

Большая стройка

## На 215-м километре

*Одна из главных задач текущего сезона – капитальный ремонт участка федеральной дороги Казань-Оренбург в Альметьевском районе.*

*Километры 215-231-й. На этом участке ведутся серьёзные работы: разбирается старое дорожное полотно и возводится новое.*



Фото Д. Башарина



Этот объект по праву считается одним из важнейших, очень ответственным и сложным. Работы, выполняемые здесь, занимают четверть от объёма работ, запланированных на текущий сезон: здесь приводится в порядок, в нормативное состояние участки федеральной трассы Казань-Оренбург протяжённостью 16 кило-

метров, пролегающий по холмистой, сильно пересечённой местности, относящейся уже к предгорьям Урала.

Автомагистраль здесь имела ненормативные продольные уклоны, слишком крутые спуски и подъёмы, насыпь из чернозёма, как известно, не являющегося строительным грунтом. Старое покрытие находилось в силь-

но изношенном состоянии, имело пучины и трещины. В связи с этим решено было делать капитальный ремонт этого участка.

Трассу пересекает множество коммуникаций – нефтепроводов, газопроводов и так далее. Это бы ещё полбеды, если известно где и что можно ожидать при разборке полотна. Бывают же

случаи, когда обнаруживается некая труба, закопанная неизвестно когда, неизвестно кем, и непонятно, что внутри себя содержащая.

И тогда начинаются тормозящие строительный процесс поиски хозяев, выяснение степени нужности данной коммуникации.

*(Окончание на 2-й стр.).*

# На 215-м километре

(Окончание.

Начало на 1-й стр.)

Случается, что дорожники находят трубы ставшие «лишними» потому, что их в своё время по каким-то причинам перестали использовать.

Но основная проблема – переувлажнённый грунт земляного полотна, практически полностью состоящего из чернозёма, что недопустимо. Карьеров с подходящим материалом для его замены поблизости не существует, поэтому, было принято решение укрепить земполотно – произвести его стабилизацию известью с применением ресайклера. В итоге получается довольно прочный слой глубиной около полуметра. Лабораторные исследования подтвердили, что такой метод, используемый, кстати, с незапамятных времён, актуален и в наши дни.

Есть сложности и при транспортировке асфальтобетона. В начале участка самосвалы подвозят асфальт «по ходу», в конце же трассы попасть им уже проблематичнее.

Дорога, в основном, считается третьей категории, лишь один участок, протяжённостью в километр с четвертью, будет отнесён ко второй категории. Для безопасности и удобства на затяжном подъёме строится семисотметровая ПСП (переходно-скоростная полоса).

**М. КРАСНОВ,**  
*начальник участка*  
\*\*\*

История применения извести в строительстве насчитывает добрых полтора десятка тысяч лет. А примерно две с половиной тысячи лет назад её использовали китайцы при строительстве Великой стены именно для стабилизации грунта.

Есть много упоминаний о работе с известью в средневековой Руси. Порой не очень удачных. Бывало «известь жидко растворяху, ино не клеевито». Другими словами, слишком много воды добавляли и получали непрочные соединения. Вот летели, наверное, чьи-то головы с плеч...

В 1926 году в Ленинградском дорожно-исследовательском бюро ставили опыты по известкованию грунтов. С 1927 до 1931 года под Москвой шло, увенчавшееся в итоге успехом, экспериментальное строительство дорог с укреплением известью глинистых и чернозёмных почв.

Журнал «За рулём» (1928 г., №2) в материале «Как улучшить дорогу в деревне» среди прочих даёт такой совет: «Гашёная известь в количестве 3-9% по объёму примешивает-

ся к грунту полотна на глубину до 15 см путём вспашки и боронования дороги. Для лучшего смешивания дороге рекомендуется известковать, когда она совершенно суха. После перемешивания дорога выглаживается утюгом и открывается для движения, которое её окончательно уплотняет. Этот приём полезен для тяжёлых глин и пылеватых грунтов. Эти грунты делаются менее вязкими, пластичными и приобретают крупчатую структуру – условия, которые в сырое время благоприятно отражаются на способности грунтовой дороги выдерживать то небольшое движение, которое обычно на ней бывает». Такая вот история!

