

АО «ДОРОГИ ЧЕРНОЗЕМЬЯ»:



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КАЖДЫЙ КИЛОМЕТР

Региональные дороги в России должны быть качественными и безопасными – об этом сегодня заявляют на всех уровнях государственной власти. Вот почему одной из приоритетных целей проекта «Безопасные и качественные дороги» Министерства транспорта является приведение дорог крупнейших городских агломераций в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние. На трассах полным ходом ведется ремонт и капитальный ремонт – и, согласно прогнозу Росавтодора, уже к концу текущего года в нормативное состояние будет приведена половина дорожной сети в крупных городах.

Среди организаций, которые имеют солидный опыт в выполнении работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и строительству автомобильных дорог федерального значения, особо хочется отметить акционерное общество «Дороги Черноземья». Оно стало победителем аукциона на право заключения государственного контракта с ФКУ «Черноземуправтодор» на проведение капитального ремонта подъездной дороги от М-4 «Дон» к Воронежу км 0+970 – км 14+000 с устройством дополнительной полосы (прямое направление).



Объем ремонтных работ, выполненных силами АО «Дороги Черноземья» за период 2009 – 2016 гг., составил 666 км.

Журналисты нашего издания встретились с генеральным директором АО «Дороги Черноземья» Юрием Зацепиным, который не понаслышке знает о том, что такое качество и безопасность дорог, и из первых уст получили информацию об особенностях работ на 14-километровом участке трассы А-134.

СПРАВКА «ДИТ»

АО «Дороги Черноземья» является генподрядчиком работ по капитальному ремонту подъездной дороги от М-4 «Дон» к Воронежу км 0+970 – км 14+000.

Заказчик – Федеральное казенное учреждение «Федеральное управление автомобильных дорог «Черноземье» Федерального дорожного агентства» (ФКУ «Черноземуправтодор»).

АО «Дороги Черноземья», созданное в 2009 году, – одна из ведущих подрядных организаций Центрально-Черноземного региона, успешно зарекомендовавшая себя на рынке дорожной индустрии.

– Юрий Феликсович, основными направлениями подрядной организации, которую Вы возглавляете, уже много лет является содержание, комплексное обустройство, текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог.

– Да, мы выполняем полный комплекс работ на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения в Воронежской и Липецкой областях общей протяженностью 624 км: Р-193 Воронеж – Тамбов, Р-298 Курск-Воронеж, Р-22 «Каспий» – подъезд к городу Саратов, А-134 – подъезд к городу Воронеж, А-133 – подъезд к городу Липецк, Р-119 «Орел – Ливны – Елец – Липецк – Тамбов». Поддерживаем качество дорожного покрытия, в том числе проводим защитные работы и ямочный ремонт, занимаемся содержанием светофорных объектов, нанесением дорожной разметки, то есть, проводим все необходимые мероприятия по обеспечению круглогодичного безопасного и бесперебойного движения транспортных средств. Компания располагает 3 асфальтобетонными заводами в Воронежской и Липецкой областях: немецкой марки Teltomat V-3, итальянской марки Bernardi и американской марки Astec – все они модернизированы. У нас налажено собственное производство различных типов асфальтобетонных смесей, что позволяет полностью обеспечивать потребности в выполнении всех объемов. Кроме того, мы постоянно работаем над совершенствованием автопарка, который на сегодняшний момент состоит из новейших механизмов,



ЮРИЙ ЗАЦЕПИН,
генеральный директор
АО «Дороги Черноземья»

таких, как комбинированные дорожные машины на базе «Камаз», VOLVO, погрузчики, автогрейдеры, экскаваторы, катки дорожные, асфальтоукладчики VOLVO, Титан, подметально-уборочная машина SCANDIA, автогудронатор, – всего более 300 единиц.

– Наверное, на помощь дорожникам приходят и современные технологии, которые обеспечивают качество и безопасность дорог?

– Конечно. Мы уже не первый год работаем с щебеночно-мастичными асфальтобетонными смесями с использованием полимерно-битумных вяжущих. Их преимущества очевидны: восстановление утраченных свойств дорожного покрытия, увеличение водостойкости и межремонтных сроков в полтора-два раза, усиление существующих дорожных конструкций. Поверхность слоев покрытия толщиной всего 2,5 сантиметра служит до 4 лет. Зимой используем рецептуру холодной и литой асфальтобетонных смесей, незаменимых при ремонте дорожного полотна в условиях низких температур. Еще одна технологическая разработка для зимнего периода: в отличие от песчано-соляной смеси на дорогу наносится чистый реагент – соль, перемешанная с антислеживателем. За счет этого количество разбрасываемой смеси уменьшается на 80-90 % без ущерба для состоя-





ния дорожного покрытия. Для оперативно-го принятия мер по ликвидации «катков» на дорогах на наших участках сети автодорог построено 6 соляных баз, где в соответствии с технологией хранится противогололедный материал. Благодаря такой технологии мы оптимизировали затраты на эксплуатацию транспортных средств, а главное – значительно улучшили качество зимнего содержания дорог, соответственно, повысили безопасность дорожного движения.

