



ХТО ДАРОГУ ВЕДАЕ

КУП «Гроднааблдарбуд» аднаўляе кіламетры

Апрабаванне цэментна-бетонных тэхналогій, праца на апырэджанне надвор'я і часу, тэрміновая ліквідацыя крытычных дэфектаў і пастаянны маніторынг стану дарог. Такі тэмпы работы дарожнікам Гродзеншчыны, якія вырабляюць дарожныя знакі з шайкаграфіі і маюць уласную формулу пясчана-гравійных сумесяў, даўно звыклі. Абслугоўванне больш за 11 000 кіламетраў трас і рабочыя летнія будні з 7 раніцы да 8 вечара сапраўдных прафесіяналаў не палюхаюць.

ПАКРЫЦЦЁ — ЖЫВЫ АРГАНІЗМ

Інтэнсіўнасць руху на Гродзеншчыне вышэй, чым у сярэднім па краіне. Гэтая вобласць — другая пасля Мінскай па колькасці аўто ў разліку на жыхара. Прычым з кожным годам павялічваецца не толькі насычанасць руху, а і нагрузка на вось машыны.

— Большасць айчынных дарог будавалася ў 80-я гады мінулага стагоддзя і была разлічана на рух звычайных грузавікоў з нагрузкай да 6 тон на вось. Цяпер гэтымі ж шляхамі ездзіць цяжкая сельскагаспадарчая тэхніка і самазвалы з нагрузкай на вось 11,5 тоны і болей. Гэта ўдвая большы ціск на пакрыццё, чым планавалася, што і становіцца адной з прычын яго разбурэння, — адзначыў **генеральны дырэктар КУП «Гроднааблдарбуд» Дзмітрый ВАЛКОВІЧ**. — Сёлета, напрыклад, мы выканалі каля 124 000 м² ямчнага рамонтна. З аднаго боку, гэта добры паказчык зробленай справы, а з другога — сведчанне таго, што дарогі разбураюцца і працэс стварэння ям вельмі хуткі. Трэба памятаць, што дарожнае пакрыццё — гэта своеасаблівы жывы арганізм, які старэе і хварэе, таму асноўная задача ўтрымання дарог — своечасовая ліквідацыя дэфектаў.

Утрыманне дарог — работа, якая бесперапынна вядзецца круглы год. Напружанне і інтэнсіўнасць працы амаль аднолькавыя ва ўсе сезоны. Летам рамонтам пакрыцця, зразумела, займаюцца больш. Пры гэтым з красавіка па кастрычнік амаль усе суботы — рабочыя. Дарожнікі могуць пачаць у 7 раніцы і скончыць у 8 вечара.

Зімой працы не менш. Мерапрыемствы па ўтрыманні дарог — гэта не толькі расчэстка іх ад снегу, а і высечка небяспечных дрэў, ачыстка прыпынкаў, работы па мастах, тэрміновы ямачны рамонт і іншыя.

У залежнасці ад катэгорыі дарог зімой некаторыя з іх трэба расчысціць «у нуль» — да самага пакрыцця, а некаторыя дастаткова «адкапаць» на 60%. Пры гэтым існуюць

дырэктыйныя тэрміны, у якія дарожнікі павінны ўкласціся, вызваляючы трасу са снежнага палону. На гэта даецца ад 4-х да 12 гадзін.

Каб не падвесці людзей, спецыялісты кругласутачна дзяжураць у дарожна-рамонтных будаўнічых упраўленнях (ДРБУ), а ў некаторых вёсках існуюць дарожна-рамонтныя пункты (ДРП), адлегласць ад якіх да цэнтральных больш за 30 км. Пры гэтым за імі замацаваны ўчасткі па 100–150 км дарог. Як правіла, там працуюць работнікі, якія таксама жывуць у гэтых мясцінах.

— Калі адразу выпадае шмат снегу, нам неабходна быць адначасова ў некалькіх месцах, станавіцца звыш-аператыўнымі. Мы пастаянна маніторым стан пакрыцця і маем цесную сувязь з ДАІ, — дадаў дырэктар. — Узрастае адказнасць, мы разумеем, што ад нашай працы залежаць чалавечыя жыцці, як бы прыгожа і пафасна гэта ні гучала.

