

ИЮЛЬ 2012

№3

ТРАНСПОРТНЫЙ
КОМПЛЕКС
КРАСНОЯРЬЯ

информационно-аналитический журнал

**БАЗЕ ОТДЫХА
– 10 ЛЕТ**

**ДОРОГАМИ
ДЕТСКОЙ
МЕЧТЫ**

**ПРОФЕССИОНАЛЫ
СОРЕВНУЮТСЯ**





СОДЕРЖАНИЕ

Александр КАЛУГИН

Безопасность стоит денег

стр. 4

Антон ТОПОЛЕВ

Работа в сложных условиях

стр. 6

Анна ИЛЬИНА

Разноцветные «зебры»

стр. 7

Анна ЗОЛОТАРЕВА

Капитан свободного плавания

стр. 8

Максим СВЕТЛОВ

Спасибо за заботу!

стр. 10

Новости

стр. 12

Ирина ШАЛЫГИНА

Королевы касс

стр. 14

Николай ВЛАДИМИРОВ

Соревнуются профессионалы

стр. 16

Екатерина КОХ

Расплата за парковку

стр. 18

Юрий МАШУКОВ

Дорожная отрасль КНР

стр. 20

Дорогами детской мечты

стр. 23



Фото на 1-й стр. – Марина Тит, водитель автобуса МП г. Красноярск «КПАТП-7».

информационно-аналитический журнал

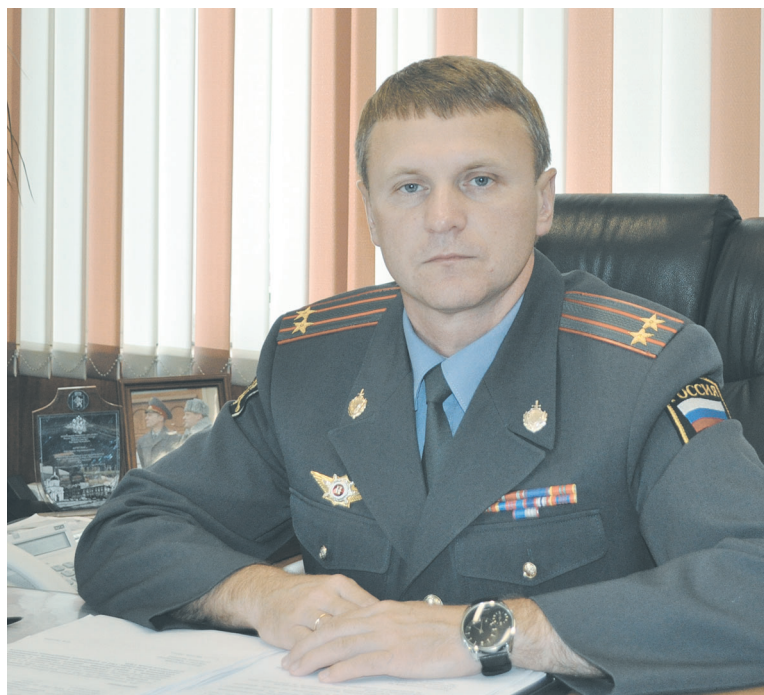
Издатель ООО «Автодорожно-транспортная газета»
Главный редактор Эдуард АЛБОРОВ

Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, пр. Мира, 30, корп.1, офис 510, а/я 25533. Тел./факс (391) 227-27-27, 227-94-27, e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан в ООО «Издательская группа «Всемирная», 660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4. Тираж – 999 экз.
Время подписания в печать 6.08.2012 в 16.00. Цена свободная

От первого лица

БЕЗОПАСНОСТЬ

Анализ статистических данных показывает, что ежегодно более 75% ДТП, зарегистрированных на территории Красноярского края, совершаются в городах и населенных пунктах. Только в прошедшем году число таких происшествий составило почти 3,5 тысячи, а количество погибших и травмированных в них – 266 и 3991 человек соответственно. О том, что делается для повышения безопасности дорожного движения на улицах городов и сел Красноярского края, рассказывает начальник УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю подполковник полиции Валерий КУСКАШЕВ.



Осторожно: пешеход!

– Валерий Михайлович, а о чем еще говорит статистика?

– О том, что прослеживается четкая тенденция к увеличению тяжести таких ДТП. Так, по итогам 2011 года на фоне общего снижения числа происшествий, зарегистрированных в городах и других населенных пунктах края, количество людей, получивших травмы, не совместимые с жизнью, возросло по сравнению с 2010 годом на 28%.

Наиболее значительный прирост отмечался в Красноярске, где количество погибших увеличилось почти в 1,5 раза, точнее, на 43%. Если в 2010 году погибших было 79 человек, то в 2011 – 113, причем больше половины из них пешеходы. В этом году каждый третий погибший пешеход.

Особо замечу, что наезды на пешеходов на протяжении последних пяти лет являются одним из основных видов ДТП и составляют не менее трети от общего числа зарегистрированных. При этом в городах и населенных пунктах края их существенно выше. В Красноярске, например, по итогам января-мая 2012 года почти каждое второе дорожно-

транспортное происшествие – это наезд на пешехода, в Зеленогорске – 44%, в Дивногорске – 43%. В Железногорске таких ДТП 52%, а вот в Сосновоборске дела обстоят совсем плохо – там их более 70%.

– Это что получается, горожане разучились правильно ходить?

– Вообще-то не только ходить, но и ездить. Основными причинами таких происшествий являются нарушения Правил дорожного движения как пешеходами, так и водителями. К тому же на совершение таких нарушений, как переход проезжей части в неустановленном месте, неожиданный выход на проезжую часть, пешеходов во многих случаях провоцирует отсутствие в необходимых местах тротуаров, пешеходных дорожек и переходов. Особую озабоченность вызывают наезды транспортных средств на пешеходов в зоне пешеходных переходов. В текущем году в местах, специально предназначенных для безопасного пересечения пешеходами проезжей части, произошел каждый пятый наезд, в результате чего пострадали 119 человек.

Анализ показывает, что большинство происшествий происходит на пешеходных переходах,

имеющих различные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния. Из 2797 имеющихся на территории края пешеходных переходов не соответствуют предъявляемым требованиям 602, то есть каждый пятый. Наиболее сложная ситуация отмечается в Железногорске, где из 275 переходов не соответствуют установленным требованиям 179 (это составляет 65%) и в Ужуре – из 14 не соответствуют 12 (или 86%).

По остаточному принципу

– Печально. Что-то делается, чтобы исправить ситуацию?

– Один из самых простых и, вместе с тем, самых эффективных технических средств организации дорожного движения, оказывающих дисциплинирующее воздействие на водителей, является нанесение горизонтальной дорожной разметки. Она, кстати, входит в число первоочередных мероприятий по организации движения в местах концентрации ДТП. По оценкам специалистов, на участках улично-дорожной сети, где есть разметка, количество дорожных происшествий меньше на 30%.

Другое дело, что денег на ее нанесение выделяется явно недо-

СТОИТ ДЕНЕГ

статочны, причем главы многих муниципальных образований не считают это необходимым. На большинстве дорог и улиц, в нарушение действующих государственных стандартов, есть только осевая линия, а разметка, как правило, наносится только после неоднократно вынесенных представлений Госавтоинспекции в адрес глав муниципальных образований и обращений в органы прокуратуры. И даже после этого объем нанесенной разметки не соответствует необходимому. Такая ситуация отмечается практически во всех муниципальных образованиях, в том числе в таких крупных городах края, как Минусинск, Лесосибирск и Канск.

– Насколько сильно влияют на аварийность неудовлетворительные дорожные условия?

– В первом полугодии этого года каждое четвертое ДТП с пострадавшими в городах и других населенных пунктах края было совершено с сопутствующими дорожными условиями. В числе наиболее распространенных – гололед, то есть несвоевременная обработка улично-дорожной сети противогололедными материалами и как следствие низкие сцепные качества покрытия, отсутствие ограждений на опасных участках автодорог, а также отсутствие или неправильное применение дорожно-знаковой информации.

Еще одна серьезная проблема – темные или плохо освещенные улицы. Строительство линий искусственного освещения в большинстве своем осуществляется только при реконструкции и капитальном ремонте уличной сети крупных городов края, да и то во многом потому, что проектная документация без обустройства наружного освещения не проходит государственную экспертизу. Работа по строительству освещения сельских поселений практически не проводится.

– Валерий Михайлович, на ваш взгляд, в чем причина происходящего?

– Причин много. Одна из них в

том, что улично-дорожная сеть края не в полной мере соответствует установленным требованиям нормативных документов. В значительной степени это обусловлено отсутствием должного внимания к решению этих вопросов органами местного самоуправления. Об этом свидетельствует то, что в большинстве муниципальных образований, независимо от уровня их бюджетной обеспеченности, расходы на сферу безопасности дорожного движения определяются не по фактической потребности, а по остаточному принципу.

На необходимости изменения такого подхода и принятия мер по решению проблем неоднократно акцентировали внимание сотрудники Управления ГИБДД, территориальных подразделений Госавтоинспекции, но далеко не везде достигнуто понимание важности этих вопросов.

За период реализации ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения» в 2006-2012 годах за счет средств федерального бюджета Красноярский край получил материально-технические ресурсы на сумму 193 млн. рублей, на 2012 год Красноярскому краю выделено материально-технических ресурсов на 21 млн. рублей (всего на 214 млн. рублей). За указанный период в рамках региональных программ по безопасности дорожного движения выделено средств краевого бюджета в размере 213,8 млн. рублей.

Без проекта нет программы

– В снижении ДТП на вверенных их попечению улицах, наверное, в первую очередь должны быть заинтересованы главы муниципальных образований.

