

СЕНТЯБРЬ 2012 №5

ТРАНСПОРТНЫЙ
КОМПЛЕКС
КРАСНОЯРЬЯ

информационно-аналитический журнал



ПОБЕДИТЕЛЮ
Всероссийского конкурса
профессионального мастерства водителей
«Лучший водитель автобуса»
на автомобиле марки ПАЗ
Министерство транспорта РФ, оргкомитет
г. Красноярск, 2012г.



ПОБЕДИТЕЛЮ
Всероссийского конкурса
профессионального мастерства водителей
«Лучший водитель автобуса»
на автомобиле марки ЛиАЗ
Министерство транспорта РФ, оргкомитет
г. Красноярск, 2012г.



СОДЕРЖАНИЕ

Елена КАРАБАЕВА
Команды молодости нашей стр. 4

Андрей МОСКОВ
Себя показать, других посмотреть стр. 5

Елена ШУЛЬГИНА
Сработали с плюсом стр. 9

**Транспортный комплекс России:
итоги и перспективы** стр. 10

Новости стр. 12

Александр ХОХЛОВ
Новая жизнь старого покрытия стр. 14

Анна ЗОЛОТАРЕВА
Мост как счастье стр. 15

Ирина ШАЛЫГИНА
По Красноярску – на электричке стр. 16

Вадим КОРОЛЕВ
Суха теория, мой друг... стр. 18

Антон ТОПОЛЕВ
Убедись в безопасности! стр. 20

Крайний Север стр. 22

Сергей ФРОЛОВ
«Царские» перемены стр. 23



Фото на 1-й стр. – победители Всероссийского открытого конкурса «Лучший водитель автобуса 2012 года» Александр ЗЯТНИН (г. Кемерово, «ПАЗ») и Марина ТИТ (г. Красноярск, «ЛиАЗ»).

Издается при содействии министерства транспорта Красноярского края

**Учредитель и 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 «Всем, всем, всем!»,
660062, ул. Высотная, 2 Объем 24А4. Тираж – 2300 экз.

Время подписания в печать 26.09.2012 в 16.00. Цена свободная

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ТУ24-00589, выданное 23 августа 2012 года
Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
по Красноярскому краю «Транспортный комплекс Красноярья» – журнал.



КОМАНДЫ МОЛОДОСТИ НАШЕЙ

Стройотряды помогают в решении кадровых вопросов, организации временной занятости молодежи, профилактике негативных явлений в молодежной среде, трудовом и нравственном воспитании, приобретении профессиональных навыков, ускорении процесса социализации молодых людей и, конечно, в финансовой обеспеченности студенчества.

У дорожной отрасли Красноярского края своя предыстория движения ССО. С 2006 года в период летнего сезона студенты дорожно-строительного факультета Инженерно-строительного института Сибирского федерального университета (тогда еще КрасГАСА) в составе сводного студенческого отряда «Дорожник» работают в дорожных организациях края.

В 2012 году под руководством министерства транспорта Красноярского края был сформирован отряд из 54 бойцов для работы на объектах дорожной отрасли в следующих организациях: ГП «КрайДЭО», ГП КК «Ачинское ДРСУ», ГП КК «Балахтинское ДРСУ», ГП КК «Лесосибирск – Автодор», ЗАО «ДПМК Красноярская», ЗАО «Мостостроительный отряд-5», ООО «БРИЗ-Центр», ООО «Дорожно-строительная компания», ООО «Сибирский проект-1».

Студенты работали на разных должностях, таких, как помощник геодезиста, помощник мастера, лаборант, дорожный рабочий, и занимались устройством оснований под укладку бортового камня, водоотводных канав, подготовительного слоя из щебня и гравия под фундамент опор и труб, выполняли в лабораториях работы по контролю качества инертных материалов и асфальтобетонной смеси и т.д. За время работы в стройотрядах многие студенты настолько хорошо себя зарекомен-

Движение студенческих строительных отрядов имеет богатую историю. Уже в 1920-е годы в Москве начали действовать вузовские бригады так называемых трудармейцев. Главной их задачей была помощь родной стране, укрепление социалистического хозяйства. Не утратили своей актуальности студенческие отряды и в современной России.



довали, что руководители предприятий обратились в СФУ установить им индивидуальный план обучения для осуществления трудовой деятельности до середины сентября. Среди них Сергей Печерин, Василий Бархатов, Никита Тимербаев, Наталья Каплина, Анна Волхонская.

Восемь студентов приняло у себя КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». Ребятам, можно сказать, повезло: они оказались причастны к историческому моменту в жизни города и края. Был подписан контракт на строительство четвертого мостового перехода через Енисей, и будущие специалисты воочию увидели начало строительства этого грандиозного объекта.

Количество участников ССО «Дорожник»

2006 год – 50 человек
 2007 год – 50 человек
 2008 год – 60 человек
 2009 год – 70 человек
 2010 год – 55 человек
 2011 год – 57 человек

В сентябре при подведении итогов работы сводного стройотряда «Дорожник» стало видно, что работа в отряде дает возможность будущим специалистам не только расширить свой кругозор и приобрести профессиональные навыки, которые им обязательно пригодятся в жизни, но и укрепить свое материальное положение. Стройотряд – это уникальная возможность для молодых людей попасть в трудовой коллектив, найти новых друзей, а возможно, свое место в этом коллективе.

Третий трудовой семестр для участников стройотрядов – настоящая школа жизни. Те, кто проходит школу ССО, не только получают хорошую закалку, но и навсегда сохраняют в памяти романтику дальних дорог. И эти воспоминания не может стереть время.

Наталья КАПЛИНА,

студентка:

– Я работала в ООО «Сибирский проект-1». Ознакомившись с проектами прошлых лет, мы собирали данные для технико-экономического обоснования строительства автодорог на территории активно развивающегося Нижнего Приангарья и принимали участие в анализе социально-экономического положения этого региона нашего края. Приятно осознавать, что в случае реализации проекта, в котором я приняла участие, Нижнее Приангарье получит мощный импульс к развитию.



Себя показать, других посмотреть

Кто сказал, что шоферить дело нехитрое? Мол, «крепче за баранку держись», и все. Слов, конечно, из песни не выкинешь, но у любого, кто был 20-21 сентября на острове Татышев, насчет нехитрости вождения возникли очень большие сомнения.

Лучшие из лучших

На два сентябрьских дня Татышев стал площадкой для финала Всероссийского открытого конкурса «Лучший водитель автобуса 2012 года». От участников требовалось продемонстрировать знание теории по Правилам дорожного движения, быстрое, а главное, грамотное принятие автобуса перед выходом на линию и навыки скоростного маневрирования.

Но не того, какое демонстрируют в городах некоторые «пилоты» маршрутных автобусов. Здесь езда на «ПАЗах» и «ЛиАЗах» напоминала некое «хирургическое» вождение, если можно так сказать.

И не мудрено, 58 водителей со всей России, точнее, из 22 регионов, начиная от Санкт-Петербурга и заканчивая Иркутском, съеха-

лись в Красноярск себя показать да других посмотреть. И все – лучшие в своем деле у себя дома, каждый – призер регионального этапа. Московская область, Ярославль, Ямало-Ненецкий автономный округ, Удмуртская республика...

Сами напросились

Для Красноярска это первые соревнования такого уровня. Точнее, выступать-то на региональных конкурсах наши водители выступали – в начале сентября они в числе девяти команд приняли участие в первенстве Сибирского федерального округа и стали вторыми. Но чтобы у нас проводить, да еще и Всероссийский финал... Такого точно не было. И, как оказалось, времени на подготовку не было тоже.

– Сроки очень поджимали, – соглашается генеральный директор

Транспортного союза Красноярского края и непосредственный инициатор проведения конкурса на красноярской земле Леонид Семенов. – В августе в Москве был утвержден регламент конкурса. Мы предложили провести его у нас – это же престижно, и получили «добро». А оставалось меньше двух месяцев! Чтобы все успеть, находились здесь буквально сутками. То одного нет, то другого, то с автобусами накладка, то дождь разметку подпортит... Но сделали все, что запланировали, и, хочется думать, на должном уровне.

Начало маневров

Участники прибыли в Красноярск к вечеру среды, а уже в 8.30 следующего дня они проходили медкомиссию на месте соревнований.





Потом открытие, приветственные слова представителя Министерства транспорта России Леонида Липсица и министра транспорта края Сергея Еремина. А где-то за час до полудня начались маневры на автобусах модели «ПАЗ-32053». На скорость.

