

ТРУДНЕЕ ВЫЕХАТЬ И ВЪЕХАТЬ

- Александр Александрович, в ведении вашего предприятия находятся едва ли не самые напряженные по интенсивности движения автотрассы страны - МКАД и ТТК (третье транспортное кольцо). На подходе еще одно кольцо - четвертое. Как вы думаете, поможет оно снизить остроту транспортной ситуации в столице?

- Эффект от реализации этого проекта будет. Могут провести аналогию с ТТК. Поначалу им пользовались сравнительно мало - каждому водителю необходимо было время, чтобы, так скажем, разведать и освоить новую трассу. Но посмотрите, как поднялся статус магистрали после введения ограничений на въезд грузового транспорта в центр! Сейчас ТТК стало важной грузовой артерией. И на МКАД, когда едешь в шесть утра, видишь сплошные колонны грузовиков. Ясно, что таких дорог должно быть больше. Но сразу оговорюсь: ежегодный прирост автомобилей и, соответственно, увеличение плотности транспортного потока таковы, что сами по себе кольца проблему не решат. Заметного результата можно добиться только на основе комплексного подхода. Именно в этом направлении и предпринимаются сейчас усилия.

- И в чем же состоит комплексный подход?

- Надо не только наращивать число колец, но и увеличивать пропускную способность действующих так называемых вылетных трасс и строить новые. Надо понимать, что главная причина пробок на МКАД и ТТК не в том, что они не в состоянии пропустить нарастающий транспортный поток, а в том, что не могут его выпустить. Примером комплексных решений, которые осуществляются правительством Москвы в последние годы, можно считать реконструкцию Киевского и Боровского шоссе. Будущее именно за такими разветвлениями с выходом на широкие лучевые трассы.

А посмотрите, что было до реконструкции на Ленинградке - всегда перед «Динамо» пробка стояла. Теперь же машины, которые едут прямо, уходят в тоннель, а те, кому надо сворачивать, идут поверху. Такая реконструкция дается очень непросто в условиях сложившейся исторической застройки. Конечно, было бы лучше сделать это вчера, но приходится считаться с реальностью.

- С началом лета начинаются, наверное, сезонные трудности?

- Безусловно. Жители столицы начинают активно мигрировать за город и обратно. И это вообще-то беда: по пятницам сложно выехать из города, по понедельникам - въехать. Сам чувствую это по своим утренним объездам. Раньше выезжал на МКАД без четверти семь и за час с небольшим успевал проехать всю трассу, в восемь уже был на рабочем месте. Теперь выезжаю раньше, в самом начале седьмого, потому что в Москву надо въехать до половины восьмого - иначе возможны проблемы. То же самое касается ТТК - и здесь всю трассу надо успеть «прокрутить» и посмотреть до половины восьмого.

- Хотя пришло лето, нельзя, пожалуй, избежать нам разговора о делах зимы минувшей. Известная проблема крупных магистралей в том, что здесь интенсивно приходится использовать противогололедные материалы (ПГМ). Что предприятие в последние годы для того, чтобы снизить вредное воздействие реагентов на экологическую обстановку?

- Именно экологическую безопасность ПГМ мы сейчас рассматриваем в качестве главного критерия. Постоянно ведется поиск и разработка новых материалов, отвечающих этим требованиям. Минувшей зимой на наших магистралях применялись новые виды жидких и твердых ПГМ с биофильными добавками. В отличие от ранее применявшихся материалов они призваны улучшать состояние почвы и придорожной растительности. Введение в состав реагентов таких добавок позволило в последние два года увеличить прирост зеленой массы растений. Но, конечно, нельзя все сводить только к совершенствованию химического состава ПГМ. Чтобы минимизировать экологический вред, необходимо строго следовать правилам и нормам их применения. В зависимости от температуры дозировка распределения реагентов варьируется для жидких материалов от 30 до 95 миллилитров, для твердых - от 15 до 70 граммов на квадратный метр дорожного полотна. Контроль за соблюдением концентрации реагента, соответствующей метеословиям, проводят сотрудники нашего предприятия с помощью современного прибора SOBO - 20. Принцип его работы

основан на измерении сухого остатка основного компонента, содержащегося в ПГМ.