– В идеале да. Но, к сожалению, ситуация пока далека от идеала. Управлением Госавтоинспекции совместно с министерством транспорта Красноярского края подготовлены предложения о разработке проектов организации дорожного движения в муници-

пальных образованиях на условиях софинансирования в рамках реализации региональной программы по безопасности дорожного движения. Концепция такой программы на 2013-2015 годы находится на рассмотрении в министерстве экономики и регионального развития Красноярского края. Наряду с этими предложениями нами на основании результатов комплексных и контрольных проверок эксплуатационного состояния улично-дорожной сети в концепцию включены предложения о выделении субсидий на внедрение технических средств организации дорожного движения, в числе которых: производство и монтаж ограждений для упорядочения движения пешеходов, обустройство пешеходных переходов, производство и монтаж искусственных неровностей. В качестве обязательного

условия для выделения субсидий предусмотрено наличие в муниципальном образовании собственной программы по БДД, финансируемой за счет средств местного бюджета.

Имеется целевая программа и на федеральном уровне – «Повышение безопасности дорожного движения», которая предоставляет дополнительные

возможности для обустройства улично-дорожной сети необходимыми техническими средствами организации дорожного движения. Однако и в ней отсутствие финансирования либо исключение финансирования по программным мероприятиям делает невозможным выделение материально-технических ресурсов, получаемых Красноярским краем в рамках реализации федеральной целевой программы.

Александр КАЛУГИН.



РАБОТА В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ

После проведенных работ проезжая часть расширена с 7 до 15 метров, увеличилось число полос движения с двух до четырех, в результате пропускная способность дороги увеличилась с 950 до 2000 автомобилей в час. На участке установлено 68 опор уличного освещения, четыре остановочных павильона, светофор в районе озера у мясомбината; построена ливневая канализация и трехметровые тротуары. Дорожниками проведены работы и по благоустройству территории: тротуары от проезжей части теперь отделяет декоративное ограждение «Стандарт» и «Часовня», вдоль дороги высажены кустарники и посеяна трава.

Общая протяженность ремонтируемого участка составила 2,1

км, стоимость работ – 145 миллионов рублей.

Капитальный ремонт улицы Калинина проходил в два этапа. На первом дорожники привели в порядок участок от путепровода по направлению в Северо-Западный район до кольцевой развязки с федеральной трассой М-53 «Байкал». Работы здесь закончились в июне 2011 года.

Ремонтным работам на ул. Калинина, магистральной улице городского значения, большое внимание уделяли краевые власти. В недалеком будущем в районе бывшего мясокомбината вырастут жилые микрорайоны. А за городской чертой активно развивается малоэтажное строительство. В начале мая 2011 года, когда был дан старт дорожно-строительному сезону, с ходом работ первого этапа детально ознакомился побывавший на объекте губернатор Лев Кузнецов.

Дорожникам пришлось трудиться в очень сложных условиях.

– Главная трудность состояла в том, что во время работ интенсивный поток транзитного транспорта не перекрывался, схему движе-

В Красноярске завершился капитальный ремонт улицы Калинина на участке от поста ДПС Бугач до озера у мясокомбината. До начала работ проезжая часть на этом участке с интенсивным движением транспорта состояла всего из двух полос движения и требовала капитального ремонта, сети уличного освещения отсутствовали.

ния приходилось постоянно менять, – рассказывает главный инженер ООО «ДПМК Ачинская» Николай Бочков. – Кроме того, на этом объекте множество инженерных коммуникаций, в том числе неучтенных в проектной документации, которое пришлось переносить в сжатые сроки.

Но, несмотря на сложность, работы выполнялись точно по графику и были завершены в срок. По словам Николая Николаевича, на объекте одновременно работало до 60 единиц дорожно-ремонтной техники и 80 человек специалистов и обслуживающего персонала.

ООО «ДПМК Ачинская» – предприятие, уверенно занимающее лидирующие позиции в автодорожной отрасли Красноярского края. На капитальном ремонте на улице Калинина трудились опытные, высококвалифицированные специалисты. Особо Николай Бочков отмечает начальника участка Александра Сачкова, прорабов Алексея Хвостова и Александра Прозорова, мастеров Алексея Кузнецова и Евгения Локтева.

Жители Красноярска по достоинству оценили работу дорожников.

– По этой дороге я, как многие красноярцы, постоянно езжу на автобусе на дачу, – говорит наш земляк Алексей Адмаев. – До ремонта проезжая часть была в ужасном состоянии – узкая, с множеством колдобин. Не было тротуаров, разметки, оборудованных остановок. Сегодня здесь стало удобно двигаться и водителям, и пассажирам, и пешеходам.

Антон ТОПОЛЕВ



РАЗНОЦВЕТНЫЕ «ЗЕБРЫ»

Адресная политика КрУДора по повышению безопасности дорожного движения в действии

Одна из основных задач, стоящих перед Красноярским краевым управлением автодорог, – повышение безопасности дорожного движения. Справедливости ради следует отметить, что среди основных причин всевозможных ДТП дорожные условия занимают далеко не первое место – львиную долю всех аварий составляют те, которые произошли из-за невнимания или усталости водителей, пьянства за рулем, неудовлетворительного состояния транспортных средств, нарушения Правил дорожного движения, как водителями, так и пешеходами... Это, впрочем, совсем не означает, что дорожники не обязаны уделять столь пристальное внимание этому направлению работы.

К повышению эффективности предпринимаемых мер в КрУДоре применяется адресный подход. Жизнь не стоит на месте. Транспортные и пешеходные потоки постоянно меняются. Например, появился в населенном пункте новый магазин или автобусная остановка, и вот уже люди начинают ходить там, где ближе, удобнее. Зачастую это идет вразрез с Правилами дорожного движения.

Каждый месяц в КрУДор поступают обращения от жителей края с просьбой разграничить транспортные и пешеходные потоки, установить знак, оборудовать пешеходный переход или автобусную остановку. И обращения граждан не остаются без внимания. Специалисты отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» выезжают на место, где проводят обследование и анализ геометрических параметров, технического состояния автодороги, а также элементов ее обустройства. После этого разрабатывают мероприятия по установке дорожно-знаковой информации.

– С появлением актуальной

дорожно-знаковой информации на автодорогах снижается количество аварийно опасных ситуаций, а пропускная способность увеличивается, – считает ведущий инженер отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» Дмитрий Яцунов. – Только за последний месяц благодаря усилиям наших специалистов на автодорогах Красноярского края значительно сократилось число опасных точек пересечения пешеходов и транспортных средств.

Так, по всей трассе Канск – Абан – Богучаны (4-305 км) произведено устройство белых пешеходных переходов из готовых штучных форм на основе термопластика, что значительно увеличит их износостойкость. Кроме этого, для привлечения внимания установлены желтые световозвращающие катафоты. Это имеет особое значение в темное время суток, когда тяжесть последствий наезда на пешехода возрастает в разы. На автодороге Красноярск – Енисейск (11-330 км) появилось семь красно-белых пешеходных переходов. А на трассе Кускун – Шалинское – Нарва (0-70 км) с целью предотвращения выезда транспортных средств на встречную полосу движения установлены белые световозвращатели на краевой и осевой линии разметки, а также желтые световозвращатели на всех пешеходных переходах.

Что касается пешеходных переходов, то им всегда уделялось особое внимание. Не так давно в столице края появился первый желто-белый пешеходный переход – на автомобильной дороге Красноярск – Солонцы в районе тубдиспансера. «Зебра» поменяла цвет по предложению Росавтодора и ГИБДД.

По мнению Яцунова, желто-белая окраска бросается в глаза, водители замечают ее с дальнего

расстояния, что благоприятно влияет на безопасность дорожного движения. Кроме этого, срок годности таких «зебр» намного дольше, потому что он выполнен из холодного пластика. Производитель дает гарантию один год, что подтверждается опытом эксплуатации.

В ближайшее время аналогичные пешеходные переходы появятся на автодороге Красноярск – Железногорск – одной из самых аварийно опасных трасс Красноярского края. Здесь будет порядка десяти желто-белых пешеходных переходов. Кроме этого, специалистами Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю на этом участке экспериментально выполнено устройство продольной шумовибрационной полосы на краевой линии разметки. По результатам ее эффективности будет принято решение о ее устройстве и на осевой линии с целью предотвращения выезда транспортных средств на встречную полосу движения.

Впрочем, пока рано однозначно говорить о том, насколько оправданно применение такой разметки на красноярских дорогах. Дело в том, что это первый опыт нанесения таких полос не только в нашем крае, но и в Сибири. Хотя в Европе, Америке, Израиле они успели зарекомендовать себя с самой лучшей стороны.

– Серьезной транспортной проблемой является потеря бдительности водителей. Несколько часов за рулем, и внимание человека начинает притупляться. Как следствие происходит выезд на встречную полосу, – говорит Дмитрий Яцунов. – Шумо-вибрационные полосы существенно снижают количество аварий, ведь при наезде на полосу с рельефной поверхностью колеса начинают вибрировать, предупреждая об опасности.

Анна ИЛЬИНА



Александр Борисович с внуком Артемом на базе отдыха дорожников

25 июля 2012 года отметил 60-летний юбилей один из опытейших и заслуженных работников дорожной отрасли края генеральный директор ООО ДПМК «Боготольская» Александр Бальчонок.

КАПИТАН СВОБОДНОГО ПЛАВАНИЯ

История России – история семьи

Александр Борисович – коренной сибиряк. Родился и вырос в Абанском районе. Историю своей семьи Александр Борисович знает отлично и очень ею гордится. Бабушка по материнской линии – из польских князей Яхновецких (Польша тогда входила в состав Российской империи), высланных в Сибирь. Здесь она вышла замуж и родила троих сыновей – Анисия, Ивана и Константина. Когда они выросли, каждому из них прадед построил по собственному листовничному дому. И настолько хороши были те дома, что, когда установилась Советская власть, уполномоченный, приезжавший из района в село по делам коллективизации, всегда останавливался на постой в одном из этих домов – у деда Александра Борисовича Анисия.