«Змейка» передним и задним ходом. Въезд на стоянку, которую все кличут «тещей». Эстафета с кольцом. Круг передним ходом и наоборот. Заезд в бокс задним ходом. Проезд тоннельных ворот и «колеи». «Автобусная остановка», когда проезжаешь как можно ближе к имитации бордюра и останавливаешь автобус так, чтобы задние двери оказались напротив таблички «А», закрепленной на шесте. И, наконец, маневр «Стоп»: передние колеса должны оказаться точно на линии финиша.

Недолет-перелет – снимаются штрафные очки. Так же, как и за опрокинутые флажки, обозначающие границы той же «тещи», или дорожку круга, за наезд на плашки «колеи» или «бордюра»...

Время теории

А в это время водители, которые назавтра должны были сесть в кресла «ЛиАЗов», сдавали Правила дорожного движения. Тоже на скорость.

Лучший результат оказался у... женщины! Единственной участницы и нашей землячки Марины Тит. 20 вопросов за 28 секунд! К слову, за неделю до этого в Ярославле на аналогичном конкурсе среди водителей троллейбусов по теории ПДД был установлен рекорд – 31 секунда. Марина его побила!

– С ней в этом сложно тягаться, – улыбается коллега Марины и ее напарник по команде Иван Бугров. – Она вопросы как орешки щелкает!

Похоже, мужчинам оставалось лишь развести руками и, оправдываясь перед своим самолюбием, виновато улыбаться: «Женщина! Что с нее взять!».

После скоростного маневрирования первый конкурсный день для водителей «ПАЗов» закончился, а вот «лиазовцам» предстояло выполнить еще одно задание – приемку автобусов. Проверка готовности транспорта к выходу на маршрут – нововведение для подобных конкурсов. Оно также проводится

на время, а штрафные очки здесь получаешь в том случае, если забыл что-то проверить.

Неженское дело

Сценарий соревновательной части второго дня стал зеркальным отражением первого: «отколесившие» вчера конкурсанты отправились на сдачу правил, а за руль сели вчерашние «теоретики» и «приемщики».

В десять утра был дан старт первому заезду. Маневры все те же. Вскоре и нашей Марине Тит пришло время сесть за руль. А когда был дан старт, случилось нечто необычное: через стекло кабины всем стало видно, что Марина переключает рычаг скоростей... двумя руками!

Однако как она ехала! Возникло ощущение, что смотришь картинки из учебника по вождению. А после завершения очередного маневра и поднятого белого флажка рефери, означающего «Зачет!», группа болельщиков на финише взрывалась одобрительными возгласами и аплодисментами.

И вот – «Стоп». Выполнен блестяще! Время отличное! Марина выходит из автобуса и сразу попадает в объятия команды.

– Немного волновалась вначале, – говорит Марина. – Пока не сконцентрировалась. Правда, скорости приходилось переключать двумя руками: на «ЛиАЗе» же механика, а я работаю на «Волжанине», там автомат, легко.

Это четвертые соревнования Марины. Ей 33 года, в свое время она окончила физкультурный техникум. Легкая атлетика. Водительский стаж 12 лет: семь из них отработала водителем троллейбуса, а пять лет назад пересела на автобус. Сейчас трудится в МП КПАТП № 7.

– Я сначала ее брать на работу не хотел, – рассказывает заместитель генерального директора этого предприятия Александр Оськин. – Когда первый раз увидел – маленькая, худенькая, в бейсболке, сказал: «Иди отсюда, мальчик!». А она мне: «Я не мальчик, я девочка!». Говорю: «Тем более иди». Полгода она мне надоедала, потом я в ГАИ узнал, что больше нет закона, запрещающего женщинам работать водителями автобусов. Решил ее проверить, теперь не на радуюсь.

Без обид?

Часам к трем дня информативные доски почти полностью заполнились цифрами – баллами, штрафными очками, временем. В таблице водителей «ПАЗ», после их возвращения с теории и принятия маршруток, девушки из судейской коллегии даже прописали места. А вот у «лиазовцев» расклад все еще не был ясен. Даже когда завершился последний заезд, интрига сохранялась.

И вот церемония награждения. Лучшим водителем автобуса «ПАЗ» стал кемеровчанин Александр Зятнин. Второе место занял Александр Карпухин из Липецкой области, а третье место досталось Алексею Бондареву из Московской области.

Объявляя лучшего водителя «ЛиАЗа», судья специально выдержал паузу и только потом назвал имя: Марина Тит!

– Я счастлив, что финал конкурса прошел у нас, – сказал после церемонии награждения министр транспорта края Сергей Еремин. – Думаю, мы оправдали надежды. И, конечно, радуется, что лучшим водителем России стала женщина, наша землячка.

День победителей

Что касается остальных призеров: среди водителей «ЛиАЗа» второе место взял Максим Шимагин из Самарской области, а «бронзу» разделили красноярец Иван Бугров и Сергей Берлев из Липецкой области.

«Серебро» в номинации «Водитель автобуса ПАЗ» досталось Александру Карпухину из Липецкой области, а «бронза» – москвичу Алексею Бондареву.

Наградой за второе и третье места будут 150 и 50 тысяч рублей соответственно. Победители же получают по 300 тысяч рублей. Их наградят 24 октября в Москве во время праздничного концерта, посвященного Дню работников автомобильного транспорта. Кстати, губернатор края Лев Кузнецов получил благодарность от заместителя министра транспорта РФ Николая Асаула за отличную организацию соревнований.

А Леонид Семенов уже мечтает к 24 октября сшить специальную водительскую форму для Марины Тит.

Андрей МОСКОВ.
Фото Вячеслава ПЕНЕРОВА.

Сработали с плюсом

За девять месяцев Ирбейское АТП сработало с прибылью и увеличило производительность труда



Павел КОВАЛЬ,
директор ГП КК «Ирбейское АТП».

Родился в Приморском крае. В Красноярске окончил технический университет. После получения диплома уехал в Находку, три года отработал начальником автоколонны, где в его ведении было более 70 автобусов. Затем вернулся в Красноярск – в плане экономического развития этот регион предпочтительнее. В Красноярске в ООО «Красноярскавтотранс» работал заместителем директора по перевозкам. 31 год, холост.

Под занавес 2011 года в Ирбейском автотранспортном предприятии поменялся руководитель. На смену ушедшему на заслуженный отдых Владимиру Черникову пришел молодой, энергичный Павел Коваль, до этого работавший заместителем директора по перевозкам в ООО «Красноярскавтотранс».

Недаром в народе говорится, новая метла по-новому метет. За девять месяцев прошлого года на предприятии произошло много изменений. Прежде всего, их ощутили на себе жители района. Появились добавочные маршруты рейсовых автобусов по райцентру, стала постоянно работать «горячая линия» – поступающие от населения жалобы и предложения тщательно прорабатываются и изучаются. Если раньше работали две кассы продажи билетов (одна для местных автобусов, другая – для «конкурентов» из города), то сейчас функцию продажи билетов взяло на себя Ирбейское АТП. И предприятие имеет от этого материальную выгоду, а уж о том, насколько жителям района стало удобнее, и говорить не приходится. Проблема эта годами решиться не могла, сколько жалоб и нареканий по этому поводу высказывалось – не перечислять.

Деликатный, но жизненно важный вопрос по обустройству того самого места, куда и короли пешком ходят, тоже был решен. Теплые туалеты поставили не только в административном здании, но и на автовокзале. Для сельчан, не избалованных подобными удобствами, это стало приятной неожиданностью. А отдельные пассажиры так впечатлились, что даже попросили опубликовать в районной газете благодарность в адрес руководства АТП.

Изменилась ситуация и на предприятии. По словам Павла Ковалья, АТП имеет рост доходов на 15%. Это стало возможным благодаря получению госзаказа на перевозку детей в Усть-Ярульской школе и денежного вознаграждения за продажу билетов на городские автобусы. На 10% увеличилась производительность труда. Соответственно, выросла средняя заработная плата. Если раньше у водителей она составляла 11 тысяч рублей, то сейчас – 16. И это не предел.

У молодого руководителя немало задумок и планов. Это оказание маркетинговых и рекламных услуг, развитие аутсорсинга (работа с привлечением посредников), улучшение качества перевозок. В перспективе постепенная замена

старых автобусов, работающих на бензине марки А-80. Этот бензин практически снят с производства, стоит немногим дешевле дизтоплива, а расходуется в больших количествах. В этом году списали два старых автобуса, взамен сделали заявку на три новых, работающих на дизтопливе. Все это позволит экономить горючее и улучшить качество перевозок.

Уже утвержден план финансово-хозяйственной деятельности на 2013 год. Как плюс отмечает Павел Анатольевич тот факт, что удалось добиться увеличения субсидий на полтора миллиона рублей. Сделать это было непросто. В эту цифру заложено и повышение заработной платы.

