



РЫХТУЙ ДАРОГІ ЛЕТАМ...

ЭКЗАМЕН НА ТРЫВАЛАСЦЬ

Як расказаў начальнік упраўлення вытворчасці работ і ўтрымання дарожнай сеткі РУП Аўтамабільных дарог «Мінскаўтадар-Цэнтр» Дзмітрый ДЗЕМІДОВІЧ, падрыхтоўка да зімы пачынаецца з прыняцця інжынерных рашэнняў.

— У нас 12 філіялаў, якія абслугоўваюць дарогі, і на мінулым тыдні мы закончылі прымаць ад іх інжынерныя прапрацоўкі. Такім чынам, кожная адзінка тэхнікі замацавана за пэўным участкам дарогі, за кожнай адзінкай тэхнікі — персанал. Вызначаны аб'ёмы супрацьгалалёдных матэрыялаў і іншых элементаў, якія неабходна нарыхтаваць. Укладзены з улікам мінулага года снегазаносныя ўчасткі і метады барацьбы з заносамі, — праінфармаваў Дзмітрый Дземідовіч.

Прадпрыемства «Мінскаўтадар-Цэнтр» абслугоўвае дарогі Мінскай вобласці, а гэта 3428 кіламетраў, у тым ліку першай катэгорыі — 857 км, другой — 275 км, трэцяй — 1022 км, чацвёртай — 1272 км.

У сёлетнім сезоне прадпрыемствам будзе нарыхтавана 73 тысячы тон тэхнічнай солі, 104 тысячы тон пясчана-салянай сумесі, для абзначэння дарог у зімні перыяд выраблена каля пяці тысяч сігнальных вех. Акрамя таго, будзе ўстаноўлена 1700 шчытоў, уздоўж 20,5 км будзе ўсталявана снегазатрымлівальная сетка. На дарогах Мінскай вобласці будзе працаваць 141 солеразмеркавальнік, 17 грэйдараў, 59 пагрузчыкаў, 122 трактары, 7 ротарных снегаачышчальнікаў. Сёлета на вылучаныя для абнаўлення тэхнікі сродкі было набыта дзевяць новых аўтамабіляў і тры пагрузчыкі. З сярэдзіны верасня пачнецца нарыхтоўка складаванай аргана-мінеральнай сумесі для ямачнага рамонту ў зімовы перыяд.

А пакуль на дарогах працягваецца асфальтаўкладка. За бягучы летні сезон у Мінскай вобласці запланавана адрамантаваць 313 км дарог, і на сёння гатовы ўжо 265 км, работы на астатніх 48 км будуць завершаны да канца верасня.

У сталіцы таксама вядуцца работы па рамонце вулічна-дарожнай сеткі. Яе плошча, дарэчы, складае каля 25 млн м кв., працягласць каля 1,5 тысячы км.

— Падрыхтоўка да наступнай зімы пачынаецца пасля завяршэння папярэдніх. У вясенне-летні перыяд праводзяцца работы ў межах бягучага рамонту і ліквідацыі ўсіх дэфектаў. Гэта ўстараненне калейнасці, ямачны рамонт, заладка трэшчын, ахоўная апрацоўка. Праводзяцца ў Мінску і работы з поўнай заменай асфальта-бетоннага пакрыцця, — расказаў начальнік Упраўлення «Цэнтр» дзяржаўнага вытворчага аб'яд-

нання «Гаррамаўтадар Мінгарвыканкама» Руслан ЯСЮЧЭНЯ, дадаўшы, што кожны год праходзяць сезонныя асенне-вясеннія агляды вулічна-дарожнай сеткі, па выніках якіх спецыяльная праграма выстаўляе адзнакі. Пры стане «дрэнна» прымаецца рашэнне па ўключэнні гэтых вуліц у план работ па поўнай замене пакрыцця, і гэта штогадовы працэс.

Праводзяцца і работы па падрыхтоўцы тэхналагічнага транспарту і абсталявання да зімы. Гэта абслугоўванне і рамонт, якія будуць скончаны да сярэдзіны кастрычніка. Частка тэхнікі ўніверсальная і выкарыстоўваецца круглы год, у прыватнасці, солеразмеркавальная тэхніка ў летні перыяд працуе на рамонце дарог.

