

4 СЕНТЯБРЯ 2010
№10Издание
инфогазеты
поддерживают

Итак, она готова



Апрель 2009 г. Первые машины - на месте, начинается строительство.



Июнь 2009 г. Во избежание шахтных обвалов под дорогой устанавливают сверхпрочный геотекстиль.



Октябрь 2009 г. Уложен первый слой асфальта - автомобили могут ехать.



Январь 2010 г. На месте древнего захоронения, обнаруженного в ходе строительства, работают археологи.



31 августа 2010 г. Дорожный отрезок торжественно открывают (слева направо) гендиректор Департамента шоссейных дорог Тамур Тсякко, министр экономики и коммуникаций Юхан Партс, уездный старейшина Рихо Брейвель и руководитель "Lemminkäinen Eesti" Свен Пертенс. 5хПётр ЛИЛЛЕВЯЛИ

Вейко Юудас: "За короткое время пришлось очень много сделать"

Проектный руководитель строительства шоссейного отрезка Кукрузе-Йыхви Вейко Юудас мог уже в нынешний вторник облегченно вздохнуть, когда состоялось торжественное открытие объекта. Длившееся полтора года строительство на сегодня закончено, и, как утверждается, дело имеем с очень качественно выполненной работой.

- На сегодня все работы на отрезке Кукрузе-Йыхви завершены?

- В основной части работы действительно завершены. Команда по надзору сейчас основательно осматривает объект, и, вероятно, на незначительные доделки уйдет еще пара недель, чтобы все стало в порядке. То есть, подытоживая, сейчас идет обычный заключительный осмотр объекта и ликвидация недочетов.

Надо еще выровнять дорожную территорию и склоны канав, поскольку последние сильные дожди обусловили несколько размывов. Проводят обзор всей организации движения, из-за чего, может быть, придется переставить знаки, указатели, ограждения, поскольку в действительной жизни не все выглядит так, как задумывалось на бумаге. Наверняка все в ближайшее время будет откорректировано, и ничего не отложат на будущий год. Это, конечно, не исключает, что в следующем году не придется снова что-то подправлять. Например, очень типичны размывания склонов, что при необходимости корректируют.

- Часть указателей, направляющих к съездам, вводит участники дорожного движения в заблуждение, поскольку, указывая на скорый съезд в конкретном направлении, располагаются около предшествующего ему съезда, и введенные в заблуждение водители стремятся свернуть раньше. Планируются ли в связи с этим какие-либо реорганизации?

- Как говорилось выше, проводится осмотр всех знаков и указателей. Устанавливая организацию дорожного движения, исходили из действующего стандарта, который должен дать едущему с правильной скоростью достаточно времени для реагирования. Поскольку люди привыкли ездить по видению, а не по знакам, то им поначалу наверняка будет трудно с нахождением правильного дорожного конца. Но если корректно следовать знакам, в том числе также отмеченной на знаке удаленности перекрестка, это не должно все же быть очень сложным.

- Получали ли в ходе строительства от участников движения обратную связь, в результате внося изменения по сравнению с первоначальными планами? Если да, то приведите какой-нибудь пример.

- Непосредственно от участников дорожного движения относительно схемы движения пока обратной связи не получали. Пожалуй, больше также из-за того, что окончательная схема движения устанавливается в самую последнюю очередь, что означает: очевидно, возможные комментарии еще не поступили. Но, правда, в ходе строительства некото-



Вейко Юудас утверждает, что в случае участков над выработками никогда нельзя быть уверенным, что с построенной там дорогой ничего не случится, однако вероятность оседания в данных обстоятельствах сведена к минимуму.

Матти КЯМЯРЯ

рые бизнесмены указывали на недочеты временной организации движения, что при необходимости также корректировалось.

- Новое шоссе на всем протяжении покрыто дорожными ограждениями. Как станет происходить зимний уход, если будет, к примеру, такая же снежная зима, как предыдущая?

- Зимний уход организует Идаский региональный ДШД через договоры по уходу, как это и прежде делалось. Точный план зимнего ухода еще не составлен, но если действительно будет очень много снега, потребуется его вывоз, что делалось также нынешней зимой на разных шоссе. Более точная потребность в технике уточняется.

- Как будет осуществляться уборка снега и борьба с гололедом на пешеходных мостах, в том числе на лестницах и пандусах?

- К сожалению, не могу пока сказать конкретно, в каком объеме обслуживающий решит убирать снег механически и в каком - вручную.

- Сколько будет стоить обслуживание этого дорожного отрезка и насколько это дороже прежнего?