Дарожнікі стараюцца праводзіць прэвентыўныя мерапрыемствы — пасыпаць пакрыццё гадзіны за тры да пачатку галалёду. Як пачне брацца мароз, пясчана-солевыя сумесі ўжо будуць працаваць на дарозе. Асабліва гэта важна, калі зіма толькі пачынаецца і людзі не прызвычаліся да новых умоў.



У лабараторыі займаюцца разробкай і выпрабаваннем дарожна-будаўнічых матэрыялаў. Тэхнік-лабарант Святлана ДАМБРОВА і тэхнік Рыта ХМЯЛЬНІЦКАЯ на спецыяльным прэсе правяраюць якасць асфальтабетону.



галоўным інжынерам Гроднааблдарбуда. Са студзеня 2016-га ўзначальвае абласную дарожную арганізацыю.

ВАЙТОПІНГ, АБЯСПЫЛЬВАННЕ І АХОУНЫЯ ТЭХНАЛОГІІ

Робяць гродзенскія дарожнікі і паверхневую апрацоўку пакрыцця — россып шчэбню на эмульсію, калі па дарозе з-пад колаў выскокваюць каменчыкі. На думку аўталюбіцеляў, гэта шкодная тэхналогія, аднак спецыялісты лічаць інакш.

— Калі выконваць правільна хуткаснага рэжыму, то і шкло ў машынах будзе цэлым, і ніякіх непрыемнасцяў не здарыцца, — запэўніў Андрэй Ста-

Дзмітрый ВАЛКОВІЧ нарадзіўся ў 1976 годзе. У 1999 г. скончыў Беларускую дзяржаўную політэхнічную акадэмію па спецыяльнасці будаўніцтва дарог і транспартных аб'ектаў. Працаваў у ДРБУ №208 г. Масты майстрам, праабам, галоўным інжынерам. У 2005–2006 гг. — намеснік начальніка вытворчага аддзела ў Гроднааблдарбудзе. У 2008-м вярнуўся ў Масты начальнікам ДРБУ №208, дзе адпрацаваў шэсць гадоў. З 2014-га два гады быў

стабілізацыі цэментна-гравійнага пакрыцця з устравітвам ахоўнага пакрыцця з асфальтабетону, — дадаў намеснік галоўнага інжынера. — Па гравійцы размяркоўваецца цэмент са стабілізатарамі (слой 12–18 см), перамешваецца, ушчыльняецца і ўвільгатняецца да аптымальнага ўзроўню, каб паверхня стала маналітнай. Для дадатковай абароны зробім ахоўны слой да 3,5 см з асфальтабетону. Такім чынам, вырашыцца праблема з пылам на дарогах у вёсках і невялікіх пасёлках, палепшыцца якасць гравію.

Тэхналогію вайтопінгу — устравітва цэментабетоннай паверхні па існуючым асфальтабетонным пакрыцці, гродзенскія дарожнікі таксама будуць асвойваць у наступны год. Да эксперыментальнай рэканструкцыі запланаваны адрэзак дарогі ў 1,4 км паміж Путрышкамі і Аульсам (населеныя пункты ў Гродзенскім раёне).

— Гэта новая тэхналогія для Беларусі і першы вопыт для нас, таму БелдарНДІ будзе суправаджаць працу. Яны ўдзельнічалі і ў складанні праекта, — падзяліўся планами Дзмітрый Валковіч. — Пакрыццё адфрээруюць, каб яно адпавядала нарматыўным ухілам, і па яго паверхні бетонаўкладчыкам нанясуць 16–18 см

ніслававіч. — Праз два тыдні слой сфарміруецца, рэшткі шчэбню змятуцца з дарогі — і можна ехаць з рапейшай хуткасцю.

Ахоўныя слаі асфальтабетону арганізуюць таксама па тэхналогіі ўстравітва халодных літых асфальтабетонных сумесяў «Слары Сіл».



Намеснік галоўнага інжынера па якасці Андрэй ІГНАТОВІЧ і загадчыца выпрабавальнай лабараторыі Зіта МАЛАДЗЯНАВА.