У найбліжэйшы час прадпрыемствы прыступяць да нарыхтоўкі супрацьгалалёдных матэрыялаў — пясчана-салянай сумесі і тэхнічнай солі, і да сярэдзіны кастрычніка будзе забяспечаны іх неабходны запас.

У склад ДВА «Гаррамаўтадар Мінгарвыканкама» ўваходзіць 14 арганізацый. Гэта рамаўтадары раёнаў, а таксама «Макрадар» (завод па выпуску асфальтабетонных сумесяў, які выпускае і супрацьгалалёдныя сумесі), «Гораўтамо» (прадпрыемства, якое абслугоўвае падземныя пераходы, масты, пуцэправоды), «Гаррамліўнэсцёк» (абслугоўвае дажджавую каналізацыю).

ЦІ ПАТРЭБНЫ РАМОНТ «БЕТОНКАМ»?

Як адзначыў Дзмітрый Дземідовіч, пераважная большасць дарог з цэментна-бетонным пакрыццём пабудаваны ў 1984-1985 гадах, і на стадыі праектавання закладваўся тэрмін службы 30 гадоў. З гэтай прычыны яшчэ 10 гадоў таму закладзены праектам тэрмін эксплуатацыі скончыўся. Але гэтыя

дарогі дагэтуль у нармальным стане, падтрымліваюцца за кошт бягучага рамонту, і глабальных планаў па капітальным рамонце ці рэканструкцыі пакуль няма.

Пры гэтым сёлета вядзецца капітальны рамонт дарогі Р-65 Заслаўе — Дзяржынск — Возера.

— На выхадзе з Дзяржынска маецца ўчастак з цэментна-бетонным пакрыццём. Сёлета там праводзіцца капітальны рамонт. У плітах будзе знята напружанне, пакрыццё захаваецца, зверху будуць укладзены два слоі асфальтабетону. Пры будаўніцтве гэта дарога, а яна чацвёртай катэгорыі, была разлічана на нагрузку 8 тон, у той час як пераважная большасць дарог, якія будаваліся яшчэ пры Савецкім Саюзе, былі разлічаны пад нагрузку 11,5 тоны. Рэаліі такія, што гэта «бетонка» не вытрымлівае. Таму будзе ўмацавана пакрыццё зверху. У кастрычніку капітальны рамонт участка Р-65 плануем завяршыць.

ЧАМУ ВЯСНОЙ ЗНІКАЕ РАЗМЕТКА?

Як патлумачыў Дзмітрый Дземідовіч, згодна з дзейнымі нарматыўнымі дакументамі, гарантыйны тэрмін на гарызантальную разметку, нанесеную з прымяненнем эмалі, складае паўгода. Пры гэтым

інтэнсіўнасць руху не павінна перавышаць 10 тысяч аўтамабіляў за суткі.

— Амаль на ўсіх выездах з Мінску на нашых дарогах інтэнсіўнасць больш за 20 тысяч. А на кальцавой у сталіцы на адным з участкаў была зафіксавана інтэнсіўнасць 137 тысяч. Можна на носіць гарызантальную разметку і іншымі матэрыяламі. Гэта халодныя пластыкі (тады гарантыйны тэрмін складае да двух гадоў у залежнасці ад таўшчыні) і гарачыя пластыкі (гарантыйны тэрмін — да чатырох гадоў). Можна разглядаць два варыянты: абнаўляць разметку два разы на год, а для гэтага нам прыйдзецца павялічыць колькасць персаналу і тэхнікі, ці пераходзіць на іншыя матэрыялы. Пры гэтым кошт халоднага пластыку і работы па яго нанясенні ў 2,5 раза вышэйшы, чым эмалі, гарачага пластыку — у 3,5-4 разы, — прывёў лічбы спецыяліст.

Разглядаліся і варыянты палепшыць саставы эмалі. Два беларускія вытворцы, брэсцкая кампанія «СТІМ» і Мінскі лакафарбавы завод, здольны забяспечыць дарожнікаў неабходнымі аб'ёмамі разметачнай эмалі. Аднак змяненне саставу эмалі пацягне падаражанне.