Дед Анисий Семенович тоже был знатной личностью. Женился в 1912 году, родилась дочь, а потом ушел бить немца на Первую мировую. Там его ранило – близко взорвавшийся снаряд разорвал грудь – и он попал в плен. Здоровье Анисия Семеновича было крепкое, сибирское и завидная воля к жизни – выжил он после ранения. И в 1919 году, после подписания Брестского мирного договора, вернулся домой. Инвалидом. Родились еще две дочери – средняя, Екатерина, и стала потом мамой Александра Борисовича.

Всю жизнь дед работал не

покладая рук – и до войны, и после нее, несмотря на ранение. Хозяйство было справное – пять лошадей, свое гумно, молотилка. Отдавать все это добро, кровью да потом нажитое, в колхоз он не захотел. И когда началась коллективизация, по совету того самого уполномоченного, что в доме его листовничном останавливался, угнал самого хорошего жеребца в Канск и продал. А на вырученные деньги купил техническую диковину – швейную машинку «Зингер». До сих пор жива машинка, стоит дома у Александра Борисовича, и даже шить на ней можно. Не только ткани самые разные, но и сапоги. В колхоз дед так и не вступил, несмотря на все уговоры и угрозы раскулачивания.

Впрочем, от деда Бальчонку досталась не только швейная машинка, но и характер. Александр Борисович такой же трудолюбивый и целеустремленный.

Вообще российская история отразилась на семье Бальчонка, как в зеркале. Первая мировая, Брестский мир, коллективизация, Великая Отечественная, перестройка и развал Советского Союза – все в ней есть. Отец Борис Яковлевич – кадровый военный. Прошел через горнило боев и уцелел, а в 1946 в звании майора он вместе с командовани-

ем своей части был репрессирован и сослан в Сибирь.

В родном селе Бальчонка отец появился в 1951 году, познакомился с его будущей мамой, и в 1952 родился у них первенец – сын Александр, еще через пять лет дочь Ирина. И тогда же, в 1957, Бориса Яковлевича реабилитировали, и он вернулся домой: где-то там, в далеком Ростове, у него уже была семья. Остались Екатерина Анисиевна, Саша и маленькая Ира одни.

Потом были годы учебы. Сначала школа, затем Канский техникум – по специальности технолог первичной переработки древесины и лесозаготовок. Потом, как было принято в то время, служба в армии в инженерных войсках на Сахалине и Дальнем Востоке.

– Демобилизовался я в офицерском звании, – вспоминает Александр Борисович. – Начал с рядового, закончил через два года старшиной. Армия, точнее, отношение к ней тогда было совершенно другим. Службой гордились. Какой бы она тяжелой ни была, считалось, что без нее нельзя из юноши стать мужчиной.

Человек власти

После увольнения в запас в 1973 году Александр Борисович вернулся не домой, в родное

село, а в Боготол – к своей девушке. Они поженились и с той поры вместе. Уже 40 лет без малого живут, двоих детей вырастили. Дочь Наталья работает директором школы, имеет два высших образования. Два высших и у сына Сергея – сначала получил дорожное в КрасГАСА, потом окончил юрфак. Сейчас работает начальником Боготольской ГИБДД.

В Боготоле Бальчонок сначала проработал какое-то время по основной специальности на лесном производстве, но очень быстро, уже через два года, его пригласили в райком партии инструктором. А еще через 11 лет начался отсчет дорожной биографии Александра Борисовича. 1 января 1986 года решением крайкома партии в Боготоле была организована ДПМК (тогда она называлась ХДСУ – хозрасчетное дорожно-строительное управление), должность директора предложили Бальчонку.

Новая дорожная организация пользовалась всемерной поддержкой властей, и не потому, что ее директор был «человеком из власти». Просто в то время большое значение придавали поднятню села. ХДСУ «Боготольское» строило дороги и детские площадки и даже внесло свою лепту в боготольскую «строжку века» – новый комплекс КРС, оснащенный современным оборудованием. Для доярок там создали все условия, даже сауны были. А потом пришла перестройка, от комплекса ничего не осталось – ни доярок, ни саун. А вот асфальт, который клали дорожники Бальчонка на ведущей к комплексу трассе, лежит до сих пор.

«Мне в жизни повезло»

В общей сложности своей ДПМК Александр Борисович Бальчонок отдал 27 лет жизни, был у него лишь небольшой перерыв, когда он работал председателем Боготольского райисполкома.

Предприятие организовывал, что говорится, на пустом месте – с нуля, даже собственного вагончика первое время не было. Постепенно ХДСУ росло, обзаводилось техникой, специалистами. А потом в спокойную и сравнительно размеренную жизнь вновь

вмешалась российская история. Грянула перестройка. За ней развал Советского Союза, экономические реформы, кризис и остальные «прелести», которые еще свежи в памяти у взрослого населения России.

Впрочем, рыночные отношения не застали организацию, которой руководил Александр Борисович, врасплох. В рынок она вошла, работая на принципах бригадного подряда и самоокупаемости. «Агропромдорстрой», в структуре которого работало ХДСУ, – мощнейшая дорожная организация, строившая и ремонтировавшая дороги в селах Красноярского края, – канула в Лету. Входящие в нее 23 подрядные организации пустились в собственное плавание, а «выплыть» из них смогли лишь семь, в том числе Боготольская ДПМК.

– Мы, наверное, единственное предприятие в городе, кроме железной дороги, которое ни разу не банкротилось, – не без гордости говорит Александр Борисович. – В то время был создан Дорожный фонд, и мы смогли получить дороги общего пользования на подряд, что и позволило нам продержаться в самое тяжелое время, когда все разваливалось. Помнится, взаимозачеты в 1990-х годах у нас до 100 процентов доходили. Работали с заводом холодильников – получили тысячу холодильников. Работали с макаронной фабрикой – получили макароны. Когда стало понятно, что вместо денег нас так и будут кормить макаронами, мы решили создать «торговый щит», чтобы он занимался реализацией поступающих товаров. Также мы сотрудничали с Омским нефтепирогонным заводом, который арендовал нефтебазу и открыл в Боготоле заправку. С бензином было очень напряженно, очереди. Мы покупали у Омского НПЗ бензин, придерживали его на месяц-другой, а когда цены опять вырастали, продавали по новой, более высокой цене. Даже лесозаготовками занимались, всем, чем только можно. Но тут уже мое первое образование пригодилось. Свой лесучасток у нас есть до сих пор, но он законсервирован.

Если говорить о форме собственности, то ООО ДПМК «Боготольская» давно частная фирма.

Можно сказать, была ею изначально, по крайней мере, юридически. Она никогда не входила в госструктуры, не проходила приватизацию. Сегодня при объемах работы до 400 миллионов рублей в год численность работающих в ДПМК неукоснительно поддерживается в пределах 100 человек, чтобы не выходить из рамок малого предприятия. Это, в свою очередь, дает свои бонусы. Например, в соответствии с законом любое государственное предприятие должно представлять до 20 процентов подрядов частным структурам. В соседнем Кемерово закон этот исправно исполняется, и сегодня у Боготольской ДПМК по Кемеровской области подрядов больше, чем по Красноярскому краю.

– Малый бизнес – это основа государства, – уверен Александр Борисович. – У него маневренность выше. И Запад, и Америка живут как раз за счет маневренного малого бизнеса, который в состоянии быстро реагировать на мельчайшие изменения рынка, в отличие от крупных, неповоротливых производственных гигантов. Я никогда не брошу ДПМК, у меня отношение к ней как собственному, родному. Дому, квартире или машине... От чего никуда не денешься и никуда не уйдешь на пенсию. Вот как сегодня больно потерять квартиру – так же больно мне будет потерять предприятие. А вообще я считаю, что мне в жизни повезло. Повезло, что я попал в дорожную отрасль. Повезло, что приехал в Боготол, который давно стал для меня родным. Вот уже 30 лет я депутат городского Совета. Вообще я люблю такие маленькие городки, как Боготол, – живешь вроде и в городе, имеешь определенную степень благоустройства и доступ к культуре, и в то же время как на селе – рядом природа, все друг друга знают, все друг другу помогают. Очень люблю природу. Рыбалку – зимнюю, летнюю. Охоту, особенно грибную. Места грибные заповедные знаю. Когда дождь моросит, ни комара, ни мухи, ни людей, идешь себе спокойно, не торопясь, собираешь грибы и размышляешь. О жизни. О семье. О работе...

Анна ЗОЛОТАРЕВА.



СПАСИБО ЗА ЗАБОТУ!

Дорожной здравницей называют базу отдыха «Красноярский дорожник» на озере Шира труженики отрасли. В эти летние дни она отметила первый юбилей – ровно 10 лет назад база гостеприимно распахнула свои двери для отдыхающих.

Первые домики были неблагоустроенными, но время шло, и база постепенно менялась. Руководители предприятий дорожной отрасли, каждое из которых имеет на базе собственный домик, приложили немало сил для того, чтобы отдых их работников стал полноценным и незабываемым. Теперь здесь не домики – настоящие дома. Со светом, водой, канализацией, отоплением, кухнями, оборудованными современной техникой. Приезжают сюда по направлениям предприятий как по одному, так и целыми семьями – с детьми и внуками. Только в прошлом, 2011 году на базе смогли набраться сил перед новым учебным годом более 400 ребятишек.

Не забывают дорожники и тех, кто не один десяток лет жизни посвятил красноярским дорогам. Стало хорошей традицией, что каждый сезон закрывают ветераны, причем отдых для них всегда бесплатный.

На базе имеются обустроенный

детский городок, волейбольная площадка, пункт проката спортивного инвентаря. Для любителей попариться русская баня и финская сауна. Если в первые годы приезжавшие должны были в обязательном порядке привозить с собой продукты питания, то теперь – вот уже много лет – на базе работает замечательная столовая, в которой вкусно, по-домашнему кормят, а ассортимент блюд не уступает многим городским кафе.