- Насколько мне известно, аномальные условия минувшей зимы, когда длительные периоды тепла сменялись довольно сильными морозами, не лучшим образом сказывались на состоянии дорожного полотна. В связи с этим какие-то коррективы вам приходилось вносить?

- Могут назвать две цифры, которые говорят сами за себя. Обычно в зимне-весенний период объем аварийного ремонта составляет 30 тыс. квадратных метров. В этом году пришлось провести ремонт уже на 50 тыс. квадратных метров дорожного полотна.

зять, что на МКАД они показали высокую эффективность. На этой же магистрали используются шнекороторные снегоочистители «BOSCHUNG B-4». Несмотря на небольшие габариты, эта машина способна не только перебрасывать снег на обочину, но и грузить его в самосвал.

В летний период используются подметально-уборочные машины с оборудованием известных зарубежных производителей - «SCHMIDT», «JOHNSTON», «BUCHER», «KOBIT». Оно установлено на шасси отечественного производства, сборка и наладка оборудования происходит на московских предприятиях ООО «Дормаш», ЗАО «Коммаш» и ОАО «Мосдормаш». Особенно хорошо зарекомендовали себя

рядным организациям, обслуживающим дороги. Всегда ли качество работы подрядчиков вас устраивает? Какие меры воздействия вы можете применить в отношении тех, кто работает спустя рукава? Как вообще действует система контроля?

- К уровню содержания кольцевых магистралей предъявляются высокие требования. Это понятно: и ТТК, и МКАД - основные артерии столицы, к тому же очень сложные в инженерном отношении. Достаточно сказать, что на 34 километра ТТК приходится более 90 мостовых сооружений, путепроводов и эстакад. Здесь же находится самый длинный тоннель - Лефортовский, протяженность которого составляет 2,8 километра.

Ежегодно Департамент ЖКХиБ проводит конкурс, в ходе которого организации отстаивают свое право работать на

лет себя ООО «Автодорстройсервис». На уборочных работах на МКАД отличается ООО «Трансстромсервис», обслуживающее западный участок магистрали. По итогам прошедших месяцев текущего года хотел бы отметить добросовестную работу ООО «Спецэксплуатация» и ООО «Техностройэкология», которые обслуживают пешеходные переходы на МКАД и ТТК.

АСФАЛЬТ ТЯЖЕЛЕЕТ

- Вы осваиваете не только новые машины, но и даете путевку в жизнь перспективным материалам. Каким именно?

- В прошлом году по инициативе Департамента ЖКХиБ на участке 79-го - 87-го километров внешней стороны МКАД мы уложили десять новых типов асфальтобетонных смесей. Это щебеночно-мастичные асфальтобетоны (ЩМА), где применено несколько видов вяжущих компонентов и стабилизирующих добавок, а также щебень разной крупности. Всего эти материалы уложены на 20 тыс. квадратных метров полотна. По инициативе нашего предприятия на 25-м и 57-м километрах внутренней стороны МКАД на площади 7 тыс. квадратных метров уложен асфальтобетон с противогололедной добавкой «Грикол». На одиннадцати участках МКАД общей площадью почти 53 тыс. квадратных метров выполнены работы с применением ЩМА на вяжущем компоненте «Битрекс». По результатам данного эксперимента теперь при текущем и капитальном ремонте использоваться будут ЩМА, в том числе ЩМА на «Битреке». А объемы солидные: капитальный ремонт надо провести почти на 860 тыс. квадратных метрах дорог. Текущий ремонт «картами» свыше 100 квадратных метров предстоит сделать на площади почти 730 тыс. квадратных метров.