Подготовлены и отправлены в министерство транспорта письма о социальных проблемах предприятия. Это, в первую очередь, замена подвижного состава и котельной установки. На автовокзале людям должно быть комфортно и тепло, старые же котлы изношены и часто выходят из строя.

Еще в намерениях у молодого руководителя выйти на министерство транспорта с идеей строительства ведомственного жилья. Выделяются же субсидии работникам АПК, здравоохранения и народного образования. Почему то же не сделать для работников автомобильного транспорта? Построенное жилье будет ведомственным, и это позволит закрепить молодые кадры на предприятии.

Конечно, не все так гладко и ровно, как хотелось бы, получается у молодого руководителя. Есть определенные сложности и противоречия в коллективе. Но все это сгладится, нормализуется, уверен Коваль. Главное – есть желание поставить работу предприятия на новый, качественно более высокий уровень.

Нельзя не отметить, что параллельно с производством Павел Анатольевич занимается научной деятельностью. Недавно защитил степень магистра в институте нефти и газа и подал заявление на соискателя на кандидатскую диссертацию. Теория, полученная в высшем учебном заведении, вне всякого сомнения, помогает на практике. Вот так, с деловой хваткой и научным уклоном строит свою работу молодой руководитель.

Елена ШУЛЬГИНА

Транспортный комплекс России: итоги и перспективы

26 сентября 2012 г. Министр транспорта РФ Максим Соколов выступил с докладом «О состоянии транспортного комплекса и основных направлениях его развития» на заседании Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в рамках «правительственного часа»

Сегодня транспортный комплекс Российской Федерации – это около 600 тысяч организаций, порядка 10 млн. единиц коммерческих транспортных средств. Среднегодовая численность занятых в транспортном комплексе, по данным Росстата, превысила 4 млн. человек, что составляет 6 % от среднегодовой численности занятых. Валовая добавленная стоимость, созданная на транспорте, увеличилась за последние 10 лет более чем в 2 раза и составляет 7 процентов ВВП страны.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В течение последних трех лет построены и уже введены новые мощности по обработке грузов в портах России общим объемом около 30 млн. тонн. В целом они составили 790 млн. тонн. Наши порты планомерно увеличивали долю грузов российской внешней торговли, стабилизируясь на уровне 85%, остальное оставив на долю портов Балтии и Украины. В последние полтора года мы перешли к активным действиям по освоению Арктики. В ближайшее время Минтрансом будет создана «Администрация Северного морского пути».

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

В 2011 году впервые в российской истории отечественными авиакомпаниями перевезено более 64 млн. пассажиров. В текущем году также отмечается рост авиаперевозок пассажиров на 15%. Для поддержки региональных и местных авиалиний на Дальнем Востоке, в Сибири и районах крайнего Севера на базе местных аэропортов создаются федеральные казенные предприятия.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Железная дорога работает устойчиво. Пассажиров во всех видах сообщения в 2011 году отправлено порядка 1 млрд. чел. (+5% к 2010 году), в 2012 году рост составляет уже почти 8% к уровню прошлого года. В 2011 году погрузка грузов составила 1,2 млрд. тонн, с ростом на 3% к уровню 2010 года, и в текущем году данный темп сохраняется. Для расширения пропускных способностей в ноябре планируется завершить строительство Кузнецовского тоннеля на БАМе, что даст удвоение пропускных способностей на подходах к Ванинскому порту, нашим портам на Балтике и Черноморского побережья. В этом году начато строительство новой железнодорожной линии Кызыл – Курагино в республике Тыва протяженностью более четырехсот километров.

Прошлый год был первым, когда приступили к деятельности все 26 пригородных компаний в 73 регионах страны. С целью обеспечения доступности пригородных перевозок для населения, на фоне неготовности

многих регионов в полной мере взять на себя решение этой задачи, Правительством России было принято решение о субсидировании пригородных перевозок в объеме 25 млрд. рублей, на следующий год данная мера также сохраняется.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Одним из способов участия федерального центра в развитии муниципальных перевозок является содействие обновлению подвижного состава общественного транспорта современными транспортными средствами. Правительством принято решение о предоставлении субсидий в сумме 3,5 млрд. рублей бюджетам субъектов по софинансированию закупок автобусов отечественного производства, трамваев и троллейбусов, произведенных на территории государств – участников Единого экономического пространства.

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Несколько концептуальных задач решены в дорожной отрасли. Разработан и внедрен механизм обеспечения стабильности финансирования дорожного хозяйства на основе возрожденных дорожных фондов. Размер Федерального дорожного фонда составит в 2013 году 450 млрд. рублей и увеличится по сравнению с текущим годом (414,4 млрд. рублей) на 10 процентов. Увеличение объемов средств, выделяемых на дорожное хозяйство, продолжится в 2014 и в 2015 годах.

В рамках системы дорожных фондов законодательством решен вопрос, который многие десятилетия оставался вне правового регулирования – финансирование строительства новых дорог в сельской местности. Уже в этом году за счет федеральных и субъектовных фондов будет построено более двух тысяч километров новых сельских дорог. Установлена обязанность субъектов отчислять ежегодно по 5 процентов своего дорожного фонда на строительство сельских дорог, а в 2012 и 2013 годах – еще по 5 процентов на капитальный ремонт и ремонт дорог в пределах населенных пунктов и в дворовых территориях.

Благодаря внедрению механизмов дорожного фонда и внесению изменений в законодательство о концессионных соглашениях в этом году появилась возможность внедрения долгосрочных контрактов, предусматривающих осуществление комплекса работ по проектированию, строительству, реконструкции и содержанию участков дорог – так называемых «контрактов жизненного цикла».

Мы уже структурируем новые проекты строительства дорог с использованием механизма КЖЦ. Необходимо расширять практику его применения в дорожной отрасли и рекомендовать к применению данный механизм на региональном уровне.

В июне 2012 г. принят закон «Об обязательном



Министр транспорта РФ Максим СОКОЛОВ

страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам», устанавливающий общий размер ответственности перевозчика за гибель пассажира на всех видах транспорта в размере 2 млн. руб.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Подготовка высококвалифицированных кадров является одной из основных задач кадровой политики Минтранса. В 19 вертикально-интегрированных образовательных комплексах морского, внутреннего водного, авиационного и железнодорожного транспорта сконцентрированы ресурсы для подготовки специалистов всех уровней профессионального образования: начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного – что позволяет обеспечить потребности организаций транспортной отрасли в подготовке, повышении квалификации и переподготовке специалистов. Количество студентов и курсантов в настоящее время составляет более 320 тыс. человек.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Работа на перспективу сконцентрирована на четырех важнейших направлениях. Первое – модернизация и развитие транспортной инфраструктуры на инновационной основе. Здесь на первый план выходит задача совершенствования связанности инфраструктуры, имея ввиду взаимоувязанное развитие всех транспортных коммуникаций – водных, автомобильных, железнодорожных и авиационных.

Одним из лимитирующих участков дорожной инфраструктуры является ненормативное содержание и ремонт. Необходимые предпосылки решения финансирования этих работ уже созданы. С 2014 года планируется исключить термин «ненормативное содержание», поскольку норматив будет один – содержание и ремонт на 100 %.

Также ограничивающим фактором являются автомобильные и железнодорожные подходы к морским портам. Очевидно, что простым наращиванием физического размера инфраструктуры не обойтись. На первый план должна выйти логистика обработки грузов, оптимизация взаимодействия видов транспорта и создание новых интермодальных комплексов.

Второе направление – обеспечение доступности транспортных услуг для населения, и прежде всего – развитие региональных и местных авиаперевозок. Следует продолжить работу по расширению сети аэродромов, включаемых в систему казенных предприятий.

В этом году начаты программы по поддержке региональных перевозок через механизмы субсидирования как самих перевозок, так и лизинга при покупке воздушных судов. Работа над реализацией указанных программ должна быть безусловным приоритетом.

Третье – повышение комплексной безопасности населения на транспорте, включая экологическую безопасность. Основная задача в этом направлении – плановая реализация программных мероприятий. Кроме того, необходимо завершить создание 8 межрегиональных автоматизированных информационных центров контроля и надзора, а также Головного координационного центра в Москве.

