

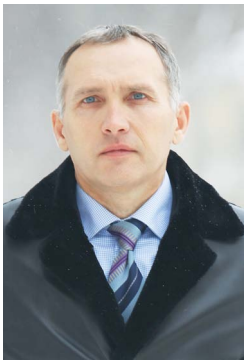
Трасса М6 «Каспий»: настоящее, прошлое, будущее

В 2012 году на содержание и реконструкцию трассы М6 «Каспий» из федерального бюджета планируется выделить порядка 6–7 млрд рублей. Это почти в два раза больше, чем выделялось в 2011-м. Основная задача – привести трассу в соответствие с требованиями, предъявляемыми к дорогам первой категории. Но пока эти амбициозные планы кажутся фантастикой.

М6: ПЛАНЫ И ЗАДАЧИ

В системе нашего управления 1729 км дорог. Это Рязанская, Тамбовская, Воронежская и Волгоградская области. Вся эта сеть строилась на основе нормативных требований еще 70-х годов, когда и транспорт был другой, и интенсивность потока – совершенно другая. В настоящее время, с притоком автотранспорта, мы не успеваем не то что развивать сеть, но и обслуживать существующие дороги в полном объеме.

Если говорить о трассе М6, то первый ее участок, обеспечивающий сквозной проезд от Москвы до Тамбова, был построен еще в 1968 году. А в 1976-м дорога продлилась



Начальник
Упрдор «Каспий»
Юрий Сорокин

до Волгограда. Изначально она планировалась как трасса первой категории. Но задачу решили реализовать в два этапа: на первом построить дорогу второй технической категории (чтобы соединить города), потом силы развернуть и довести трассу до первой технической категории. Как это водится, благие намерения так и остались намерениями, и сегодня минимальная задача, которую мы ставим перед собой, – это поддержание нормальной проезжаемости дороги. То есть

проведение ремонтов и капремонтов, обеспечение безопасности, обустройство прилегающей территории.

КАКА БОРЬТЬСЯ С НАРУШЕНИЯМИ?

В 60-х годах прошлого века строительство дороги велось из расчета нагрузки до 5–7 тонн на ось – и то таких грузовиков было мало. А сегодня у нас потоком идут фуры по 60 тонн весом. Нагрузка возросла не в десятки, а в сотни раз. Отсюда известные всем проблемы: колеиность, трещины, разрушение покрытия.

Сегодня у нас действуют два пункта весового контроля – на 825 и 343 км. В 2011 году мы провели реконструкцию одного из пунктов – поставили новое современное оборудование. Оно в состоянии фиксировать тоннаж автомобиля на скорости 90 километров в час. То есть водителю не приходится менять скоростной режим и терять время на взвешивание. Что происходит дальше? Аппаратура фиксирует показатели, автоматически делает расчет (кто с каким нарушением проехал, какой ущерб причинил дороге и какой штраф должен оплатить) и передает данные оператору.

Казалось бы, отличная система. Но здесь мы упираемся в несовершенство законодательства. Упрдор не имеет права останавливать нарушителей и взимать с них штрафы. Получается, что мы только фиксируем нару-

шения, но не имеем возможности с ними бороться.

Мы надеемся на то, что эта работа будет поручена транспортной инспекции, и тогда в наших действиях появится определенная логика. Сейчас сотрудники транспортной инспекции составляют акты и предоставляют их нам. Мы же в свою очередь рассчитываем размер ущерба, причиненного дороге. А нарушители потом выплачивают штрафы, правда очень неохотно.

Понятно, что грузы необходимо перевозить. Но люди должны быть готовы платить за те разрушения, которые они причиняют дорожному полотну. Ведь другие участники движения имеют те же самые права и тоже рассчитывают на комфортный проезд.

ТРИ ТИПА СОДЕРЖАНИЯ

Возвращаясь к проблеме обслуживания дорог, необходимо отметить, что до сих пор из реалий нашего времени не ушло разделение на три типа их содержания: **на допустимом, среднем и высоком уровнях**. Это связано с возможностями финансирования. Когда выделяется недостаточно средств, государство (в зависимости от состояния сети, степени ее приоритетности и т.д.) вводит определенные ограничения на те или иные виды работ. К сожалению, сегодня мы заключаем с подрядными организациями договоры на выпол-

нение работ на самом низком – допустимом – уровне обслуживания.

С другой стороны, это предъявляет дополнительные требования к подрядчикам. Здесь выявляются две основные беды: нехватка квалифицированных кадров и устаревающая техника. Отрасль сегодня развивается стремительно. Появляются новые материалы, оборудование, технологии. А вот человеческий фактор за этим не успевает.

Это может стать серьезной проблемой в условиях более объемного финансирования. Сегодня, когда перед нами стоит стратегическая задача привести трассу М6 в состояние первой технической категории и на это выделяются средства, нельзя допустить, чтобы шла пробуксовка из-за нашей неспособности реализовать запланированные программы и проекты.

Впрочем, мы уже вступили в первый этап реконструкции. Сейчас ведутся работы в направлении Тамбов – Москва. Это первые 25 км реконструкции. В ближайших планах построить дорогу первой технической категории до Мичуринска.

Этот участок стратегически важен – плотность движения из Мичуринска в Тамбов и обратно увеличивается с каждым днем. Новое качество трассы выведет экономические отношения между городами на более высокий уровень. Тот же процесс идет под

Волгоградом – 30 км дороги уже реконструированы. Скоро трасса первой категории соединит Волгоград с районным центром Иловли, а это еще 20 км.

В настоящий момент на намеченных участках ведутся подготовительные работы, в строительный сезон произведено устройство земляного полотна с отсыпкой рабочего слоя и снятие растительного грунта с последующим его возвратом в откосную часть.

В течение двух лет будет выполнено устройство покрытия из щебеночно-маститного асфальтобетона. На трассе «Каспий» такая технология применяется впервые, хотя она успешно освоена в других территориях. Ее особенность – это использование смеси, 70% которой состоит из щебня с наполнением битумно-вязущими компонентами. Такое покрытие отличается повышенной упругостью, износостойкостью и в состоянии противостоять современным нагрузкам на дорогу.

В целом, чтобы привести всю трассу М6 к состоянию первой технической категории, потребуются не только значительные средства, но и время. Но другого пути у нас нет. Ведь «Каспий» входит в состав международного коридора Север – Юг, Хельсинки – Китай. Это перспективное направление, которое связано с развитием нашей страны, ее возрастающей ролью. А наша задача – способствовать реализации этих перспектив. ▲



Сегодня, когда перед нами стоит стратегическая задача привести трассу М6 в состояние первой технической категории и на это выделяются средства, нельзя допустить, чтобы шла пробуксовка



392000, г. Тамбов,
ул. Б. Федорова, д. 9
Тел.: (4752) 72-33-50
E-mail: road-m6@tmb.ru