Надо отметить, что с приходом к руководству департаментом Артура Львовича Кескинова внимание к проблемам дорожного ремонта резко возросло. И результат налицо. Если в прошлом году мы сделали «двухслойку» только на Беговой улице, то сейчас доля этой технологии при капитальном ремонте превышает 60 процентов.

- Об этом стоит сказать подробнее. Не сначала - что такое «двухслойка»?

- Если коротко, то это ремонт, при котором заменяются оба слоя покрытия - верхний и нижний. Существуют конструкции дорожных одежд для магистральных грузонапряженных улиц и дорог с интенсивным движением транспорта и для второстепенных дорог, где интенсивность и грузонапряженность значительно ниже. Для грузонапряженных скоростных магистралей необходимо более прочное основание и двухслойное покрытие, для более низких категорий дорог, соответственно, менее прочные основания и однослойные покрытия. В последнее время, а именно с 1998 года, при капитальном ремонте замене подлежал только верхний слой дорожного покрытия.

Но и на нижний слой действуют те же нагрузки (за исключением истирания). В результате их многократного повторения он теряет свою несущую способность. Конструкция дорожной одежды рассчитывается при условии, что все применяемые материалы работают в упругой стадии. Каждый материал имеет предел прочности. Нижние слои на магистральных улицах исчерпали свой запас прочности в упругой стадии, в связи с чем колейность образуется не только от истирания верхнего слоя, но и от потери несущей способности нижних слоев дорожной одежды. То есть верхний слой не только истирается, но и вдавливается в нижние слои.

Решение проблемы - замена обоих слоев дорожного покрытия с применением более прочных многощебенчатых асфальтобетонов. Кроме того, толщина нижних слоев уменьшается за счет фрезерования (срезки) покрытия, что еще более интенсивно способствует на уменьшение несущей способности дорожной одежды. Это, кстати, и подтвердилось исследованиями, проведенными в 2006 году по поручению Департамента ЖКХиБ с привлечением лаборатории института «СоюздорНИИ». Поэтому сейчас весь капитальный ремонт мы и другие городские организации производим с заменой нижнего слоя. Но чтобы это произошло, понадобились и соответствующие исследования, и принципиальная позиция департамента, который смог сказать правду, объяснить и доказать правоту именно такого подхода к ремонту, добиться выделения необходимых средств.

Александр НАЛОГИН:

КОЛЬЦА ГОРОДУ К ЛИЦУ

Александр НАЛОГИНУ 55 лет. Он окончил Московский институт народного хозяйства им. Плеханова. Четверть века отдал коммунальному хозяйству Москвы - руководил автодормехбазой и РСУ, с 1994 года возглавлял ОАО ДРСУ. Более четырех лет является генеральным директором ГУП «Кольцевые магистрали». Награжден медалью «В память 850-летия Москвы», отмечен благодарностями правительства столицы, удостоен званий «Почетный дорожник России» и «Заслуженный работник жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации».

- Автоматические противогололедные станции (АПС) - это еще одно ноу-хау, которое уже применяется на развязках МКАД. Получен ли ожидаемый эффект? Сколько таких систем уже смонтировано и намерены ли вы продолжать их внедрение?

- Положительный эффект налицо. С нарастанием интенсивности движения крайне важно наносить реагент без снижения пропускной способности дороги. Это и обеспечивают АПС. В общей сложности на восьми развязках смонтировано уже 12 станций двух модификаций - ТМС-2000 и СОПО. Общая площадь проезжей части, контролируемой АПС, превышает 100 тыс. квадратных метров. Количество разбрызгивающих головок составляет 958 штук. Системы полностью компьютеризованы, имеют свои метеостанции. Датчики в постоянном режиме контролируют множество параметров: температуру и влажность воздуха, атмосферное давление, скорость и направление ветра, вид и интенсивность осадков, текущее состояние дорожного покрытия. В результате система точно прогнозирует появление гололеда. Располагая обобщенной информацией о метеословиях, мы получили возможность планировать работы по уборке магистралей и обработке их реагентами. Главный наш принцип - не бороться с гололедом, а предупреждать его образование.