Четвертое направление – совершенствование системы финансирования комплекса и повышение инвестиционной привлекательности. По этому вопросу необходимо еще раз вернуться к дорожным фондам. Существует опасение, что увеличение объемов финансирования дорожного хозяйства в субъектах России на первом этапе может столкнуться с неготовностью рынка эффективно использовать эти средства и привести к росту цен на материалы. Избежать этого в регионах можно путем привлечения на региональный рынок организаций, имеющих необходимые производственные мощности и кадровый потенциал или способных к их быстрому наращиванию, из других регионов, в которых имеются свободные мощности. Необходимо также разработать меры по стимулированию развития производства местных строительных материалов, обеспечивающих высокое качество автомобильных дорог. Необходимо создать условия для привлечения на региональные рынки строительства дорог иностранных компаний.

Дальнейшее развитие должны получить механизмы государственно-частного партнерства. Общий потребный объем частных инвестиций на период до 2020 года в дорожные проекты оценивается на уровне 300 млрд. рублей, морские порты – 350 млрд. рублей, аэропортовую инфраструктуру – около 200 млрд. рублей.

НОРМОТВОРЧЕСТВО

Безусловно, основным инструментом реализации государственной политики является формирование и совершенствование нормативной законодательной базы транспортного комплекса. В 2011 году в сфере транспорта Президентом России подписано 11 Федеральных законов. В период с января по сентябрь 2012 г. депутатами Госдумы было уже принято 12 федеральных законов, разработанных Минтрансом России. Еще 10 важных законопроектов, подготовленных министерством и внесенных Правительством, в настоящее время находятся на рассмотрении в Государственной Думе.

(Печатается в сокращении).



Результат – стопроцентный

Статистику ДТП с опрокидыванием транспортных средств на 25 км автомобильной дороги Красноярск – Енисейск должны изменить нанесенные шумо-вибрационные полосы, являющиеся дублем стандартной краевой разметки автодороги.

– Шумо-вибрационные полосы на этом аварийном участке имеют ширину 20 см и выполнены из термопластика, – рассказывает ведущий инженер отдела эксплуатации дорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» Дмитрий Яцунов. – Над проезжей частью они выступают на 7 мм. Главная цель – обозначить критическую границу полосы движения транспортных средств, а также привлечь внимание водителей.

На автодорогах нашего края шумо-вибрационные полосы появились совсем недавно: впервые в мае этого года на трассах Красноярск – Енисейск, Красноярск – Солонцы и в ряде других мест. Согласно статистике ДТП, количество аварий на этих участках значительно снизилось, а кое-где их не стало совсем. Так, с появлением шумо-вибрационной полосы на 1 км автомобильной дороги Назарово – Сахалта – Подсосное и трассе Красноярск – Енисейск в районе п. Новокаргино ни одного ДТП зафиксировано не было.

Зима не застанет врасплох

Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю готовится к зиме.

В КрУДоре созданы специальные комиссии, которые должны оценить готовность дорожно-эксплуатационных организаций к работе по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений в зимний период.

Эта работа проводится ежегодно и направлена на то, чтобы обеспечить бесперебойное и безопасное движение транспорта по автодорогам регионального и межмуниципального значения, а также по автозимникам.

Комиссия, в которую входят представители заказчика и подрядчика, проверит, в каком состоянии инфраструктура (производственные помещения, теплые боксы, помещения для рабочих) и техника (количество, исправность), за-

везено ли топливо, приобретен ли уголь для котельных, достаточно ли противогололедных материалов. После этого будет составлен акт готовности к работе в зимний период, в котором будут отражены замечания, рекомендации и пр.

Кроме этого, будут разработаны и согласованы с ГИБДД графики уборки снега и ликвидации скользкости на автомобильных дорогах с автобусным движением. Контроль над работой подрядных организаций в зимний период будет осуществляться с применением системы ГЛОНАСС. С этого года он стал жестче.

По опыту прошлых лет, серьезных нареканий к подрядным организациям по подготовке к работе в зимний период не возникает. Закупить все необходимое им позволяют авансы, которые выдаются в рамках государственных контрактов.

Новый мост для северян

В Эвенкии приступают к реконструкции моста через реку Байкитик – единственного транспортного коридора, связывающего правобережную и левобережную части села Байкит.

В прошлом году после полного обследования технического состояния моста специалисты признали сооружение аварийным и приняли решение о его реконструкции.

В соответствии с проектной документацией существующий мост длиной 49,5 м и, по сути, состоящий из двух мостов – транспортного и пешеходного, заменят на новый. После реконструкции сооружение будет иметь следующие технические характеристики: длина – 70 м, габарит проезжей части – 10 м и два тротуара по 1 м. Опоры нового трехпролетного мостового перехода будут железобетонными с металлическими пролетными строениями, проезжая часть – деревянной. По результатам торгов к работам на объекте приступит ООО «Мостремстрой».

Совместно с Европой

АСПОР

С 11 по 13 декабря этого года в столице Италии Риме состоится международная конференция «Проектирование и строительство дорог в Европе и России: проекты и тенденции развития», которая пройдет по инициативе Общероссийского объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Construction IQ (Лондон).

В ней примут участие представители органов государственной власти, организаций заказчиков, руководители и ведущие эксперты подрядных организаций и проектных институтов стран Европейского Союза и России. Будут рассмотрены вопросы применения инновационных технологий проектирования и строительства дорог, позволяющих снижать затраты на их возведение, вопросы гармонизации нормативной базы, представлены интересные строящиеся и построенные объекты.

По вопросам участия обращаться по тел. (495) 496-87-67, E-mail: aspor310@mail.ru

Считаем до миллиарда

На ремонт улично-дорожной сети Норильска выделено 109,6 млн. руб. из краевого бюджета.

На эти средства отремонтировали около 19 тыс. кв. м дорожного полотна городских автодорог и 4,7 км асфальтового полотна на межрайонных трассах. Кроме того, 7,1 млн. руб. из краевого дорожного фонда направлено на замену тротуарной плитки и поребриков.

Работы по ремонту улично-дорожной сети будут завершены до конца сентября. Также почти завершено асфальтирование норильских дворов. Финансирование этих работ осуществляется из средств местного бюджета, а также из средств краевого фонда «Дороги Красноярья». 18 дворов (22,7 млн. руб.) заасфальтировано за счет средств местного бюджета. 36 дворов – за счет краевого фонда «Дороги Красноярья» (90,2 млн. руб.).

Напомним, в 2012 году размер субсидии Норильску из краевого бюджета на реализацию долгосрочной целевой программы «Дороги Красноярья» составил 855,6 млн. руб., сумма средств из местного бюджета – 59,9 млн. руб. Помимо замены асфальта на дорогах и во дворах, а также тротуарной плитки, средства направлены на содержание, в том числе ямочный ремонт, автодорог, ремонт искусственных дорожных сооружений, уличное освещение и иллюминацию.

Удивительная крошка

В Манском районе, на автодороге «Байкал» в районе с. Тертеж, завершаются работы по замене асфальтового покрытия с использованием инновационного материала – модификатора «Унирем».

Это специальная резиновая крошка, которая характеризуется повышенной водостойкостью и предотвращает образование трещин и колеи на дороге. Этот материал также используется при ремонте участков федеральной трассы в Рыбинском и Иланском районах.

Дикими тропами

Редкое садоводческое общество может похвастать хорошими подъездными путями. Разбитая грузовиками с навозом, черноземом и стройматериалами грунтовка – обычное зрелище на пути к своему клочку земли. А уж после дождя...

Сейчас, похоже, появилась возможность выбраться из этой «дачной колеи». В долгосрочной программе «Дороги Красноярья на 2012-2016 годы» ее учли. Подраздел так и называется – «Ремонт подъездов к садоводческим обществам». Не нужно иметь высшего математического образования, чтобы представить, сколько в крае садоводческих обществ. Много! С каких начать?

– При формировании списка учитывался ряд факторов, – рассказывает начальник отдела по содержанию автомобильных дорог КрУДора Андрей Журавлев. – Во-первых, протяженность дороги и количество участков в дачном поселке или в нескольких поселках, расположенных по этой дороге. Во-вторых, наличие автобусного маршрута. В-третьих, мнение дачников. Для этого мы провели на своем сайте интерактивное голосование.

Сегодня список счастливиц выглядит следующим образом.

Березовский район: подъезд к садоводческим обществам «Горный», «Ветеран-92», «Учитель-92», «Многодетные».

Емельяновский район: автодорога Удачный – Боровое на участке 6 км – 12 км (от п. Известковый до урочища Боровое); подъезд к садоводческим обществам «Росинка», «Таежный-3», «Финансист», «Дорожник»; подъезд к СНТ «Лесное»: «Кедр-1», «Кедр-2», «Молодежный» («Надежда»), «Снежок», «Кедр», «Механизатор», «Аленушка», «Северный-3», «Метелица-2».

