

ГЕННАДИЙ ТАРАНОВ: «ПОРА ПЕРЕХОДИТЬ ОТ ПЕСКА К РЕАГЕНТАМ»

ДОСТИЖЕНИЯ ХИМПРОМА ПОЗВОЛЯТ СОХРАНИТЬ ДОРОГИ И СДЕЛАТЬ ИХ БЕЗОПАСНЕЕ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД

Началась календарная зима, а с ней у дорожников появились новые хлопоты – как сохранить должный уровень безопасности на дорогах и содержать их в таком состоянии, чтобы у автомобилистов в поездках не возникало проблем.



Ситуация, судя по прогнозам синоптиков, этой зимой будет осложняться частыми перепадами температур, снегопадами и образованием наледи. А ведь именно в такую погоду происходят наиболее тяжелые аварии, так как на поверхности дорожного полотна образуется тонкий слой гололеда, который водителю сложно заметить. А значит, дорожникам придется приложить немало усилий, чтобы наши трассы оставались безопасными и комфортными.

О том, как следует решать эти задачи, рассказал эксперт Национальной ассоциации зимнего содержания дорог Геннадий Таранов.

– Основными критериями поддержания качества дорожной сети в зимний период с точки зрения сохранения пропускной способности и снижения фактора риска возникновения дорожно-транспортных происшествий, прямо влияющих на поддержание необходимого трафика, являются максимально возможное сохранение лучшего коэффициента сцепления дорожного полотна, поддержание максимальной штатной ширины проезжей части, быстрота реагирования на ме-

теоусловия, наличие эффективных современных средств по обслуживанию, согласованность подразделений и эффективное управление ими.

В условиях пиковых ситуаций при снежных заносах и снегопадах основную роль играет не столько количество техники, сколько ее эффективная производительность и настройка возможностей инфраструктуры по скорости реагирования. К сожалению, сегодня техника, имеющаяся в дорожных хозяйствах, представлена широкой номенклатурой морально и физически устаревших автомобилей и тракторов, что значительно повышает расходы на их эксплуатацию из-за технического уровня и низкой эксплуатационной надежности. Практически во всех регионах России предельно изношенная техника составляет значительную долю парка дорожных машин и требует существенных и неоправданных расходов на поддержание ее в работоспособном состоянии.

Основой технологических изменений является переход от использования пескосоляной смеси (ПСС) на хлориды, что в свою очередь требует кардинально изменить всю

систему зимнего содержания автомобильных дорог и улиц городов. Опыт показывает, что применение перспективных технологий в части содержания на участках федеральных автомобильных дорог в Башкирии, Татарстане, Кировской области и других регионах позволяет успешно решать задачи повышения безопасности дорожного движения.

Реагент наносится на дорогу непосредственно перед снегопадом, за 30 минут (по метео данным). В момент начала выпадения осадков снег нейтрализуется, в результате предотвращается образование снежных заносов и гололеда. Из-за отсутствия песка разметка, знаки, ограждения и другие элементы обустройства автомобильной дороги всегда остаются чистыми, не образуется грязь между полосами.

Также применение современных реагентов и отказ от ПСС позволяет добиваться сохранности дорожного полотна, дорожной разметки и улучшения экологической обстановки. Ведь отказ от песка позволяет снизить абразивное воздействие на дорогу. Уменьшается вероятность повреждения верхних слоев покрытия при уборке,

образования «зимней колейности», стирания дорожной разметки и существенно снижается количество снега, льда и влаги на проезжей части и обочине. Благодаря высокой скорости уборки снега по новой технологии, отвал снега происходит за пределы дороги, поэтому обочины и ограждения остаются чистыми в течение всего зимнего сезона, а отсутствие отложений песка и глины способствует укреплению обочин. В период подготовки к сезону теперь требуется на 70–80% меньше рейсов, чтобы заполнить хранилища противогололедным реагентом. Новая технология исключает применение тяжелой техники для работ по приготовлению пескосоляной смеси на базах по ее хранению. Еще одно важное правило содержания дорог в зимний период – это увеличение скорости уборки снега и оперативности реагирования на изменения погодных условий. Применение хлоридов позволяет за один рейс обработать 80–100 км дорог. При технологии ПСС необходимо пополнение емкостей каждые 7–10 км, что увеличи-

вает количество рейсов и пробеги в 8–10 раз, а низкая скорость уборки, 40–45 км/час, приводит к снижению скорости движения на трассе, созданию помех движению и, как следствие, повышенной аварийности при объезде дорожной техники проходящим транспортом. Новая технология позволяет проходить участок обработки со скоростью до 70 км/час, при этом одна машина может распределять противогололедный реагент сразу на ширину до 12 метров, или трех полос движения. Это существенно снижает количество заторов на дорогах во время их обслуживания.

Современные высокотехнологичные дорожные машины для борьбы с зимней скользкостью должны быть оборудованы разбрасывающими автоматами с системами высокоточной дозации и смачивания противогололедных материалов раствором, позволяющим до минимума сократить время начала действия распределяемых материалов на поверхности дорожного полотна. Они должны учитывать данные, поступающие с комплекса прогно-

зирования метеоусловий, сигналы системы раннего оповещения об образовании гололеда и использовать новейшее поколение программного обеспечения для сбора и анализа данных – это играет главную роль, помогая диспетчеру управлять состоянием дорожного покрытия. Все в комплексе даст возможность более экономично, экологично, своевременно и с максимальной надежностью планировать работу по зимнему содержанию дорог.

Помимо этого, для успешной реализации поставленных задач необходимо повсеместно внедрять целый комплекс мероприятий: от грамотного использования современного высокотехнологичного оборудования, что предполагает переподготовку кадров на дорожно-эксплуатационных предприятиях, до совершенствования их структур, нормативов и технологии производства работ.

*Подготовил Леонид Григорьев
Фото: Национальная ассоциация
зимнего содержания дорог*



Фото: Ольга Швейцер