Что касается перспектив, то планируем ввести в эксплуатацию еще семь АПС. Они появятся на Варшавской, Ленинградской, Рублево-Успенской, Волгоградской, Киевской и Можайской развязках. То есть на МКАД 15 развязок из 45 будут оборудованы АПС и системами видеонаблюдения за состоянием проезжей части.

НЕ МАРКА КРАСИТ МАШИНУ...

- Кольцевые магистрали столицы традиционно являются своего рода полигонами, где в реальных и весьма жестких условиях испытывается новая дорожная техника различного назначения. Каким машинам - отечественным или зарубежным - отдаете предпочтение?

- Действительно, на МКАД и ТТК применяются самые современные машины и оборудование, отвечающие высоким мировым стандартам. В прошлом году ГУП «Кольцевые магистрали» завершило испытания машин «Джетбрум» фирмы «MARCEL BOSCHUNG AG», предназначенных для скоростной уборки. Должен ска-



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

подметально-уборочные машины «BROD-DWAY Senior 2000», которые незаменимы в межсезонье.

Если говорить о ремонте, то наши подрядные организации тоже используют технику ведущих мировых фирм - «WIRTGEN», «VOEGELE», «ROADTEK», «HOFMANN». Наше предприятие приобрело также комплекты зарубежного оборудования для ремонта и содержания дорожных покрытий. Это, в частности, станок для заделки трещин и теплое «копы». Располагаем мы и заливающим битумным мастик, и машиной «Магнум» для ямочного ремонта. На собственные средства для проведения работ по демаркировке купили дорожную фрезу «WIRTGEN», которая превосходит по характеристикам аналогичные машины других фирм. За счет собственных средств наше предприятие приобрело 10 единиц техники, которой были доукомплектованы подрядные организации. Активно используем и отечественные машины - МКДС-4005, МКДС-3010 и КМСД IV, которая является аналогом известного «Унимога», а также автогрейдеры, снегопогрузчики и т.д. По-прежнему незаменим трактор «Беларусь». В общем, дело всем найдется, и каких-то особых предпочтений в части использования российской или импортной техники у нас нет. Главное, чтобы работа выполнялась быстро и с должным качеством.

ПРАВО НАДО ЗАСЛУЖИТЬ

- ГУП «Кольцевые магистрали» является заказчиком по отношению к под-

МКАД и ТТК. Сейчас кольцевые магистрали обслуживают организации, имеющие большой опыт, располагающие квалифицированными кадрами ИТР, достаточным количеством современной техники и бригадами дорожных рабочих. Контроль за подрядчиками ведем постоянно. Проверяется соблюдение технологии, качество уборки дорог, тротуаров и остановок общественного транспорта. За каждой подрядной организацией закреплен ведущий инженер отдела уборки, который оценивает состояние участка. Ежедневно проверяем работу той или иной организации. Если выявляем недостатки, даем срок на их устранение.

Должен также заметить, что мы занимаемся обслуживанием не только самих дорог, но и инженерных сооружений. Здесь тоже налажена система контроля. Специалисты отдела инженерных сооружений не менее трех раз в месяц проверяют качество работ с составлением соответствующих актов. Если обнаружены нарушения, на организацию налагается штраф и выдается предписание на устранение. Располагаем мы и экономическими рычагами воздействия: за несвоевременное выполнение заданий и низкое качество уборки можем уменьшить организации бюджетные ассигнования. Например, в апреле такое снижение по подрядным организациям составило от 1,7 до 10,8 процента.

- Наверняка ведь есть организации, которые работают лучше других...

- Конечно. Скажем, на обслуживании участка ТТК с наилучшей стороны прояв-