Коллектив базы делает все, чтобы отдыхающие чувствовали себя как дома. Благодаря их умелым рукам некогда пустынная хакасская степь стала красочной и многоцветной от высаженных кустарников и цветов.

Слово неизменному директору базы Владимиру Козлову:

– Вот и начался отсчет второго десятка лет существования «Красноярского дорожника». В этом году как никогда большой наплыв людей. На начало августа уже отдохнуло 3500 человек, из них

510 детей. Я полагаю, свою роль сыграло выступление министра транспорта Красноярского края Сергея Еремина на прошедшем на базе совещании дорожников, в котором он сказал, что надо активизировать отдых дорожников. Даже те домики, в которых обычно отдыхало за сезон по 30–40 человек, в этом году не пустуют ни дня. Бывали ситуации, когда в домик, рассчитанный, к примеру, на 8 человек, заезжало 16. Но, несмотря ни на какие накладки, домой никто так и не уехал.

С каждым годом база становится все более комфортной, благоустроенной и цивилизованной. И все более цивилизованным становится отношение к ней у отдыхающих. Раньше вроде и народу было меньше по сравнению с тем, что сейчас, но постоянно возникали какие-то конфликты, которые приходилось улаживать руководству. Сейчас и домики все заняты, и мест свободных днем с огнем не найти, но тихо и спокойно. А значит, люди научились ценить заботу о себе и отдыхать, не мешая другим.

Одно из самых заветных желаний директора – полностью озеленить базу. Скудная почва делает задачу озеленения не такой и легкой. Для того чтобы что-то посадить, надо сначала завезти плодородную землю. 10 лет назад, когда база только открылась, здесь была под ногами лишь глина, на которой ничего не растло. Сотрудники уже высадили 68 сосен, в этом году планируют посадить еще около сотни. Одна сосна, растущая рядом с домиком Новоселовского филиала ГП КК «Балахтинское ДРСУ», посажена в честь ушедшего в прошлом году из жизни его директора Александра Анашкина.

– Я считаю, что после светлого человека должна остаться светлая память, – говорит Владимир Васильевич. – Такая, как это дерево, которое будет расти и напоминать всем об Александре Георгиевиче.

Самый «жаркий» месяц на базе – это июль. Ясная солнечная



погодаи теплая ширинская вода так и манят отдыхающих. Впрочем, здесь можно с комфортом отдыхать в течение всего сезона отпусков. Надо только отойти от стереотипа, что Шира – это июль.

– Август ничем не уступает середине лета – спросите наших ветеранов, приезжающих сюда каждый год на закрытие сезона. Пожилые люди, которых в городе из дома не выгонишь, у нас из озера не вытащить, – улыбается директор базы. – Да и с нет-нет, но возникающими критическими ситуациями мы никогда не остаемся один на один. Последняя случилась этим летом, уже к утру следующего дня нам удалось ее ликвидировать, и люди даже ничего не заметили. Я очень благодарен Александру Пинчуку и Наилу Минахметову за отзывчивость. Хорошо, что у дорожников есть обычай прийти сразу на помощь – стоит только попросить.

Оксана ГАЛУЗИНА, ООО «Мостовик-центр», бухгалтер:

– На базу «Красноярский дорожник» мы стараемся приезжать каждое лето. Вначале было больше простора, сейчас много людей – веселее. Наши дома никогда не простаивают – путевки начинают бронировать задолго до сезона отпусков, с нового года. Детям нашим здесь тоже нравится. А если детям нравится, то и родители довольны и спокойны.

Мы очень благодарны и нашему директору Валерию Викторовичу Мальчикову и директору базы Владимиру Васильевичу Козлову – за то, что есть куда съездить летом с семьей.

Маргарита СТАРОВОЙТОВА, ветеран:

– Я здесь уже, наверное, пятый



раз. И каждый раз замечаю изменения в лучшую сторону. Стало больше домиков, благоустройства, появились качели для детей, беседки, отличная столовая. Для любителей попариться работают на выбор сразу две бани – обычная, русская, и сауна. Бани просто превосходные! Еще озеро – его видно из моего окна, чему я очень рада. Мне нравится, что здесь доброжелательная обстановка, нет шумных гулянок, громкой музыки, мешающей ветеранам или малышам, которых всегда много.

Каждый год, если летом не удастся съездить на отдых куда-то далеко от Красноярска, обязательно приезжаю. На Шира мы ездили, сколько я себя помню, еще когда Петр Алексеевич Старовойтов жив был. Теперь мой сын Алексей, продолжая дело отца, руководит Ирбейским филиалом ГП «Край-ДЭО». Он всегда с большим вниманием прислушивается к моему мнению и высказываемым мной замечаниям. Вот так, совместными усилиями мы делаем базу лучше.

Александр БАЛЬЧОНОК, генеральный директор ООО ДПМК «Боготольская»:

– От нашего предприятия

каждый год одновременно отдыхают по четыре семьи – практически каждая вторая семья выезжает на отдых за лето. Сам я сюда обязательно приезжаю два раза в год, любят здесь отдыхать и моя жена, дети, внуки. Люди очень довольны тем, что недалеко есть великолепная база отдыха, и тот, кто хотя бы раз на ней побывал, обязательно сюда вернется.

Николай СЕРГЕЕВ, мастер Кежемского филиала ГП «Край-ДЭО», стаж работы в дорожной отрасли – свыше 30 лет:

– Я тут уже четвертый раз. В этот раз мы приехали всей семьей. У нас целая династия дорожников: жена работает в дорожной отрасли, сын Виталий получил профильное дорожное образование в инженерно-строительном институте СФУ. База нам очень нравится – в домике есть душ, есть куда поставить машину и не беспокоиться за ее сохранность. Есть хорошая столовая. Забот никаких. Наш филиал, наверное, входит в число самых отдаленных предприятий, но мы ни разу не пожалели о том, что поставили домики.

Максим СВЕТЛОВ.





На губернаторском контроле

19 июля губернатор края Лев Кузнецов посетил площадку строительства четвертого автомобильного моста через Енисей, а также побывал в здании Красноярского драматического театра им. А.С. Пушкина, в котором идет реконструкция. Оба проекта стали возможны в результате переговоров, проведенных Губернатором на федеральном уровне в прошедшем году.

Ход работ на этих важных для красноярцев объектах Лев Кузнецов курирует лично. По мнению губернатора, четвертый мост через Енисей и реконструкция здания театра им. Пушкина нужны городу и востребованы красноярцами, именно поэтому вопросы сроков и качества особенно важны.

Как заверили губернатора представители Мостоотряда №7 Красноярского филиала ОАО «Сибмост», возведение объекта идет в соответствии с графиком, для реализации проекта достаточно и техники, и специалистов, получены все необходимые для работы разрешения. Организована видеотрансляция хода работ. Лев Кузнецов отметил, что некоторые красноярцы считают, что работы не ведутся.

– Люди не всегда понимают систему организации строительства, им кажется, что работы не ведутся. Поэтому министерству транспорта необходимо вывесить на сайте, где организована трансляция, сетевой график работ и периодически отчитываться о его исполнении. Таким образом, данный процесс мы сделаем еще более прозрачным, – отметил Лев Владимирович.

Якутские встречи

Министр транспорта Сергей Еремин принял участие в научно-практической конференции по вопросам выполнения дорожных работ в сложных природно-климатических условиях, прошед-

шей в Якутске 25–28 июля. В конференции приняли участие руководители Министерства транспорта России и региональных министерств, представители территориальных органов управления автомобильными дорогами.

Присутствующие обсудили ряд производственных вопросов, связанных со строительством, ремонтом и содержанием автодорог в непростых климатических зонах, а также затронули финансирование дорожной отрасли в целом.

Сергей Еремин выступил перед участниками конференции с докладом по теме «Дорожный комплекс Красноярского края в условиях финансирования дорожного фонда. Проблемы и задачи на перспективу». В своем докладе министр акцентировал внимание на усилении зоны ответственности всех ветвей власти в отношении дорожного хозяйства края и сделал упор на формирование новых принципов финансирования муниципальной улично-дорожной сети.

– Такие профессиональные встречи на высшем уровне нужны и полезны. Вместе рассматривая похожие проблемы, анализируя опыт друг друга, быстрее находишь оптимальный вариант их решения, – подвел итоги встречи Сергей Еремин.

В рамках конференции прошли тематические «круглые столы» и выставка-форум «Дороги России XXI века».

Увеличен объем финансирования

Дорожная отрасль

В соответствии с корректировкой бюджета правительство края внесло изменения в ведомственную целевую программу «Развитие транспортной системы Красноярского края на 2012–2014 годы». Основная корректировка – это средства федерального бюджета – 742 млн. рублей, предназначенные на строительство четвертого автодорожного моста в Красноярске, а также неиспользованный остаток бюджетного кредита в сумме порядка 300 млн. рублей. 119 млн. рублей, выделенных из средств федерального бюджета, пойдут на реконструкцию четырех сельских автодорог.

Увеличены расходы на ремонт автомобильной дороги Мотыгино – Широкий Лог в рамках реализации

соглашения о социально-экономическом сотрудничестве с ООО «Новоангарский обогащательный комбинат» в сумме 250 млн. рублей. Кроме того, выделена субсидия Канску на строительство пешеходного моста через протоку реки Кан в сумме 36 млн. рублей. Таким образом, общий объем финансирования краевой дорожной отрасли в 2012 году с учетом изменений составит порядка 10 млрд. рублей.

Транспортная отрасль

Финансирование транспортной отрасли увеличено в текущем году на 169,5 млн. рублей – до 1,6 млрд. рублей. 65 млн. рублей предназначено транспортным предприятиям на компенсацию расходов по перевозке пассажиров: 15 млн. рублей – водный транспорт и 50 млн. рублей – железнодорожный. Увеличен объем финансирования на обеспечение льготного проезда по единым социальным картам на сумму 53,4 млн. рублей.