Манский район: подъезд к садоводческим обществам «Жерновка», «Колос», «Крутые горки», «Лесная поляна», «Росинка», «Тайга-2».

Ориентировочно в конце октября начнутся ремонтные работы. Приближающаяся зима не станет помехой: эти дороги расчистят, выровняют и «оденут» в так называемое переходное покрытие, проще говоря, отсыпят щебнем и гравием. К концу года ремонт планируется закончить.



Хороший асфальт пользуется спросом

21 сентября в Кодинске Кежемского района ГП КК «Дорожно-эксплуатационная организация» запустило новые мощностные асфальтобетонного завода.

Его производительность 200-300 тонн асфальтобетонной смеси за смену. Асфальтобетонный завод, существовавший в Кодинске до этого, в последнее время с возросшими нагрузками не справлялся. Мощности предприятия не позволяли отрабатывать возрастающий спрос потребителей. К тому же из-за устаревшего оборудования качество производимой продукции оставляло желать лучшего.

– Заказы на продукцию нового завода есть, – говорит главный инженер ГП «КрайДЭО» Андрей Иванов. – Маркетинговые исследования подтвердили высокий спрос на качественный асфальт. Основными потребителями станут городские и районные администрации территорий, подрядные организации Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю, а также частные предприятия.

Впрочем, с полной нагрузкой новый завод заработает только в следующем году, так как сезон ремонтных работ текущего года подходит к концу.

Министерство транспорта, информационно-аналитический отдел КГКУ «КрУДор», ассоциация «АСПОР»



Новая жизнь старого покрытия

Автомобилистов, по большому счету, не очень интересует размер дорожного фонда. Их понять можно: сокращение финансирования работ по ремонту не снимает с дорожников ответственности за состояние автомобильных дорог.

Сохранить существующую дорожную сеть даже в таких непростых экономических условиях является основной нашей задачей. Сделать это нужно недорого, технологически просто и притом эффективно. Всем перечисленным критериям отвечает омолаживающий состав для асфальтобетонных покрытий Reclamite и технология его использования. Этим составом особенно эффективно обрабатывать покрытия, имеющие такие признаки старения, как волосяные трещины, выкрашивание, расслоение, поверхностная коррозия. Превентивная обработка новых покрытий также продлит их службу.

26 июля 2012 года в автогудронатор на базе автомобиля ЗИЛ-130 ГП КК «Ачинское ДРСУ» залили восемь бочек (1635 кг) пропитывающего состава Reclamite, по инструкции разбавили водой в соотношении 1:1 и на двухкилометровом участке автомобильной дороги IV категории Ачинск – Горный – Березовый распределили

этот состав по асфальтобетонному покрытию. Надо заметить, что последний ремонт на этом участке, – устройство слоя износа из БМО смеси, выполнялся 10 лет назад, в 2002 году. Покрытие изобиловало многочисленными трещинами, повреждениями в виде раковин и характеризовалось сильным шелушением. При температуре воздуха 20°C на участке км 7+100 – км 8+000 (правая полоса движения) при скорости движения 15-20 км/ч было распределено 1100 л пропитки. Средний расход составил 0,35 кг/м², что соответствовало определенной лабораторной службой ДРСУ норме. Через 20 минут участок был обработан отсевом с нормой расхода 0,24 кг/м².

На участке км 8+000 – км 9+100 (левая полоса движения) при скорости движения 8-10 км/ч распределили 1800 л. Средний расход, соответственно, увеличился до 0,57 кг/м². По истечении 40 минут на покрытии еще оставалась не впитавшаяся эмульсия, которую

обработали отсевом с нормой расхода 0,5 кг/м². Все работы были выполнены за час. Через сутки после проведения работ автомобилем ДМК Volvo произвели очистку покрытия дороги от отсева.

Визуальное обследование участка было проведено через месяц после выполнения работ, 22 августа. Признаться, раньше, при рассматривании буклета, представляющего Reclamite, невольно возникало подозрение, что фотографии обработаны в программе Photoshop. Настал момент убедиться, что это не так. Прошедший за несколько часов до обследования участка дождь позволил наглядно почувствовать разницу между обработанным и необработанным покрытием. Сделанные фотографии покрытия в особых комментариях не нуждаются. Как говорится, найдите отличия.

Первый раз состав Reclamite был испытан на дорогах края еще три года назад в качестве подгрунтовки для дорожной разметки. Результаты получились очень убедительными. Адгезия разметочной краски к изношенному покрытию значительно возросла. Это привело к повышению срока службы разметки.

Что же такое Reclamite? Это продукт компании Crafcro, представляющий собой катионную эмульсию нефтяных масел и смол. Большая текучесть и отличная растворяющая способность позволяет ему проникать в покрытие и регенерировать битум. В результате разрушение покрытия прерывается, восстанавливается его эластичность, повышается упругость и, соответственно, долговечность. Срок службы покрытия может продлиться на 5-7 лет.

Эффективность состава Reclamite подтверждается сорокалетним опытом его успешного применения в Америке и Европе в различных климатических зонах. Последние три года Reclamite все шире применяется в России.

Представляется, что этот простой и доступный любой дорожной организации способ приостановить разрушение асфальтобетонных покрытий найдет на дорогах края широкое применение.

*Александр ХОХЛОВ,
начальник отдела производственно-технического контроля
краевого управления автодорог*

Короткое сибирское лето мостовикам и дорожникам Красноярского края диктует свои условия. Каждый погожий день на счету, а сделать надо успеть все, что запланировано. Так, мостовикам в ремонтно-строительном сезоне-2012 предстояло отремонтировать 17 мостовых сооружений в шестнадцати районах края. Общая длина отремонтированных только в этом году мостов составляет 700 метров.



Мост как счастье

Одна из величайших рек планеты Енисей, кроме всего прочего, определяет и географическое положение нашего края, и его очертания на карте. С севера на юг протяженность территории региона, расположенного вдоль русла реки, – почти три тысячи километров. Впрочем, Енисей хотя и самая известная водная артерия края, но далеко не единственная. Есть у нас десятки и сотни больших и малых рек и речушек, а там, где они пересекаются с автомобильными дорогами, построены мосты. И пусть эти мосты не так красивы и эффектны, как знаменитые мосты через Енисей, но от этого не менее важны для жизни нашего региона и для его экономики.

Только вдумайтесь в эту цифру: всего в крае 932 малых моста! Следить за тем, чтобы эти мосты всегда находились в проезде состоянии, – обязанность отдела содержания и ремонта искусственных сооружений Красноярского краевого управления автодорог.

– Мост – как счастье, – улыбается начальник отдела Сергей Гончаров. – Когда человек счастлив, он своего счастья не замечает, воспринимает его как должное. А вот когда несчастлив... Какой бы современной ни была дорога, в каком хорошем состоянии она ни находилась, но если нельзя проехать по одному даже самому маленькому мостику, считай, дороги уже и нет.

Ежегодно на краевых дорогах ремонтируется в среднем 15-18 мостов. Понятно, что в первую

очередь внимание уделяется сооружениям, которые находятся на основных магистралях с интенсивным движением, где наиболее высока потребность в качественной переправе, либо же переходы, что находятся в аварийном состоянии, – если их не отремонтировать, то и переправиться с одного берега на другой не будет никакой возможности.

Так, в этом году завершился капитальный ремонт моста через реку Подъемную в Большемуртинском районе (подрядчик – ООО «Мостовик-Центр»). Автодорога Красноярск – Енисейск, на которой находится этот мостовой переход, относится к трассам первой эксплуатационной категории с интенсивностью движения на этом участке более 3 тысяч автомобилей в сутки.

Введен в строй – также после капитального ремонта – и мост через реку Каргалу на автодороге Ачинск – Ужур – Троицкое, построенный в 1968 году. Более 40 лет не видел он ремонтников, притом что в сутки по этому мосту проезжает около 1100 автомобилей. ООО «Мостремстрой» начало ремонтировать мост через Каргалу в сентябре прошлого года. Мостовиками был произведен ремонт опор, выполнено сопряжение моста с насыпью, установлены дополнительные балки пролетных строений, устроено новое мостовое полотно. Если раньше ширина проезда составляла около 9 м, то после окончания работ она равняется 11,5 м. Теперь этот мост соответ-

ствует действующим нормативным нагрузкам, технической категории дороги, а самое главное – обеспечивает безопасность движения для автотранспорта.

Или, допустим, мост, введенный в строй после капитального ремонта в Ирбейском районе – через реку Кунгус на автодороге Талое – Степановка. Построенный в 1978 году, деревянный мостовой переход за 30 лет почти полностью сгнил. В торжественной церемонии, состоявшейся в конце июня, приняли участие представители администрации района и министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин.