*Из архивов  
Музея истории  
дорог и дорожного  
строительства  
ОАО  
«Алексеевскдорстрой»*

## Технологии

### Улица Дубравная

«Каждый год новые заплатки, что с ними происходит?». «Сняли старый асфальт и уложили новый. К весне дорога полностью пришла в негодность. В чём причина?», – такими вопросами задаются жители столицы, которым приходится ездить по улице Дубравная.

Поясняет ситуацию Валерий БАРСУКОВ, главный инженер предприятия.

– Причин здесь, как минимум, две. Возможно, имеется не вполне качественное основание дороги. Это раз. Здесь очень высокая интенсивность движения. Это два. Наша задача – исправить ситуацию.

Раз нет возможности разобрать полотно полностью, было решено улучшить верхние слои дорожной одежды.

Первый (нижний) слой укладываем так называемым «чёрным щебнем» – щебнем, обработанным битумом. Тем самым мы попытаемся уменьшить или со-



Улица Дубравная до ремонта

всем предотвратить количество поперечных трещин. Через каждые 600-700 метров делаем мягкие вставки: режем бетон и вставляем щебёночное основание – для компенсации расширения и сжатия полотна. Асфальтобетон для укладки на кольцевом участке и подъездах к нему готовится на ПБВ. Это должно уменьшить образование колеиности.

## Кузнечиха

«Даже путь в тысячу ли\* начинается с первого шага» говорят в Китае. Ну, а новая трасса начинается с первой колеи.

Здесь строится двенадцать километров дороги переходного типа, которая соединит сёла Кузнечиху, Катюшино и Верхнее Колчурино. Работают бригады по устройству искусственных сооружений и земполотна.

Места здесь красивые и богатые своей историей. Современная Кузнечиха расположена на месте одного из древнейших городов Волжской Булгарии – Сувара. В середине XIX века жил здесь подпоручик Немирович-Данченко, родственник известного режиссёра. Существовал и Кузнечихинский район ТАССР с 1935 по 1960 год. Работали в Кузнечихе молочный и кирпичный заводы, «сельхозтехника», МТС и проч. Кипела, в общем, жизнь.

Топоним Колчурино происходит от слова «колчура» – так называли военнопленных времен Золотой Орды.

\*Ли – китайская единица измерения расстояния, равная 500 метрам.



В Казани ударными темпами идёт строительство второй очереди улицы братьев Батталовых. Проезд по первой линии был открыт, как и требовалось, к республиканскому Сабантуню.

Сейчас ведётся устройство покрытия дороги, которая подойдёт к жилому комплексу М14 и, значит, тысячи человек получат

## Казань



## День домашней

### лапши



Резеда Муллахметова и Аниса Гумерова работают поварами на нашей Нижнекамской базе. Работают отлично. С душой, как говорится. Резеда придумала даже дорожников раз в неделю домашней лапшой потчевать.

Идею поддержали, и вот уже не первый год, каждую среду, несмотря на количество народу на базе готовит она токмачаш, вкуснейшее татарское кушанье. «Пусть ребята себя как дома почувствуют», – говорит Резеда.

Кстати, меню на всех базах одинаково, качество блюд тоже – всегда на высоте.

Дорожники даже шутят: «если ты почувствовал запах горохового супа на первой базе, но пообедать не было времени, запросто можешь в тот же день попробовать его в любой другой столовой и остаться довольным!».

асфальтированный подъезд к своим новым домам.

«Вблизи этого участка трассы, – рассказывает Дмитрий АФОНЬШИН, – располагается основной коллектор канализации. Глубина его залегания шесть метров. Уклон всего 2,5 миллиметра на метр, на 50 метров всего 120 миллиметров. Поэтому, для прокладки труб под дорогой здесь вместо экскаватора будет применено горизонтально направленное бурение. Работа предстоит ювелирная – ведь погрешность этого аппарата больше, чем наши допуски».