Кроме того, на строительство парома в Туруханском районе потратят около 40 млн. рублей. Также выделены средства на приобретение терминалов для считывания поездов по социальной карте и на капитальный ремонт автовокзала в Минусинске.

Дорогу – молодым

Министр транспорта Сергей Еремин встретился с молодежью ТИМ «Бирюса». Участники второго заезда смены «Инфраструктура» пригласили министра для разговора на свою территорию инициативной молодежи. Молодых людей интересовали серьезные вопросы, касающиеся развития транспортной инфраструктуры в связи с возможным проведением Всемирной зимней Универсиады-2019. В ходе диалога министр поддержал идею молодежного правительства края о создании своеобразной интеллектуальной транспортной карты. По мнению молодежи, она должна быть направлена на решение двух проблем – фиксирование реального движения городского пассажирского транспорта и борьба за комфортное и культурное обслуживание пассажиров.

– У молодежного правительства есть положительный пример воплощения собственного проекта – это сайт «Красроуд». Площадка общественного контроля над

недобросовестными дорожными организациями – хорошая помощь. Нечто подобное должно быть в сфере транспортного обслуживания населения, – заявил министр.

В Железногорск – на электричке

Министр транспорта края Сергей Еремин провел совещание, на котором обсуждалось развитие пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом по маршруту Красноярск – Сосновоборск – Железногорск. В совещании приняли участие представители Красноярской железной дороги и Железногорского горно-химического комбината.

Сергей Еремин отметил, что этот вопрос требует конкретного решения в самое ближайшее время. Интенсивность движения по трассе Красноярск – Железногорск на некоторых участках составляет около 22 тысяч автомобилей в сутки, при этом ее пропускная способность на отдельных участках не превышает 15 тысяч автомобилей.

– В собственности ГХК есть железнодорожная ветка, которую можно использовать для пассажирских и массовых грузовых перевозок, – сказал Сергей Еремин. – Но железнодорожный путь требует реконструкции. Прежде чем приступить к ней, необходимо решить ряд правовых и экономических вопросов. Первоначально нужно решить вопрос, кому будет принадлежать путь: комбинату или железную ветку переведут в общее пользование РЖД. От этого будет зависеть финансирование проекта, а в дальнейшем и содержание объекта.

Представители инженеринговой компании, изучавшие пассажиропоток в этом направлении, озвучили следующие данные: около 65% жителей Сосновоборска и 84% железнодорожников готовы сменить автобус на электротранспорт. Порядка 23% сосновоборцев и 42% населения закрытого города сменят личные авто на электрички.

– Проект должен осуществляться по аналогии с развитием железнодорожного сообщения крупных городов мира с городами-спутниками, – заключил министр.

Мост построят к осени

В Енисейском районе, на подъезде к деревне Малобелая, начали

возводить капитальный мост через реку Кемь. На протяжении многих лет существовавший здесь деревянный низководный мост не выдерживал паводка и каждый год разрушался ледоходом. Так как объездных путей к деревне нет, администрация Енисейского района была вынуждена на время восстановления моста организовывать лодочную переправу.

Новый мост будет комбинированным: с капитальными опорами, металлическими пролетными строениями и деревянной проезжей частью. Проект на восстановление моста разработан ООО «Стройпроект», а подрядчиком выступила компания «Мостремстрой». Стоимость моста – 34 млн. 980 тыс. рублей.

Трамвай нового поколения

В Ачинске на линию вышел первый модернизированный трамвай, оснащенный новым энергоэффективным оборудованием. Оно позволяет сократить потребление электроэнергии на треть. Экономия достигается за счет применения системы рекуперативного торможения, при которой трамвай сам вырабатывает электроэнергию и отдает ее в сеть, иными словами, трамвай потребляет ту же энергию, что и вырабатывает.

– Приобретать новые трамваи очень дорого: стоимость одной машины достигает 10 миллионов рублей. Поэтому приняли решение провести капитальный ремонт, используя существующую основу. Получается гораздо дешевле, трамвай прослужит еще как минимум лет пятнадцать, – отметил директор МУП «Ачинский электрический транспорт» Сергей Петров.

В планах предприятия провести подобные капитальные ремонты еще нескольких вагонов. Ачинские пассажиры уже оценили комфортность передвижения на новом трамвае.

Определен застройщик путепровода

В Красноярске по результатам открытого конкурса определился застройщик путепровода в микрорайоне Северном. Им стала компания, выигравшая конкурс по строительству четвертого моста в Красноярске.

Первым этапом строительства

путепровода через железную дорогу с транспортной развязкой в микрорайоне Северном от Северного шоссе до ул. Авиаторов займется ОАО «Сибмост», до этого ставшая победителем в конкурсе на строительство нового моста через Енисей.

Контракт между городским управлением капитального строительства и «Сибмостом» уже заключен. Стоимость работ по договору составляет 1,3 млрд. рублей. Все работы должны быть завершены в течение двух лет. Строительство нового объекта будет вести «Мостоотряд № 7», являющийся филиалом ОАО «Сибмост».

Преимущество – безопасность

Рядом с п. Емельяново на участке федеральной трассы с особо интенсивным движением состоялось торжественное открытие надземного пешеходного перехода рядом с районным центром. Высота возведенного перехода составляет 5,5 метра, длина – 39 метров. Состоит он из металлического пролетного строения и железобетонных опор, лестничные сходы максимально приближены к посадочным площадкам автобусных остановок. В темное время суток предусмотрено электроосвещение. В сутки количество автомобилей здесь достигает более 15 тысяч, число пешеходов в рабочие дни в часы пик составляет – свыше 40 человек в час. При таком транспортном и пешеходном потоках здесь нередко случаются ДТП с участием пешеходов.

– Безусловное преимущество пешеходного моста перед «зеброй» – это безопасность, – считает министр транспорта Сергей Еремин. – Трасса гостевая, днем очень оживленное движение, при этом высокий скоростной режим. В таких ситуациях транспортный и пешеходный поток необходимо разделять.

Емельяновский пешеходный мост – второй, построенный на загородной трассе. Первый был открыт для пешеходов в июле этого года в районе п. Овсянка.

*Министерство транспорта
Красноярского края
Информационно-аналитический
отдел КГКУ «КрУДор»
Пресс-служба администрации
Ачинска*

Конкурс

КОРОЛЕВЫ КАСС



В компании «Краспригород» при содействии первичной профсоюзной организации прошел конкурс профессионального мастерства среди билетных кассиров.

Более 50% штата пригородного комплекса работают билетными кассирами. Эта цифра только подтверждает важность профессии. Именно от слаженной работы сотрудников пригородных касс и разъездных кассиров во многом зависит наполнение бюджета «Краспригорода». Чтобы этот процесс шел интенсивно, на рабочем месте должен находиться человек, не только быстро и хорошо считающий деньги, но и ориентированный на клиента, умеющий найти подход к любому пассажиру. А это требует не только знаний, но и особых способностей, творчества. Собственно говоря, в этом можно было убедиться, побывав на конкурсе профессионального мастерства среди билетных кассиров. 11

представительниц этой профессии вышли защищать честь семи производственных участков ОАО «Краспригород».

Традиционные этапы состязаний – теоретический и творческий – организаторы разбили на два дня. Первый и, как водится на профессиональных конкурсах, самый главный проходил в святая святых – в кабинете генерального директора «Краспригорода». На несколько часов круглый стол для совещаний и планерок стал полем компьютерной проверки знаний конкурсанток. Кассирам давался всего час для ответов на 100 вопросов сложного теста.

На следующий день девушки признались, что выдержать теоретический этап соревнований для них оказалось гораздо легче, чем пройти действо под названием «Творческий конкурс». Однако надо



отдать должное каждой, кто вышел на сцену ДК железнодорожников, – профессионалы билетного жанра пели, танцевали и декламировали стихи как настоящие звезды. Кто-то даже пошутил, что такие способности тоже могут пригодиться в работе. Ведь кассир иной раз готов не только «спеть», но и «станцевать», лишь бы пассажир остался доволен обслуживанием. Так что в жанре вокала и хореографии отметились практически все участницы.

Особое вдохновение нашло на девушек под занавес, когда время повернулось вспять, и на сцену стали выходить известные персонажи истории, литературы и искусства. Особенно запомнился образ милой тургеневской девушки, воплощенный под песню Сольвейг Эдварда Грига билетным кассиром остановочного пункта Первомайский Енисейского участка по обслуживанию пассажиров Еленой Махадовой.

– Чьи чудные стихи вы читали?

– Свои. Еще вчера думала, что прочитаю прозу, а ночью вдруг нашло вдохновение, и стихи сложились сами собой. Кстати, я заметила, что творчество «накрывает» меня в экстремальных условиях. Вот как вчера после сдачи тестов. Это хорошее качество. Ведь билетный кассир частенько работает в условиях стресса – поезд приближается к платформе, а у кассы еще стоят пассажиры.

Креативные способности Елены отмечают ее друзья и коллеги. Стихи к праздникам и дням рождения – все обращаются к ней. Кроме того, Елена с удовольствием занимается дизайном интерьеров и художественной росписью стен, пишет картины и получает высшее образование в Сибирском федеральном университете.

А вот старший билетный кассир из Абакана Светлана Кузнецова уже имеет два высших образования. Плюс к этому она ловко моделирует одежду на любой даже самый требовательный вкус.

Увлечение вышивкой и вязанием кассира вокзала Злобино Ларисы Богдановой имеет, можно сказать, межрегио-



нальное значение. Ее работы неоднократно получали призовые места на конкурсах народного творчества и по сей день хранятся в музее Нижнеудинска.

Перечислять творческие и профессиональные достоинства девушек «Краспригорода» можно долго. И все они были отмечены жюри.