– Подрядная организация ООО «Мостремстрой» начала здесь работы в ноябре 2011 года, – сказал Сергей Васильевич. – За это время прогнивший аварийный мост был заменен мостовиками на абсолютно новую конструкцию с железобетонными опорами, металлическими пролетными строениями, а также отремонтированы подходы к мосту. Новый мост через Кунгус соответствует действующим нормативным нагрузкам и технической категории дороги. Теперь жители района могут передвигаться по нему без опаски.

В селе Степановка, транспортную доступность к которому обеспечивает этот мост, проживает около 750 человек, и открытие нового моста превратилось в настоящий праздник.

Анна ЗОЛОТАРЕВА



Генеральный директор ОАО «Краспригород» Петр ОВСЯННИКОВ



По Красноярску – на электричке

Сектор пригородных железнодорожных перевозок – один из самых пассажироемких в крае. Ежедневно тысячи красноярцев и жителей края пользуются электричками: утром едут на дачу, к месту работы в крупные города, а вечером возвращаются домой. Каждый раз, ступая в вагон электропоезда, они становятся клиентами ОАО «Краспригород». О том, какие задачи стоят перед компанией и что делается для повышения качества пассажирских перевозок, наш корреспондент беседует с генеральным директором ОАО «Краспригород» Петром ОВСЯННИКОВЫМ.

– Петр Алексеевич, наверное, сложно такой компании, как ваша, которая специализируется на пригородных пассажирских перевозках, работать в нескольких регионах страны?

– Скажу сразу: у нас хорошие рабочие отношения со всеми субъектами федерации, в границах которых мы перевозим пассажиров, – Красноярский край, Республика Хакасия, Кемеровская область. В отличие от Кузбасса – там у нас есть небольшие разногласия по тарифам и возмещению убытков, но они решаются в рабочем порядке, Красноярский край и Хакасия на 100 процентов выполняют свои обязательства. Здесь у нас полное взаимопонимание. Что интересно, когда многие субъекты федерации сокра-

щают объемы пригородных перевозок, Хакасия и Красноярский край, наоборот, их наращивают. Благодаря этому в 2011 году нам удалось переломить ситуацию с многолетним падением объемов перевозок, и сегодня наблюдается ощутимый рост. Количество платных пассажиров выросло до 107 процентов.

Однако появилась тенденция другого рода – упали объемы перевозок федеральных и региональных льготников. Поэтому рассчитывать только на дотации по льготным перевозкам ни в коем случае нельзя. А значит, нужно подходить к делу творчески – искать что-то новое, совершенствовать старое. Поэтому мы и пытаемся предлагать новые услуги для привлечения пассажиров, выстраивать новые пути

взаимодействия с регионами.

– Наверное, в сфере железнодорожных перевозок новые услуги разработать трудно. Все уже давно предложено, выведено, отработано и используется...

– К примеру, в прошлом году для путешественников появились коммерческие электропоезда по направлениям на Иланский, Ачинск и Боготол. Благодаря их введению мы смогли увеличить количество платных пассажиров.

С 2009 года у нас не было никаких заказов на перевозки по участку Решоты – Тайшет, станции, находящейся в Иркутской области. В этом году Байкальская пригородная компания назначила от Тайшета до Юрт две пары поездов. У нас в этом районе от Иланского до Решот была всего



одна пара. По согласованию с министерством транспорта Красноярского края мы назначили еще одну пару пригородных поездов и «подвязали» их к электропоездам Байкальской пригородной компании.

С 3 сентября появилась возможность добираться до Иркутской области электропоездами и у пассажиров северной ветки Решоты – Чунояр. Пассажиры, следующие из поселков Иланский, Нижняя Пойма, будут пересаживаться на станциях Юрты на поезд Байкальской компании и доезжать до Тайшета.

Для ликвидации безбилетного проезда в районе Междуреченска (Кемеровская область) по договору с «Кузбасспригородом» мы открыли на вокзале две билетные кассы. Результат – пассажиропоток вырос на 30 процентов.

Конечно, мы продолжаем оборудование вокзалов терминалами для продажи проездных документов, но уверен, что кассиры еще долго будут мобильнее машин. Очень эффективна продажа билетов мобильными кассами – это когда разъездные кассиры на входе в пригородный вокзал продают билеты на ближайший поезд, а затем садятся в этот же состав и занимаются своими прямыми обязанностями

– проверяют билеты, обеспечивают проездными документами людей, севших на нетарифных станциях. Я уже не говорю про создание условий для комфорта клиентов: это и реклама в СМИ, и удобное расписание, и призы с подарками, и WiFi в экспрессе, и даже мультимодальные перевозки.

– Нельзя ли подробнее, что это такое?

– Это наше ноу-хау. Такого опыта на других дорогах нет. Все началось с того, что мы хотели привлечь пассажиров города-спутника Дивногорска на электропоезд, несмотря на то, что сформировалось мнение, что движение на этой линии нужно закрыть. А ведь направление перспективное: красивая дорога, поселок Овсянка, где музей Виктора Астафьева, да и сам городок легендарный, очень красивый, недалеко от Красноярского моря.

Мы подписали договор с Дивногорским пассажирским автотранспортным предприятием, и по нашему заказу автобусы стали по утрам подвозить жителей Дивногорска к электричке, а по вечерам развозить по городу. После введения такой услуги, а также оттока клиентов с рейсовых автобусов, которые вечно стояли в пробках на окраинах Красноярска, пассажиропоток увеличился почти на 40 процентов. Сейчас по этой железнодорожной ветке курсирует четырехвагонный состав, заполняется до 80 процентов. Вопрос об отмене электропоезда отпал сам собой.

На станции Иланская мы согласовали расписание рейсовых автобусов, идущих в Канск и Иланский к отходу нашего экспресса и обратно. К сожалению, не удалось найти взаимопонимание по схожей проблеме в Ачинске.

– Петр Алексеевич, какие задачи стоят перед компанией в сфере пассажирских перевозок?

– Одна из первоочередных – развитие внутригородских перевозок. Последнее итоговое правление ОАО «РЖД» поручило начальникам дорог развивать внутригородские перевозки. В Красноярске для этого, кстати, намного больше перспектив и возможностей, чем во многих

других городах: железная дорога идет по право- и левобережью Красноярска и вполне может стать эффективным городским наземным метро с большим пассажиропотоком с учетом того, что в часы пик с правого на левый берег по железной магистрали можно добраться за 7-10 минут, а автобусом за час-полтора. То есть в данном случае преимущества железнодорожного транспорта неоспоримы. Более того, пропускная способность на участках Базаиха – Красноярск – Бугач позволяет выдерживать интервал движения 10-30 минут.

Вся эта информация была предоставлена мэру Красноярска Эдхаму Акбулатову, который отнесся к ней с пониманием. Уже готовятся изменения в закон Красноярского края «О транспортном обслуживании населения...», для того чтобы ОАО «Краспригород» можно было считать и городским перевозчиком.

– И как долго красноярцам ждать, когда это произойдет?

– Думаю, осенью вопрос будет решен. Как только мы получим такой статус, сразу в черте города начнем работать на правах городского транспорта. А это значит, что мы сможем возить льготников, пассажиров, пользующихся транспортными пластиковыми картами. По всей видимости, нужно будет набирать штат специальных кассиров, которые будут работать «челноками» в пределах города: от Базаихи до мясокомбината или Минино, а также до Северного.

Возможно, и жители красноярских городов-спутников Сосновоборска и Железнодорожска скоро получат возможность добираться до краевого центра по железной дороге. По нашему заказу сделано технико-экономическое обоснование для реконструкции ветки, которая находится в собственности у Горно-химического комбината Железнодорожска и является путями необщего пользования. Министерство транспорта решает вопросы по дальнейшему статусу этой ветки и открытию на ней пригородного железнодорожного движения, ведь автомобильный транспорт с перевозками пассажиров на этом направлении явно не справляется.

Ирина ШАЛЫГИНА



Суха теория, мой друг...

...а древо жизни пышно зеленеет, написал классик. 19 сентября пятикурсники кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ на несколько часов оторвались от сухих теоретических занятий и переключились на «древо жизни». На расположенной на правом берегу строительной площадке нового моста через Енисей для них было организовано выездное занятие профильной кафедры.

Смещение акцентов

Весной министерством транспорта Красноярского края совместно с руководством СФУ и базовой кафедрой «Автомобильные дороги и городские сооружения» были проведены переговоры, что при подготовке студентов нужно сместить акценты с теории на практику. И недавно студентов ИСИ повезли на строящийся новый мост через Енисей.

