки с ненормативными радиусами кривых, за пределами продольными уклонами, а также проходящие по территории населенных пунктов, пересекающиеся с железнодорожными путями на одном уровне. Все эти вопросы нам предстоит решать в ближайшее время. У нас разработаны программы по каждой из автодорог, определены объемы работ. Остается только претворить эти проекты в жизнь.

Главная задача, это приведение всех наших дорог в нормативное состояние. Вот тогда мы можем сказать, что в полной мере обеспечили не только бесперебойный и безопасный, но и комфортный проезд пользователей.

**Хотел бы сделать в заключении небольшое отступление от производственных дел, и поздравить всех своих коллег с Днем работников дорожного хозяйства! От имени нашего коллектива желаю дорожникам страны здоровья, доброго настроения, новых свершений и успешных реализаций всех намеченных проектов!**