Билетный кассир вокзала Зыково Восточного участка по обслуживанию пассажиров Наталья Волчкова получила грамоту из рук начальника Красноярского железнодорожного агентства Евгения Франка за продуктивную работу по продаже билетов на поезда дальнего следования. Приз зрительских симпатий был вручен билетному кассиру вокзала Красноярск-Пригородный Западного участка по обслуживанию пассажиров Оксане Забродской. Председатель профсоюзного комитета ОАО «Краспригород» Вера Марсова преподнесла подарки от профсоюза в номинациях «От всего сердца» (Татьяне Чепенко) и «Мисс очарование» (билетному кассиру Уярского участка по обслуживанию пассажиров Татьяне Рожицкой).

На третью ступеньку пьедестала почета поднялась опытный билетный кассир вокзала Дивногорск Енисейского участка по обслуживанию пассажиров Татьяны Чепенко. Второй приз у

билетного кассира Красноярского участка по обслуживанию пассажиров Юлии Савиных.

Всех участниц конкурса объединяет одно – они любят свою профессию и ответственно относятся к работе. Однако не у каждой наберется такое количество благодарностей от пассажиров, как у главной королевы касс Оксаны Шмидт.

– Достойный победитель, – довольна итогами конкурса организатор и начальник отдела по пассажирской работе Елена Колмыкова. – Эта девушка, как сегодня принято говорить, с харизмой. Окончила Красноярский техникум железнодорожного транспорта. Работает разъездным кассиром с марта и благодаря своей отзывчивости и доброжелательности заслужила любовь и уважение пассажиров пригородных поездов. Легко обучается новому. А что касается опыта, это дело наживное. У нее все впереди.

Генеральному директору ОАО «Краспригород» Петр Овсянников тоже приветствует здоровые амбиции молодежи.

– Стремление к знаниям, креативность, клиентоориентированность и лидерство молодых нельзя не заметить. Мы всегда будем поддерживать таких сотрудников. Ведь они – будущее нашей компании.

Ирина ШАЛЫГИНА.



СОРЕВНУЮТСЯ

3 августа 2012 года в Красноярске прошел краевой конкурс профессионального мастерства водителей автобусов. В конкурсе приняли участие 20 команд из городов и районов края.

Надо ли говорить, что для каждого приехавшего на конкурс водителя участие в конкурсе – хорошая возможность пообщаться с коллегами из других предприятий. И главное – показать свои профессиональные навыки.

Однако помимо навыков и теоретических знаний важно иметь соответствующее отношение к делу. И потому одна из задач проводимого традиционно конкурса профмастерства – способствовать обмену передовым опытом, повышению престижа рабочих профессий.

Об этом говорили на торжественном открытии конкурса заместитель министра транспорта края Константин Димитров, председатель объединенного комитета профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства Виктор Медведев, исполнительный директор межрегиональной ассоциации автомобилистов края Татьяна Плотникова.

Но вот команды выходят на старт. Первый этап в программе соревнований – скоростное маневрирование на автобусах, которые обычно курсируют на городских и сельских маршрутах: ЛиАЗ-5256 и ПАЗ-3205, а также на автомобилях ГАЗ-3105 («Волга»). Затем проверка знаний Правил дорожного движения – своеобразный экзамен на получение водительских прав. И завершает конкурс автоэстафета.

На мой взгляд, самой волнительной оказалась практическая часть, где конкурсанты должны были продемонстрировать навыки маневрирования. На площадке были размечены стоп-линии, заезд в остановочный карман, металлическими стойками обозначены границы воображаемого бокса. Эти полосы препятствий конкурсанты должны были пройти, четко выполнив все маневры, с которыми они сталкиваются в повседневной работе на напряженных улицах. Победить в таком соревновании непросто, ведь арбитры оценивают не только умение искусно водить большую машину, качественное прохождение дистанции, но и плавность, аккуратность хода. Резкие толчки и внезапные остановки расценивались как неуважение к пассажирам – за это снимали баллы.

Не менее напряженными были два следующих этапа – проверка на знание Правил дорожного движения, в ходе которого надо было ответить на 20

предложенных вопросов за минимальное время, и эстафета всех видов представленного на конкурсе транспорта. Для участников конкурс вновь, как в прежние годы, стал своего рода аттестацией, а его главный итог – улучшение качества обслуживания пассажиров и неукоснительное соблюдение Правил дорожного движения.

Наряду с мужчинами за победу в конкурсе боролась единственная женщина – водитель автобуса МП «КПАТП-7» Марина Тит. Она уже опытная участница соревнований, и мы не раз встречали ее на состязаниях по профессиональному мастерству. В прошлом году на региональных соревнованиях в Омске Марина обошла многих своих соперников и заняла второе место.

Участники с нетерпением ожидали подведения итогов конкурса. Ведь каждый трудился на пределе возможного.

Добавим, что победителям конкурса вскоре предстоит новые испытания. 5 сентября они вступят в борьбу с коллегами из многих регионов страны на Общероссийских соревнованиях автотранспортников в Новосибирске.

Победителями в общекомандном первенстве стали:

1-е место – МП «КПАТП-7» (г. Красноярск) команда № 2 в составе: В.А. Волков, С.В. Семикин, И.И. Бугров.

2-е место – ОАО «Автоколонна 1967» (г. Красноярск) в составе: С.Г. Плотников, Ю.Г. Савицкий, Е.А. Горев.

ГП КК «Манское АТП» (с. Шалинское) в составе: В.В. Воробьев, Е.Р. Цимбалов, В.И. Полоников.

3-е место – МП «КПАТП-7» (г. Красноярск) команда № 1 в составе: Е.А. Кутищев, Е.А. Хуторской, М.Г. Тит.

МП «КПАТП-2» в составе: А.В. Иванькин, В.С. Лось, С.В. Лось.

ГП КК «Шушенское АТП» в составе: Д.В. Денисенко, О.В. Ермолаев, А.Н. Козлов.



Константин ДИМИТРОВ, заместитель министра транспорта Красноярского края:

– С каждым годом конкурс профессионального мастерства водителей набирает обороты, поднимается на более высокий уровень. Каждый соревнующийся – мастер своего дела.

Несомненно, такие конкурсы необходимы, и масштабность их от года к году растет. Водители показывают свое мастерство, молодежь учится на примере старших, возрастает престижность профессии, возникает гордость за то, что ты делаешь. И, что немаловажно, после таких соревнований водители на дороге более ответственно ведут себя.



Владимир КАПИТОНОВ, водитель Тасеевского АТП:

– Я работаю в АТП 19 лет. За это

ПРОФЕССИОНАЛЫ

время усовершенствовал мастерство, передаю опыт молодым водителям. Сейчас на междугородном автобусе перевожу пассажиров по маршруту Тасеево – Красноярск. Мы, водители, уверены: подобные конкурсы помогают нам совершенствоваться как профессионалам.



Виктор МЕДВЕДЕВ, председатель краевого комитета Общероссийского профсоюза работников автотранспорта и дорожного хозяйства:

– Наши конкурсы профмастерства водителей пассажирского автотранспорта стали традиционными и любимыми в трудовых коллективах. Они проводятся с 1994 года.

На краевой конкурс съехались команды, прошедшие отборочные туры у себя на предприятиях.

Но в центре нашего внимания не только водители пассажирского транспорта. В июле этого года на базе Балахтинского ДРСУ мы провели конкурс водителей большегрузных автомобилей «КамАЗ». В нем приняли участие водители Шарьповского, Ужурского, Новоселовского, Балахтинского районов. И сегодня краевой комитет профсоюза совмест-

но с министерством транспорта и КГКУ «КрУДор» заняты подготовкой впервые масштабного краевого соревнования водителей большегрузных автомобилей, которое будет проходить на полигоне пос. Замятино Емельяновского района. Уже подали заявки на участие в конкурсе более 25 команд. Отрадно, что к нам присоединяются представители «Норильского никеля», строительной компании «Монолитхолдинг», РЖД, Горно-химического комбината (г. Железнодорожск), то есть, отрасли, которые, казалось бы, никакого отношения к нашему профсоюзу не имеют.

Николай ВЛАДИМИРОВ





РАСПЛАТА ЗА ПАРКОВКУ

«Каждый, чья припаркованная колесница затруднит проезд по дороге, подлежит смертной казни. Насоженная на кол голова козненного должно быть выставлена у фасада его дома».
Ассирийский закон, VII до н.э.

Наши дворы превратились в парковки, причем зачастую изначально не рассчитанные на такое количество автомобилей, каким граждане обладают сейчас. Каждое утро значительная часть этой железной массы перемещается из дворов туда, где сосредоточены офисы и торговые комплексы. И ежедневно город предъявляет нам другое свое больное место – исторический центр, который был построен во времена, когда машина все же была какой-никакой, а роскошью.

Но никто не виноват, что с некоторых пор мы стали жить так хорошо, что в семьях порой не по одной, а по две или даже три машины. По данным ГИБДД, еще в 2007 году на учете в Красноярске значилось 298 993 автомобиля, тогда как по данным на конец прошлого года в списке их было уже 370 455. За пять лет количество машин в краевом центре выросло почти на 72 тысячи единиц. И все это время от времени стоят на парковках.

Между тем, выезжая в центр, не приспособленный к огромному наплыву автомобилей, люди зачастую руководствуются не насущной необходимостью ехать на своей машине, а просто желанием сохранить вокруг себя личное пространство в толпе чужаков. И каждому потом надо это личное пространство куда-то пристроить, причем нередко на целый день. В итоге расширение дорог приводит к тому, что новые полосы для движения становятся дополни-

тельными местами для парковок. Так же, как превращаются в такие места газоны, а кое-где и детские площадки во дворах.

Отношение к этому у всех разное. «Безлошадных» горожан, которые, как ни странно, остались еще в Красноярске, отчасти такое положение дел раздражает, автомобилистов оно устраивает. А что? Поставил машину под окном на сигнализацию, и не надо ходить за авто по утрам на охраняемую стоянку, и уж тем более выкладывать за его ночевки деньги.