Надо сказать, что состоявшееся занятие для ребят – уже третье. Первое прошло в мае. Оно ставило своей целью знакомство студентов с комплексом содержания автодорог: с тем, какие технологические процессы и каким образом осуществляются при содержании, какая техника используется на линии, как работает то или иное оборудование. Второе занятие состоялось в июне на реконструируемой автодороге Красноярск – Железнодорожск, где студенты знакомились с таким видом дорожных работ, как строительство и реконструкция. Третье было решено провести на строительной площадке нового мостового перехода через Енисей. Важнейшая стройка края находится под личным контролем губернатора Льва Кузне-

цова. На занятия к студентам приехал министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин.

– Естественно, мы не могли обойти вниманием новый мост – уникальный объект для края в плане проектирования и строительства, – говорит Сергей Васильевич. – Теоретическую часть студентам преподавали в вузе, а здесь мы предоставили им возможность собственными глазами увидеть, что такое новый мост, каковы начальные этапы его строительства, и получить тот комплекс знаний, который могут дать только производственники. Так студенты перестают быть «тепличными цветами» и начинают понимать, что на самом деле происходит на производстве.

Видеть цель

Но нравится ли действующим мостостроителям быть в роли преподавателей и «нянчиться» со студентами?

– Мы не против, чтобы студенты учились и работали у нас, – говорит главный инженер Красноярского филиала ОАО «Сибмост» Мостотряда № 7 Валерий Красильников. – Хорошие ребята. Объясняют – понимают, о чем речь. А значит,

определенный багаж знаний у них есть. Это хорошее общение. По сути, я рассказываю им о работе, которой посвятил всю жизнь.

В Мостотряде № 7 Красильников работает больше 30 лет, пришел сюда в 1978 году, по окончании Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. И сразу попал на строительство моста «777». За эти годы строил пешеходный вантовый мост на остров Татышев возле Красноярской филармонии, мост через Чулым в Ачинске, железнодорожный в Назарово, мост через Малый Енисей в Кызыле, в Северо-Енисейске через Сухой Пит, Большой Пит, Брянку...

– Хочется верить, что кто-то из нынешних студентов пойдет по нашим стопам. Работа интересная, думать надо много, – говорит Валерий Петрович. – Потом идешь мимо построенного моста и гордишься. Главное, чтобы была цель, тогда можно всего добиться.

Не на пальцах

На этом объекте будет реализован еще один учебный проект. Его суть в следующем. Среди студентов четвертого курса будет



Студентки 5-го курса Инженерно-строительного института СФУ Варвара Базенюк и Мария Рубикс

проведен конкурсный отбор. Преподаватели, прошедшие его, начнут обучаться по индивидуальному плану: 15 дней – курс теоретической подготовки, другие полмесяца – работа на объекте. Вот это будут уже настоящие специалисты, готовые после диплома работать с полной отдачей.

– Нам же в основном теорию объясняют, – говорит пятикурсница Инженерно-строительного института СФУ Варвара Базенюк, – на пальцах. А здесь можно увидеть, как работает техника. Проще усваивать теорию, когда хорошо представляешь, о чем идет речь.

По поводу плюсов такой практики мнение студентов единодушное.

– Когда выезжаем, нам нравится, – делится впечатлениями еще одна пятикурсница ИСИ СФУ Мария Рубикс. – Очень интересно и познавательно. Одновременно как экскурсия и занятие. Недавно выезжали на дороги. Строительство мостов мне близко. Весной я принимала участие в научной студенческой конференции, тема доклада, который мы подготовили с Андреем Лаумакисом из параллельной группы, – «Деревянные мосты». Заняли третье место.

Наверное, уже можно сказать, что Мария специалист-мостовик, хотя с местом работы после окончания вуза еще не определилась. В городе и крае много мостовых организаций, которые с удовольствием возьмут специалиста, знающего, что такое мостостроение, не только по учебникам.

По возвращении – отчет

Стоит заметить, что если для студентов такие выезды своего ро-

да возможность вырваться на свежий воздух из стен альма-матер, то у преподавателей кафедры на этот счет несколько иное мнение.

– Самый главный эффект от такого занятия – это полученные знания, тем более что для их получения здесь все хорошо организовано. Это не экскурсия, а полноценное занятие, – уверен преподаватель ИСИ СФУ Игорь Богданов. – Практическое занятие, предусмотренное программой, такой же продолжительностью, что и академический час в вузе. С утра студенты прослушали лекции в университете, а теперь приехали сюда. Кстати, я потом буду их спрашивать, как они усвоили новый материал, а они – писать отчеты.

Больше, чем нужно

Организовать такое выездное занятие – дело хлопотное. Дело даже не в поездке студентов как таковой – масса времени потребовалась, чтобы договориться с мостоотрядом, подготовить площадку, согласовать графики, схемы, все расписать по времени, подвезти студентов. И все же овчинка определенно стоит выделки. А поэтому уже готовы планы и тематика очередных занятий, прописано, на базе каких организаций они будут проходить. Следующее занятие у пятикурсников будет посвящено зимнему содержанию.

Что же касается проекта с индивидуальным обучением и работой для четверокурсников, то там желающих, как говорится, хоть отбавляй.

– Заявки подали многие, – рассказывает заведующий кафедрой «Автомобильные дороги» Вадим

Серватинский. – На четыре места на мост четырнадцать заявок, и на два места в лабораторию КруДора – восемь заявок. Все в эйфории: «Хотим!». Конкурс еще выше, чем при поступлении в вуз.

Психологический эффект

Понятно, что заниматься по индивидуальному графику довольно сложно, но эффект от такой организации учебного процесса, безусловно, будет. Взять хотя бы сегодняшнее «разовое» выездное занятие. Пока пятикурсники стояли, смотрели, пошел дождь, вымокли, замерзли. А мостовики работают. И так всегда, в любую погоду. Для студентов это, уверен Серватинский, своего рода психологическая настройка: тепличных условий после института ждать не следует.

– Мы готовим специалистов для дорожных и мостовых организаций плюс проектировщиков, – говорит Вадим Вячеславович. – Третий год все наши выпускники после получения диплома устраиваются на работу в профильные организации по специальности. И все равно не хватает. Норильск просит: «Дайте на практику, мы потом их себе заберем». Хабаровск просит... Случайных людей, которые учатся только ради «корочек», в последнее время у нас практически не встречается. Абитуриенты поступают к нам уже сориентированные на будущее, имеющие представление о профессии, часто это дети тех, кто не один год отработал в отрасли. При непосредственном участии нашей кафедры сложилась не одна дорожная династия – Архиповы, Ортиковы и многие другие.

Вадим КОРОЛЕВ



Убедись в безопасности!

Сентябрь – месяц особенный. Начало нового учебного года. К сожалению, этот период года сопровождается значительным ростом ДТП с участием детей и подростков. За три летних месяца, проведенных в деревнях у дедушек и бабушек и в лагерях отдыха, наши дети успевают отвыкнуть от городского интенсивного дорожного движения.

Чтобы напомнить школьникам и студентам о необходимости правильного и безопасного поведения на дорогах, в конце августа – начале сентября в учебных заведениях традиционно проводятся специализированные акции. Такие, как, например, прошедшая 6 сентября в п. Ирша Рыбинского района, где после реконструкции открылся обновленный пешеходный переход.

Переходов, подобных этому, в Ирше еще не было. С шумо-вибрационными полосами, нанесенными перед переходом в обоих направлениях, с продублированными на проезжей части дорожными знаками, с катафотами «кошачий глаз», установленными на линии разметки, нанесенной в том месте, где дорога делает поворот, – чтобы транспортные средства не выезжали на встречную полосу.

Обновились и дорожные знаки: яркие, на бросающемся в глаза зеленом фоне, они служат хорошим предупреждением водителям: «Осторожно – пешеход!». Все эти

меры предприняты не случайно. Это участок автодороги, рядом с которым находится два учебных заведения, – Ирша-Бородинский филиал гидроэнергетического техникума и профессиональное училище № 68 им. В.П. Астафьева. Здесь с началом занятий каждое утро и вечер пересекают дорогу десятки студентов и преподавателей.

Акция, организованная Красноярским краевым управлением автодорог и отделом ГИБДД МО МВД России «Бородинский», ставила целью привлечь внимание водителей к аварийно опасному участку и была приурочена к Дню знаний. Самое деятельное участие в ней приняли и студенты профучилища.