## Нижнекамские дворы

Очень часто наши коллеги сетуют на неприятие обывателями временных трудностей, связанных с дорожными работами. То им «проехать невозможно», то «под окнами шумим, спать мешаем». Реакция, по меньшей мере, странная. И двор, который ямами весь покрыт, не устраивает и асфальт новый хочется, и надо чтоб как по волшебству – в один миг. Увы, не бывает так.

Дорожники, конечно, ко всему привыкли. К ворчанию всяких «знатоков» и советчиков, к запоздалым благодарностям. Но вот такой тёплый приём жителями домов улицы Гагарина в Нижнекамске для них явился приятной неожиданностью. Чаепитие с пирогами было устроено в честь завершения капитального ремонта дворов.





## «Знайте, каким он парнем был...»

На шестьдесят третьем году скоропостижно ушёл из жизни Ястребов Вячеслав Михайлович, без малого двадцать лет проработавший на нашем предприятии водителем.

Работать здесь он начал с 1988 года и становление ОАО «Алексеевскдорстрой» происходило на его глазах и при его же деятельном участии, когда техники не доставало, когда только ещё формировался коллектив, но задачи перед строителями ставились уже серьёзные.

Работал на износ, не жалея себя, обычно перевыполняя установленные нормы. Исполнял любые задания с одинаковой ответственностью – будь то перевозка материалов на строительство дороги или командировки за новым оборудованием по городам России.

Он всегда приходил на выручку шофёру, которому требовалась помощь на трассе. Независимо, знакомые или посторонние в ней нуждались. Всегда помогал, чем мог. Никогда, ни разу, никогда не оставил один на один с бедой. Это очень ценное качество.

Руководство предприятия, диспетчеры, механики, коллеги-водители, все те, кто знал Вячеслава, кто работал с ним, вспоминают его только добрым словом, считают истинным патриотом своей профессии, водителем от Бога, человеком ответственным, работающим, и в высшей степени порядочным. Добрая память о Вячеславе навсегда останется в их сердцах.

## Подведены итоги проверок

На протяжении нескольких июльских дней небольшая, но компетентная комиссия проверяла состояние баз, на которых живут и трудятся дорожники.

Проверялось состояние территорий, их благоустройство, ухоженность. Курилки и мусорные баки, клумбы и газоны – ничто не укрылось от наметанного взгляда. Душевые и туалеты, жилые помещения, столовые – всё подвергалось тщательному осмотру.

Параллельно велись разговоры с начальниками баз, начальниками участков. Порой и на высоких нотах. Обсуждались текущие насущные проблемы, способы их решения.

Без «косяков», спровоцированных пресловутым человеческим фактором, увы, не обошлось. Косяки такие, порой, обнаруживались, за которые взрослому человеку и замечания-то делать неловко. Причина разрухи, как справедливо замечено, находится не в сортирах, а в головах ©.

Ошибки, отмеченные комиссией, обещано было исправить в кратчайший срок. Кто-то, кстати уже должный порядок навёл и прислал фотоотчёт. Кто-то потребовал содействия и помощи.

По итогам проверки на рассмотрение руководства ОАО «Алексеевскдорстрой» выдвинуто пятеро кандидатов, заслуживших поощрения. Было принято решение всех их наградить трёхдневным путешествием на теплоходе, которое состоится в начале августа.



База в Нововешминске

## Форсмажор

Всем, кажется известно, что воровать грешно. Всех нас, наверно, в детстве познакомили с такой доктриной. Это к тому же бесцельная трата сил и энергии. ©

Но нет же. Опять найдутся лихие головы, надеющиеся на «авось не увидят». И вот очередной водитель схвачен за руку при сливе солярки.

Перспективы желающих разжиться на дармовщину незавидны. Попавшийся на краже явно не получит премию за текущий месяц. Оплатит то, что «взял». Лишится работы. Будет иметь проблемы с дальнейшим трудоустройством.

Продать украденное на несколько тысяч, а потерять во много больше? Это вам надо?