Одна беда: право «занимать свое место» во дворе приходится время от времени отстаивать. Так что и заканчивается дело иногда не просто разговором на повышенных тонах с конкурентом, а еще и разбитыми стеклами и порезанными шинами. Никуда не денешься. Издержки тесноты.

– Меня несколько не смущают машины во дворах, если им отведено подходящее место в нормально обустроенном, зеленом дворе, – говорит начальник отдела территориальной деятельности и транспортного развития ОАО ТГИ «Красноярсгражданпроект» Владимир Неня. – У нас есть проблема плотности застройки. Погоня за квадратными метрами порождает в том числе и забитые машинами придомовые территории. Очевидно, что рядом с домами с крупногабаритными квартирами менее загруженные дворы. Просто потому, что жильцов меньше. Посмотрите на ту же Европу с нормой площади на человека под

40 квадратных метров. В таких городах вроде бы и застройка плотная, а жильцов в домах немного, и за место во дворе никто не воюет. А мы при наших восемнадцати квадратах на человека имеем то, что имеем.

Вот только у «коренных обитателей» исторического центра, которые не могут позволить себе сменить место жительства, как, впрочем, и небогатые люди в других районах, выбора вовсе нет. Ведь, кроме соседских авто, под окнами в будни им приходится терпеть машины тех, кого отродясь здесь «не стояло». И попытки изолироваться от бурной деловой среды, норовящей захлестнуть жилые дворы центра, не всегда успешны.

Впрочем, нельзя сказать, что для решения проблемы парковок в частности и разгрузки исторического ядра вообще ничего не делается. Делается, и немало.

Не случайно по итогам комплексной оценки территории исторического центра города, проведенной институтом «Красноярсгражданпроект», были выявлены площадки для возможного размещения организованных мест хранения автомобилей. И пусть строительство парковочной инфраструктуры будет носить исключительно точечный характер, это лучше, чем ничего.

Решать проблему с парковками придется за счет строительства не только плоскостных, но и многоуровневых подземных и надземных парковок на сотни авто.

Другой вопрос, что скоро сказка

сказывается, да не скоро дело делается. Пока из десятков заявленных точек, в которых размещаются современные парковки, осваиваются только отведенные площадки в районе высотки КАТЭКНИИуголь, а также института искусств.

Между тем, при нашей привычке к бесплатным парковкам даже в центре города, да и к безнаказанному, что греха таить, оставлению машин где попало, надо честно смотреть в глаза реальности. Например, в Москве планируется ввести плату за парковку внутри Бульварного кольца уже с 1 января 2013 года. И кто знает, возможно, это только начало борьбы за «свободный центр». При сегодняшних темпах развития такого же рода «подарок» в отношении центральных улиц может не в очень далеком будущем ждать и красноярцев.

– Во всем цивилизованном мире въезд в исторические и деловые центры городов закрыт или ограничен довольно крупными денежными суммами. В Лондоне, например, за это приходится выкладывать порядка 80-100 фунтов, – поясняет Владимир Неня. – Там действует система перехватывающих парковок, за которыми возможна пересадка на общественный транспорт. В Красноярске идея закрытия для транспорта проспекта Мира существует с давних советских времен. Но сначала надо построить улицу Республики, чтобы перенаправить туда весь поток автомобилей. Сегодня можно говорить об ограничении движения индивидуального транспорта по центральной части Красноярска. В свою очередь на проспект Мира можно было бы направить общественный транспорт.

Другое дело, что людям все-таки следует предложить достойную альтернативу их личному транспорту. Без обещанного когда-то, да так и не появившегося метро задача эта вряд ли легко решаемая. Но рано или поздно придется добиться по-настоящему эффективного использования такого ресурса, как железная дорога, – для передвижения внутри города. И, конечно, избавиться от давок в маршрутных автобусах в часы пик. Как – это уже другой вопрос, ответ на который найдется, когда станет совсем невозможным.

Екатерина КОХ

Пешеход важнее автомобиля

Опыт, накопленный за 100 лет присутствия автомобиля в городе, показывает: города (даже самые старые!) могут адаптироваться практически к любому рубежу автомобилизации. Отметку в 500-600 автомобилей на 1000 жителей превзошли сегодня города всех стран с высоким уровнем душевого дохода, «мировой рекорд» давно перевалил рубеж в 900 автомобилей. Разумеется, никакого бесплатного транспортного счастья (и тем более транспортной свободы!) при этом нигде уже не наблюдается, однако города остаются более-менее удобными для жизни, а мобильность горожан поддерживается на уровне, совместимым с этим базовым требованием. Для достижения этих целей необходимо строго соблюдать «руководство пользователя». Наиболее наглядные и действенные элементы этого руководства связаны, как показывает опыт, вовсе не с движением автомобилей, а с их хранением и парковкой. Оно и понятно: 90% и более времени основная масса автомобилей не едет, а стоит.

Вот основные принципы этого виртуального руководства.

Принцип № 1.

Пешеход важнее автомобиля. Велосипедист важнее автомобиля. Маршрутный автобус или трамвай важнее автомобиля. Все автомобилисты равны[1]. Едущий автомобиль важнее припаркованного: первый выполняет полезную транспортную работу, второй – нет.

Соответственно, парковка немислима на тротуаре, во дворе (если этот двор не находится в вашей частной собственности) и, разумеется, везде, где вы можете хоть чем-то помешать движению автомобилей и пешеходов, а также работе общественного транспорта.

Принцип № 2.

Единственный кусок городского пространства, где автомобилист не является угнетенным существом и где он не увидит ни пешеходов, ни велосипедистов, ни остановок общественного транспорта, это сеть городских скоростных магистралей фривэев, трассированных вне пятна застройки. Ни один продвинутый мегаполис мира не обходится без четкой функциональной стратификации улично-дорожной сети. Первый, базовый контур – это улицы. Здесь хозяин – пешеход, которому надо спускаться под землю только для входа в метро, но не для перехода проезжей части. Здесь скорости движения автомобилей строго лимитированы и светофоры на каждом шагу. Второй контур – фривэи, исключительными пользователями которых являются автомобилисты; скорости здесь высокие (по различным национальным и местным нормам до 100 миль в час, а иногда и вовсе без ограничений); примыкания – редкие и правильно обустроенные; пешеходов и светофоров нет вовсе. Характерные для Москвы многополосные проспекты и шоссе, представляющие собой гибриды улиц и фривэев, встречаются также и за пределами России, но во всех случаях считаются вынужденным скверным решением.

Принцип № 3.

Каждый кусок городского пространства – улицы, проезда, тротуара, двора – имеет собственника. Собственником является либо муниципалитет, либо владелец дома, либо владельцы квартир, объединенные в кондоминиум. Парковка, несанкционированная собственником, считается правонарушением. В частности, на муниципальной земле можно припарковаться только там, где это обозначено соответствующими знаками и указателями, да к тому же указан парковочный тариф и форма оплаты.

Принцип № 4.

Парковка за немногими исключениями платная. Плата за парковку прогрессивно растет по мере приближения к городскому центру.

Из монографии «Transportation for Livable Cities» американского профессора-урбаниста, советника министра транспорта США Вукана Вучика

Зарубежный опыт

За 10 дней в Китае строят дорог столько же, сколько в России за год. Сегодня там строятся такие автобаны, которых нет даже в Европе.

Все эти годы Поднебесная активно вкладывает стратегические накопления в дорожную отрасль, справедливо считая, что самое эффективное использование собственных доходов – строительство дорог.

А это должно стать основой развития для будущих поколений. Поэтому вся страна опутана паутиной шикарных шоссе-трасс.

Особенно поражает восточная часть Китая. Там запросто могут встретиться четырехуровневые развязки автодорог и невероятные автобаны, построенные над водой, под землей или на высоких сваях. Помимо платных автобанов, которые называются Express Way или EXPRW, существует сеть обычных федеральных дорог – тоже платных, и тоже неплохого качества. За пятилетку в Китае прокладывают до 480 тысяч километров дорог. К 2020 году общая протяженность его дорог достигнет 3 млн. километров.

Китайцы не делают ничего сверхъестественного – они просто правильно учитывают темпы роста благосостояния граждан, увеличение числа машин и рост пассажирских и грузовых перевозок. Поэтому темпы строительства дорог в Китае так высоки, а его технологии обеспечивают эксплуатацию дороги без текущего и капитального ремонта в течение 25 лет.

Стоимость строительства дорог у них самая низкая в мире. Это объясняется дешевизной рабочей силы, материалов и хорошей организацией работ. Приведем данные стоимости одного километра четырехполосной автострады: в Китае – \$2,9 млн., в России – \$12,9 млн. (трасса



ДОРОЖНАЯ

Москва – Санкт-Петербург с 15-го по 58-й км – \$134 млн.; четвертое кольцо Москвы – около \$400 млн.). В общем, получается, что российские дороги почти в 200 раз дороже.

Почему так? В Китае ориентируются на издержки при строительстве дорог, существующие в других странах. Затем они снижают их в 2–2,5 раза и эти суммы предъявляют подрядчикам. В России же исходят из уровня затрат в прошлом (чем больше потратишь, тем потом больше получишь). Далее, в Китае оплата проводится по завершению работ. А у нас подрядчику сразу выделяются деньги, а качество принимается по факту и почти любое. В Китае подрядчик из полученной суммы страхует дорогу, и ремонт производится не из бюджетных средств, а из страховых. Да и «коррупционный налог» в Поднебесной куда меньше, чем в России. Можно только по-хорошему позавидовать тому, что у нас нет такого серьезного отношения к дорожной индустрии.

В сентябре 2010 года мне довелось вместе с делегацией этнических китайцев, проживающих за границей, проехать почти 600 километров по одной из строящихся современных автомобильных трасс Китая (№ 202).