ЗІМОВАЯ ФОРМУЛА ЯМАЧНАГА РАМОНТУ

Сучасныя тэхналогіі дазваляюць выконваць зімой амаль усе работы, што і летам. У прыватнасці, праводзіць тэрміновы ямачны рамонт у месцах, дзе з'явіліся крытычныя дэфекты. Увосень дарожнікі нарыхтоўваюць спецыяльныя аргана-мінеральныя сумесі, састаў якіх тры гады таму яны ўдасканалілі самі. Карыстацца імі можна нават пры 20-градусных маразах. Сёлета ў Гроднааблдарбудзе назапасілі 450 тон такога матэрыялу, які выпускаецца на двух асфальтабетонных заводах арганізацыі.

— Гэта незаменная рэч узімку. У склад сумесі ўваходзіць гранітны шчэбень і адсеў. Вяжучае складаецца з бітуму, які разбаўляецца дызельным палівам, і паверхнева-актыўнага рэчыва — пластыфікатара Азол-1002, што не дазваляе сумесі злежвацца, — расказаў **Андрэй ІГНАТОВІЧ**, намеснік галоўнага інжынера па якасці. — За дзень да прымянення мы ўносім сумесь у цёплае памяшканне, каб яна нагрэлася да пакаёвай тэмпературы. Гэтага дастаткова, каб карыстацца ёй.

Згодна з нарматыўнай дакументацыяй, гэтыя сумесі лічацца рамонтнымі і вясной іх трэба замяняць шчыльнымі сумесямі. Аднак практыка паказала, што «зімовыя» сумесі добра захоўваюцца і зарэкамендавалі сябе як вельмі трывалыя. Здраецца, яны служаць



Уладзімір ЦЫЛЬКО, намеснік генеральнага дырэктара па эканоміцы. 32 гады таму прыйшоў на працу маладым спецыялістам і ведае кожны абслугоўваемы ўчастак дарогі.

нават даўжэй, чым тыя, што былі ўкладзены летам, адзначыў спецыяліст.

Для ямачнага рамонтна карыстаюцца на прадпрыемстве і струменна-ін'екцыйным спосабам. Для гэтага служаць дзве спецыяльныя ўстаноўкі. Па тэхналогіі гранітны шчэбень фракцыямі 5–10 мм пад ціскам трапляе ў яму і зверху заліваецца бітумнай эмульсіяй, і так у некалькі слаёў.



Ідзе праца над праектам «Гродна – Сапоцін». Таццяна ТРАФІМІК — інжынер пашпартызацыі, Ларыса МАНКЕВІЧ — начальнік групы і тэхнік Вікторыя МАРЦУЛЕВІЧ абмяркоўваюць размяшчэнне дарожных аб'ектаў.

Шчэбень перамешваецца з эмульсіяй адразу ва ўстаноўцы і раскладваецца па пакрыцці. У выніку гэтага з-пад колаў не ляцяць каменчыкі.

Сёлета гродзенскія дарожнікі рабілі на дарогах абяспыльванне гравійнага пакрыцця. Верхні слой разрыхляўся на глыбіню 6-8 см, аўтагудратарам па паверхні размяркоўвалася бітумная эмульсія, пасля чаго паверхня зноў рыхлілася. І так некалькі разоў. Пасля пакрыцця ўшчыльнілі, а паверхня прыняла выгляд, набліжаны да асфальтабетону.

— У наступным будаўнічым сезоне плануем асвоіць тэхналогію па

бетоннага слоя.

Для папярэджання ўзнікнення стыхійных шчэблін па паверхні дарожнікі нарэжуць тэмпературныя швы расшырэння (праз 5 метраў) і сціскання (праз 40). Такім чынам, бетону быццам падказваюць месцы, дзе ён павінен трэснуць. У швы паложыць арматуру (каб бетонныя пліты не рухаліся ўверх-уніз) і заліць іх адпаведнымі матэрыяламі. У выніку карыстальнікі дарог не будуць успрымаць гэты элемент як неэстэтычны і нават не адчуюць яго наяўнасць пад коламі аўто. На паверхню пакрыцця для лепшага счэплення з коламі нанясуць шурпатасць.