- Поскольку потребность в дополнительных механизмах и человеческой рабсиле еще не известна, то не смогу также назвать стоимость обслуживания. Наверняка это будет дороже, чем раньше, поскольку добавилось множество накопительных и пешеходных дорог.

- По утверждению Департамента шоссейных дорог, дело имели с доселе самым сложным дорожным строительством из того, что департаменту до сих пор приходилось организовывать. В чем эта сложность конкретно состояла?

- Сложность состояла в том, что за относительно короткое время требовалось установить материал в очень большом объеме, построить пять виадуков и два пешеходных моста, и все это при большой интенсивности движения. В Эстонии до сих пор дорожно-строительного объекта в таких объемах и масштабе не было - новое основное шоссе 2+2, виадуки, мосты, на всем протяжении пешеходные и накопительные дороги.

На объекте работало в день в среднем 200 и в пиковые момен-

ты до 500 человек, координация и организация их работы во имя общей цели были, очевидно, самым большим вызовом для команды проекта. Технически самая интересная часть оказалась связана с шахтными ходами. Геосеть сама была, правда, очень крепкая, подобной ни в Эстонии, ни в ближайших окрестностях не устанавливали, однако в самой по себе ее установке не было ничего нового.

То же и со сваями виадуков, использование которых на строительстве - вполне обычное дело, но, правда, это не использовалось при строительстве над шахтами. Однако потребовалась мыслительная работа научных сотрудников и инженеров Горного института, чтобы найти решение для ликвидации провала, происходившего в карстовой зоне вблизи таммикского виадука, а также для исключения возможных дальнейших обвалов. Выбрали решение, при котором на поверхности пробурили отверстие через кровлю шахты и закачали туда изготовленный из пустой породы, сланцевой золы и песка бетон. Он образовал в шахтных ходах конусы, на которые шахтная кровля будет дополнительно опираться.

- Окончательно ли исчезли теперь те страхи, которые связывались с участками над выработками и проистекающей из этого опасности оседания и обвала?

- Проистекающая от шахт опасность никуда не исчезнет. Все инженеры у нас и в остальных Европе работали во имя того, чтобы эта опасность была минимальной и жизни пользующихся дорогой не оказались под угрозой. Виадуки и мосты построены на сваях, которые опираются на твердую почву на дне шахт, поэтому оседания или обвала сооружений бояться не стоит. Но, правда, шахты есть и останутся под дорогой впрямь. Геосеть служит для того, чтобы не возникли резкие оседания, и если потребуются, то придется в будущем дополнительно укреплять дорожное полотно.

Наверняка в ходе строительства обозначились также самые слабые места. К примеру, тот же самый провал под таммикским виадуком, где ходы пронизывали карстовую зону, что, в свою очередь, означало: кровля над шахтой слабая. Причиной этого об-

вала было совместное влияние карста и шахты.

- Гарантию какой длительности строители дают на свою работу и насколько надежно, что будущей весной не придется залатывать трещины, возникшие за зиму в дорожном покрытии?

- Согласно договору, гарантия пять лет. Большая часть дороги использовалась уже нынешней холодной зимой, когда дорожное полотно промерзло очень глубоко. Еще не было, правда, последнего слоя асфальта, однако, как все смогли убедиться, зима не обусловила для дороги никаких бед. Все дорожное полотно построено из новых материалов, что сводит к минимуму вероятность возникновения трещин. Но если что-нибудь все же случится, то для этого и существует гарантийный период.

- На какой срок эксплуатации рассчитаны виадуки?

- Расчетный срок службы - 50 лет, что, конечно, не означает, что по прошествии этого времени виадуки обрушатся. При приличном обслуживании и ремонте они прослужат гораздо больше. До сих пор самой большой проблемой старых мостов является слишком маленькая грузоподъемность и малые габариты, так что они просто отстали от сегодняшнего дня и не отвечают больше нашим растущим потребностям.

- Обслуживанием окрестных накопительных дорог также будет заниматься Департамент шоссейных дорог?

- Поначалу все новые дороги будет обслуживать Департамент шоссейных дорог. То, передадут ли и в каком объеме некую накопительную дорогу местным самоуправленияам, выяснится в будущем путем переговоров с ними.

- Когда заработает освещение, и будет ли оно гореть в темное время суток ночь напролет?

- Поскольку само сооружение готово раньше планировавшегося, то предприятие "Eesti Energia", к сожалению, еще не успело построить щиты подключения, чтобы подключить построенное освещение к электросети. По плану щиты подключения будут готовы в сентябре. После чего смогут также включить светильники. Решение о времени работы светильников принимает Идаский региональный ДШД. В общем случае светильники горят всю ночь.