Эта республиканская трасса связывает город Хэйхэ (на севере Маньчжурии) с Порт-Артуром (Люйшунью) на побережье Желтого моря. Город Хэйхэ находится на границе РФ напротив Благовещенска в 750 метрах от него. Трасса проложена в направлении с севера на юг. В перспективе она должна соединиться, после завершения строительства моста через Амур, с Транссибирской автомагистралью Москва – Владивосток в районе города Белогорска. Протяженность трассы 1818 км, она проходит через 27 городов Китая, в числе которых городомиллионники Харбин, Цзилинь, Шэньян, Далянь. Срок завершения строительства – сентябрь 2011 года.

Новая трасса шестиполосная, с разделительным газоном, не имела ни одного перекрестка. Все пересекающие ее трассы проложены по мостам, путепроводам или транспортным развязкам. Толстое





Плата за комфорт

Общая протяженность сети автодорог в Китае составляет 1,9 млн. км, из которых 133 тыс. км приходится на платные, включая скоростные и обычные дороги. К 2020 году прогнозируется, что протяженность сети автодорог возрастет до 3 млн. км, из которых платные скоростные магистрали составят 85 тыс. км. В результате будет создана сеть платных автомагистралей, охватывающая регион с населением миллиард человек.

Тема функционирования платных дорог постоянно присутствует в СМИ. Информация поступает в ежедневном режиме. Для информирования населения широко задействуются многочисленные интернет-ресурсы.

Практически все скоростные дороги в Китае являются платными. Многие новые не скоростные, но достаточно важные для провинций КНР «артериальные» шоссе также строятся как платные дороги. Плата взимается и за проезд по некоторым автодорогам провинций, региональным и муниципальным автодорогам и крупным мостам.

В КНР существует два типа платных дорог:

- правительственные, которые строятся за счет кредитов, предоставляемых правительству КНР различными банками; такие дороги эксплуатируются как платные в течение 15 лет, а далее, после возврата

ИНДУСТРИЯ КНР

бетонное полотно, армированное железом, уложено на асфальтовую подушку. Одна из финишных операций – тщательная шлифовка поверхности дороги. Все выполнялось механизированно, с помощью машин и оборудования, специализированного для строительства таких автобанов.

Рядом с трассой построены небольшие современные поселки дорожников и их стройиндустрии. Размах строительства впечатлял. Чиновники и жители этих мест заявляли: «В сентябре 2011 года строительство будет завершено и трасса будет открыта на всем протяжении. Приезжайте на торжество».

В конце 2011 года нам вновь привелось проехать по этой трассе от города Хэйхе до Харбина. Трасса была в действии. Никаких следов от дорожной стройиндустрии вокруг не было видно.

*Юрий МАШУКОВ,
советник председателя
«Китайской общины»*



кредитов, должны переводиться в бесплатные;

- коммерческие, которые строятся за счет собственных и заемных средств корпораций; срок платной эксплуатации таких дорог – 25 лет.

Население спокойно воспринимает необходимость оплаты за эксплуатацию дорог по ряду причин. Во-первых, это связано с качеством платных дорог и высоким уровнем их обслуживания. Во-вторых, у автовладельцев есть альтернатива – всегда можно воспользоваться бесплатными дорогами-дублерами. В-третьих, пользование платными дорогами наиболее безопасно для владельцев автотранспорта.

В то же время не обходится без издержек. Введение тотальной платности проезда первоначально давало неплохие результаты – с 1996 по 2008 год протяженность скоростных магистралей увеличилась в 16 раз. Однако вскоре Китай ощутил и негативные последствия такого решения. Как сообщало агентство «Синьхуа», только в 2008 году контролирующие органы выявили несколько тысяч незаконно установленных пунктов сбора проездной платы, на которых было присвоено свыше 3,1 млрд. долларов. Кроме того, принятая в стране система означала неприкрытую практику двойного налогообложения владельцев и водителей автомобилей: во-первых, налоги в цене бензина, во-вторых, сборы непосредственно на дороге.

Однако нельзя не отметить, что коррупционная составляющая в дорожном строительстве остается в Китае достаточно низкой в силу жесткого законодательства.

В последние годы ситуация изменилась. После серии забастовок и публичных выступлений таксистов и профессиональных перевозчиков правительство отменило большинство платежей и сборов за пользование дорогами и переправами. В одном из циркуляров, к примеру, предписывалось провести ревизию пунктов сбора платежей на дорогах. В результате было уволено 300 тыс. сборщиков проездной платы.

Таким образом, в Китае постепенно отказываются от масштабного взимания платы за проезд по дорогам. СМИ оказывают медийную поддержку центральному правительству, которое постоянно занимается поиском оптимальных вариантов регулирования сферы платных дорог. Основной тезис многочисленных публикаций в прессе сводится к тому, что создание современной автодорожной сети в КНР остается важным инструментом укрепления государственности. С этим выводом соглашается подавляющее большинство населения Китая.



ДОРОГИ ПОД КОНТРОЛЕМ

Скоро на автодорогах Красноярского края начнет работу новый передвижной пост весового контроля автомобилей, оснащенный самым современным оборудованием.

Первые передвижные посты весового контроля появились на краевых дорогах около пяти лет назад. Контроль за «большегрузами» был призван решать две важные задачи. Первая – обеспечение безопасности дорожного движения. На наших дорогах, увы, хватает тяжеловесных машин, которые движутся с перегрузом. И они создают массу проблем другим участникам дорожного движения: на подъеме не могут разогнаться – 20-30 км в час их предел.

Вторая не менее важная задача – сохранность сети автодорог. Дороги, находящиеся в собственности Красноярского края, были построены, в основном, в 60–80-х годах XX века. В то время они удовлетворяли предъявляемым к ним требованиям по интенсивности и нагрузкам, сегодня же с трудом выдерживают многократно возросший грузопоток и все более подвержены разрушению.

Нормативными документами для российских дорог установлен предел весовых параметров: масса транспортного средства не должна превышать 32 тонны, автопоезда – 38 тонн. Все, что выше, относится к категории тяжеловесных машин, на которые перевозчики должны получать специальные разрешения на проезд по трассам и возмещать вред, причиняемый транс-

портным средством автомобильной дороге. Установлены и ограничения по нагрузкам на ось.

Итак, что же представляет собой передвижной пост весового контроля? Это автомобиль «Газель», в котором находятся легко переносимые малогабаритные весы с двумя платформами для взвешивания автомобиля. Весы не требуют специального фундамента – только горизонтальную поверхность с твердым покрытием. Пост весового контроля также оснащен комбинированным пультом управления и компьютером со специальным программным обеспечением.

Погрешность такого взвешивания составляет не более 50 кг, а общий вес автомобиля вычисляется сложением осевых нагрузок. На дорогах Красноярского края допустимая нагрузка на одиночную ось составляет не более 10 тонн, и если проверяемая машина окажется перегруженной, к перевозчикам применяются санкции, предусмотренные действующим законодательством.

– В Красноярском крае работают пять передвижных постов весового контроля, – рассказывает

главный специалист отдела эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» Александр Огер. – Они базируются в Красноярске, Лесосибирске, Канске, Ачинске и Богучанах. Каждый такой пост обслуживает свою группу районов, соответственно центральную, северную, восточную, западную и северо-восточную.

Что же касается южной группы районов, то в ближайшее время передвижной пост появится и там. Он будет отличаться тем, что работает на самом современном беспроводном оборудовании для взвешивания автомобилей.

Новый весоизмерительный комплекс и программное обеспечение к нему разработаны в инженерном центре кемеровской корпорации АСИ – компании, работающей на рынке производство электронных промышленных весов более 20 лет. В крае пока нет практики работы с подобным оборудованием, но, по отзывам коллег из других регионов, оно зарекомендовало себя только с лучшей стороны.

Андрей АФАНАСЬЕВ

Косметика для покрытия

На дорогах Красноярского края опробуют ноу-хау – омолаживающую косметику для автотрасс. Специалисты ГП КК «Ачинское ДРСУ» откликнулись на предложение КГКУ «КрУДор» обработать участок автомобильной дороги Ачинск-Горный-Березовый специальной эмульсией, которая «оживляет» асфальтобетонное покрытие.

– Мы специально выбрали такую дорогу, где ремонт не производился более 15 лет, и налицо все признаки старения: шелушение, расслоение, трещины, – пояснил начальник отдела эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» Андрей Журавлев. – Специальный состав, как уверяют

производители, проникает в асфальтобетон на 8-10 см, обеспечивает герметизацию и восстанавливает исходные свойства битума. В итоге повышается сцепление между минеральным материалом и вяжущим, восстанавливается эластичность, а отсюда и долговечность покрытия.

Насколько эффективна такая обработка автодорог станет ясно лишь к осени. Кроме этого, следить за этим участком специалисты будут в течение 3-х лет, чтобы проверить, как ведет себя «оживляющая» эмульсия в нашем климатическом поясе. Подобные составы дорожники Европы и США применяют уже более 40 лет, что позволяет им в течение 10–12 лет ограничиваться мелким ямочным ремонтом. Общие затраты на «омоложение» в 10 раз меньше стоимости ремонта.



«Подводный мир», Лиза Глухих, 2 года, Минтранс Красноярского края



«Белочка», Настя Перлова, 9 лет, Саянский филиал ГП «КрайДЭО»

Дорогами детской мечты

«Титаник», Полина Ларина, 12 лет, Дзержинский филиал ГП «КрайДЭО»



«Лето», Диана Гыртыпан, 7 лет, ООО ССК «Сибмостремонт»



Дети работников дорожных организаций Красноярского края приняли участие в организованном редакцией журнала «Дороги России XXI века» конкурсе детских рисунков. Ни темой, ни техникой юные художники ограничены не были. Главное и единственное требование – неукротимая фантазия и полет души.

Итоги конкурса будут подведены в 8-м выпуске «Дорог России», а пока «Транспортный комплекс Красноярья» представляет вашему вниманию некоторые из детских работ, принявших участие в конкурсе.

«Веселый клоун», Лиза Тришина, 6 лет, КГКУ «КрУДор»