Объем ремонтных работ, выполненных силами АО «Дороги Черноземья» за период 2009 – 2016 гг., составил 666 км. В 2017 году отремонтировано и готовится к вводу в эксплуатацию 153 км дорог.

– Солидные цифры. А что Вы можете сказать о капитальном ремонте 14-километрового участка трассы А-134? Что конкретно будет сделано?

– Подъездная дорога к городу-миллионнику является значимым федеральным объектом. Поэтому реализация данного проекта предполагает комплексную обширную работу в соответствии со всеми современными разработками для дальнейшего безопасного и комфортного въезда в город. Помимо расширения до трех полос для движения в прямом направлении (сегодня рассматривается возможность капремонта с расширением данного участка и в обратном направлении) и переустройства коммуникаций, на всем протяжении 14-километрового отрезка дороги установят барьерное

Компания располагает 3 асфальтобетонными заводами в Воронежской и Липецкой областях: немецкой марки Teltomat V-3, итальянской марки Bernardi и американской марки Astec – все они модернизированы. У нас налажено собственное производство различных типов асфальтобетонных смесей, что позволяет полностью обеспечивать потребности в выполнении всех объемов.

ограждение, новую линию освещения, шумозащитные экраны – в местах прохождения трассы вблизи жилой застройки, заменят дорожные знаки и остановочные павильоны. Кроме того, здесь будет применено цветное покрытие противоскольжения и созданы альтернативные препятствия в виде шумовых полос, заставляющих водителей снижать скорость. При капитальном ремонте дорожного покрытия не обходится и без внедрения новых технологий. Например, при сопряжении существующей дорожной одежды и ее уширении новыми материалами зачастую трудно достигнуть одинакового коэффициента уплотнения. Поэтому было принято решение выполнить дополнительные полосы уширения из основания ЩПЦС – щебеночно-песчано-цементной смеси с пропиткой тощих бетонов. Жесткая конструкция предотвратит колеобразование в нижних слоях дорожной одежды. Данная технология уже активно применяется при строительстве платных участков федеральных объектов, поэтому в эффективности ее применения дорожники могут быть уверены.

Но это не единственное новшество, которое будет применяться при капитальном ремонте участка. Верхний слой асфальтобетонного полотна будет выполнен из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА). Такого рода дорожное покрытие отличается высокой прочностью, и поэтому пригодно для сильно загруженных магистралей. Для ЩМА характерно высокое содержание щеп-

ня плотных горных пород, который образует каменный скелет, успешно сопротивляющийся деформациям. В целом технологии и материалы, которые запланированы к применению на данном объекте, смогут увеличить межремонтные сроки в 1,5-2 раза.

В общем, по окончании всех работ, на весь перечень которых из федерального бюджета будет затрачено более 1 миллиарда рублей, автомобилисты области и других регионов получат достойный въезд, соответствующий всем нормативным требованиям.

– Расскажите, пожалуйста, что отличает капитальный ремонт 14-километрового участка трассы А-134 от ремонта других объектов?

– Так как этот участок дороги сопряжен с городской чертой, его капремонт в первую очередь включает в себя обширную работу по выведению и защите городских коммуникаций, проходящих под дорожным полотном. Это и канализация, и водопровод, и кабели электросвязи. Есть и такие участки, где проходит газопровод. Чтобы не нарушить целостность коммуникаций, на объекте задействованы квалифицированные специалисты различных отраслей. Для простого обывателя эта работа незаметна, между тем, вывод коммуникаций – один из наиболее значимых и ответственных этапов ремонта, от которого напрямую зависит срок сдачи и срок службы объекта.

– Если не ошибаюсь, окончание работ запланировано на 10 декабря 2017 года, то есть у дорожников еще два месяца,

Большая часть работ проводится либо в ночное время, либо в те дни, когда трасса минимально загружена. Дорожники отслеживают время наибольшей интенсивности потока автомобилей, и в пик загрузки перемещаются на менее загруженные части трассы, чтобы работы не останавливались.

чтобы привести объект в надлежащее состояние. А что помогает им выполнять работу в полном объеме и в срок?

– В настоящее время работы по капитальному ремонту ведутся одновременно на протяжении всего 14-км участка. Однако запланированный график построен таким образом, чтобы обеспечить максимальный комфорт и безопасность для использования автодороги. Большая часть работ проводится либо в ночное время, либо в те дни, когда трасса минимально загружена. Дорожники отслеживают время наибольшей интенсивности потока автомобилей, и в пик загрузки перемещаются на менее загруженные части трассы, чтобы работы не останавливались. Реализовать мероприятия в срок и даже раньше с высокой степенью качества также удается благодаря наличию мощной производственной базы субподрядной организации ООО «НАВАСТРОЙ», выполняющей основные работы на объекте. Компания располагает асфальтобетонным заводом немецкой марки Benninghoven и цементобетонным заводом Elkon, территориально расположенными в непосредственной близости к объекту ремонта, что позволяет оперативно производить работы.

Сомневаться не приходится: с таким отношением к делу капитальный ремонт 14-километрового участка трассы А-134 будет завершен точно в срок и на самом высоком уровне. И уже в конце этого года автомобилисты поедут с ветерком по качественной и безопасной подъездной дороге от М-4 «Дон» к Воронежу. ■