— Павялічыць тэрмін эксплуатацыі да года немагчыма, максі-

У сёлетнім сезоне прадпрыемствам будзе нарыхтавана 73 тысячы тон тэхнічнай солі, 104 тысячы тон пясчана-салянай сумесі, для абзначэння дарог у зімні перыяд выраблена каля пяці тысяч сігнальных вех. Акрамя таго, будзе ўстаноўлена 1700 шчытоў, уздоўж 20,5 км будзе ўсталявана снегазатрымлівальная сетка. На дарогах Мінскай вобласці будзе працаваць 141 солеразмеркавальнік, 17 грэйдараў, 59 пагрузчыкаў, 122 трактары, 7 ротарных снегаачышчальнікаў. Сёлета на вылучаныя для абнаўлення тэхнікі сродкі было набыта дзевяць новых аўтамабіляў і тры пагрузчыкі. З сярэдзіны верасня пачнецца нарыхтоўка складаванай аргана-мінеральнай сумесі для ямачнага рамонту ў зімовы перыяд.



«Падрыхтоўка да наступнай зімы пачынаецца пасля завяршэння папярэдніх. У вясенне-летні перыяд праводзяцца работы ў межах бягучага рамонту і ліквідацыі ўсіх дэфектаў. Гэта ўстараненне калейнасці, ямачны рамонт, заладка трэшчын, ахоўная апрацоўка. Праводзяцца ў Мінску і работы з поўнай заменай асфальта-бетоннага пакрыцця».

мум да васьмі месяцаў, пры гэтым падаражанне — у разы. На ўзроўні Міністэрства транспарту прапрацоўваюцца розныя варыянты. Сёлета на ўчасткі ў тым ліку і нашых дарог будуць нанесены эксперыментальныя эмалі ад розных вытворцаў з больш доўгім цыклам службы. Праводзіцца навуковае суправаджэнне, пасля гэтага будзе прынята рашэнне, ці ёсць сэнс выдзяляць на гэта дадатковыя бюджэтныя грошы, — адзначыў Дзмітрый Дземідовіч.

СОЛЬ ЦІ КРОШКА?

У некаторых краінах дарожнае пакрыццё зімой апрацоўваюць не толькі тэхнічнай соллю, але і іншымі матэрыяламі. Пры гэтым важна, каб яны вырабляліся ў краіне, а не завозіліся.

— Можна дарогу апрацаваць сродкамі ў 10 разоў даражэйшымі, але ці гатовы падаткаплацельшчыкі аддаваць болей? Вопыт іншых краін паказвае, што лепшага за хларыд натрыю нічога няма. Напрыклад, у Маскве прымяняюць хларысты кальцыі. Яго цана ў Беларусі разам з лагістыкай у восем разоў даражэйшая, а матэрыял вельмі патрабавальны. Калі тэмпература будзе на два градусы ніжэйшая, чым спрагназавалі, ён пачынае працаваць, але потым усё, што ён растапіў, зноў замярае. Калі вы не ўгадалі норму і тэмпература на градус-два ніжэйшая, вада хутка замерзне. З хларыстым натрыем такога не адбываецца, — патлумачыў Дзмітрый Дземідовіч.

У скандынаўскіх краінах дарогі апрацоўваюць крошкай. Аднак і з ёй шмат нюансаў.

— У гэтых краінах скалы, адпаведна шмат каменнай пароды, і дарогі там апрацоўвалі крошкай, але сыходзяць ад гэтага. У гарадах крошка забіла ўсю ліўневую каналізацыю, яна там літаральна зацэментавалася. Ёсць і іншы нюанс. Беларусы заўсёды хочуць бачыць дарогі чорнымі і чыстымі, без снегу, і ехаць 120 км/г. У скандынаваў па-іншаму. Па-першае, зімой уводзяцца абмежаванні да 80 км/г, па-другое, у іх адрозніваюцца патрабаванні да дарог у дзённы і начны час, у выхадныя і будні дні, таму яны і расходуюць менш рэагентаў.

Алена КРАВЕЦ.