А началась акция с небольшого классного теоретического занятия, которое провели сотрудники ГИБДД. Инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения старший лейтенант полиции Мария Ровенская и госинспектор дорожного надзора старший лейтенант полиции Юрий Кибак рас-

сказали ребятам, что делается в районе для повышения безопасности дорожного движения, и напомнили о правилах поведения на дороге. Затем студентам раздали анкеты и памятки для водителей, а также световозвращающие шевроны, после чего юные помощники полиции в сопровождении сотрудников ГИБДД и КруДора отправились к новому переходу.

Полицейские останавливали автомобили. Все подряд – и «крутые» иномарки, и старенькие отечественные машины производства еще советских времен. После этого к водителям подходили студенты с анкетами и проводили небольшой соцопрос. За рулем – люди разного социального статуса, разного возраста, мужчины и женщины (заметим, что практически все водители были настроены очень доброжелательно). Ребята им рассказывали о сути акции, предлагали ответить на вопросы анкеты и напоминали о главе 14 Правил дорожного движения, касающей-

ся пешеходных переходов и мест остановок маршрутных транспортных средств.

Всего было опрошено 15 водителей. На первый вопрос: стал ли более заметен переход, все как один ответили: «Да». Также положительные ответы были получены на последующие три вопроса: стал ли более безопасен переход, хорошо ли заметны нанесенные на проезжую часть знаки и всегда ли вы снижаете скорость при пересечении шумовой полосы?

Последний, пятый, вопрос был самым важным: «Всегда ли вы пропускаете пешеходов в зоне пешеходных переходов?». 14 из 15 водителей ответили «Да», и лишь один человек признался: «Мне все равно, еду себе как ехал».

Разумеется, эта акция – не единственное, что делается в краевом управлении автодорог для повышения безопасности дорожного движения.

– В этом году с целью повышения безопасности дорожного движения на 23 пешеходных переходах края нами были установлены дорожные световозвращатели, которые выделяют коридор движения пешеходов. На опасных поворотах в ночное время суток световозвращатели отображают направление поворота, что помогает водителю лучше ориентироваться в дорожной обстановке, – говорит Дмитрий Яцунов, ведущий инженер отдела эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения КрУДора. – Двенадцать пешеходных переходов выполнено белым холодным термопластиком, являющимся более износостойким по сравнению с лакокрасочным покрытием, еще два выполнены желто-белым холодным пластиком.

Кроме этого, дорожники нанесли в общей сложности на покрытие 20 дублирующих дорожных знаков, а два особо опасных участка обустроили шумовыми полосами, благодаря которым у водителей повышается внимание и как следствие реакция.

Не забыты и пешеходы. «Переходишь? Убедись в безопасности!» – полтора десятка таких надписей, выполненных броским желтым пластиком и адресованных именно пешеходам, появилось на дорогах края.

Антон ТОПОЛЕВ

«Зебры» нового поколения

На 15 км автодороги Красноярск – Енисейск появился пешеходный переход нового поколения. Вместо стандартной «зебры» дорожники использовали 3D-изображение.

– Технология нанесения объемной разметки такова: на дороге делают стандартную белую разметку, затем за счет светоотражающей краски других цветов и геометрии ее нанесения специалисты добиваются трехмерного эффекта, – говорит ведущий инженер отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» Дмитрий Яцунов.

Для пешеходов такой «обман» не слишком заметен. А вот водителей наверняка заставит сбросить скорость – издали такая разметка будет казаться им объемным препятствием. Особенно сильным этот эффект становится в ночное время при свете фар.

Кроме этого, при подъезде к новому пешеходному переходу на осевой линии автодороги появились 3D-разделительные бордюры. Сделаны они для того, чтобы водители не перестраивались перед пешеходной зоной.

Главная цель 3D-эксперимента – повысить безопасность на автодорогах Красноярского края.

Отметим, что 3D-разметка на 15 км автодороги Красноярск – Енисейск появляется уже второй раз – осенью прошлого года ее установили здесь в тестовом режиме. Сейчас эксперимент решено продолжить.

Специалисты убеждены: новые технологии себя оправдывают. В ближайшее время объемная разметка появится еще на двух пешеходных переходах: на 22 км автодороги Красноярск – Енисейск и на трассе Красноярск – Солонцы.



Безопасность обеспечит солнце

Нерегулируемый пешеходный переход на 1 км автодороги Красноярск – Солонцы дорожники оснастили светодиодными световозвращателями, которые работают от солнечных батарей.

В Сибирском федеральном округе такую технологию еще никто не применял, однако специалисты рассчитывают, что благодаря нововведению пешеходный переход будет более заметен в темное время суток.

В течение светового дня электрическая энергия накапливается в аккумуляторе, который в темное время суток автоматически начинает подавать питание на светодиоды. Работают световозвращатели в мигающем режиме, а уникальная технология позволяет осуществлять заряд батареи даже в отсутствие прямых солнечных лучей. Это гарантирует бесперебойную работу устройства даже осенью и зимой. Без новой «солнечной» подзарядки они могут работать в течение нескольких суток. В ближайшее время такая технология будет применена еще на одном пешеходном переходе автодороги Красноярск – Солонцы и на 16 км автодороги Красноярск – Енисейск.

Стоит заметить, что на автодороге Красноярск – Солонцы инновационные технологии дорожники внедряют регулярно. В прошлом году здесь был установлен интеллектуальный активный светодиодный дорожный знак с автономным питанием от солнечных батарей. В июле 2012 года на этой же трассе появился первый в крае желто-белый пешеходный переход, а сейчас специальными световыми сигналами обозначили пешеходный переход.



Северный завоз пойдет по плану

Октябрь 2011 года многим диксонцам запомнится надолго: серия разрушительных осенних штормов, обрушившихся на поселок, разрушила единственный грузовой причал Диксонского морского порта, сделав практически невозможной его дальнейшую эксплуатацию. Причал, имеющий ряжевую конструкцию, работал в Диксоне без капитального ремонта 70 лет, с времен Великой Отечественной войны, точнее с 1941 года, и давно нуждался в реконструкции.

ЧП потребовало от северян, по выражению главы Таймыра Сергея Батурина, «сработать на опереже-

ние». Результаты обследования подводных конструкций причала были неутешительными: дальнейшее использование причала без проведения экстренных комплексных мер по его восстановлению невозможно.

Силами ООО «Таймырская энергетическая компания» и ФГУП «Севмормонтаж» выполнены работы по демонтажу двух технически неисправных кранов, а перебазировка работающего крана позволила осуществить замену деформированных рельсов причальных путей.

Все это потребовалось сделать для того, чтобы избежать вывода

В самом северном населенном пункте Красноярского края – поселке городского типа Диксон продолжаются работы по восстановлению разрушенного в прошлом году штормами единственного грузового причала морского порта.

из эксплуатации одного из основных объектов жизнеобеспечения поселка и срыва навигационного завоза 2012 года. Деньги на эти работы в сумме 11 млн. 978,73 тыс. рублей были выделены из бюджета муниципального района.

В результате выполненных ремонтных работ в самом северном поселении Таймыра удалось избежать чрезвычайной ситуации, связанной с обеспечением поселения горюче-смазочными материалами и продовольствием в рамках проведения северного завоза в навигационный период 2012 года.

Северный завоз продуктов питания и товаров первой необходимости для жителей Диксона уже осуществлен. На подходе работы по разгрузке угля, порожних контейнеров под домашние вещи граждан, выезжающих из районов Крайнего Севера по федеральной целевой программе «Жилище», запасных частей к поселковому транспорту и оборудование энергетического комплекса.

Новый маршрут старого зимника

Уже в предстоящем сезоне 2012-2013 годов маршрут зимней автомобильной дороги от краевого центра до с. Ванавара в Эвенкии претерпит изменения. Ранее действовавший зимник Тагара – Таежный – Кежда – граница Эвенкийского района попадает в зону затопления Богучанской ГЭС, поэтому возникает необходимость в устройстве новой зимней дороги до с. Ванавара. Остается без изменений сезонный проезд до Ванавары через Усть-Илимск, но его протяженность будет на 700-800 км длиннее предыдущего.

Администрация Эвенкийского муниципального района в лице Управления автомобильных дорог по ЭМР совместно с краевым министерством транспорта прорабатывает вопрос об устройстве нового направления автозимника на с. Ва-

навара, проходящего через п. Богучаны и п. Оскоба. Его длина составит около 500 км, из которых около 90 км пройдет по новому направлению.

– Зимники для нас – дороги жизни. Они открыты с декабря по апрель, при этом транспортные расходы на такой вид перевозок относительно невысоки. Как правило, все необходимые товары, продукты для учреждений бюджетной сферы завозятся преимущественно по зимникам либо рекой, – говорит глава ЭМР Петр Суворов.

Эвенкия – безусловный лидер по количеству зимних автодорог. Из 10 тысяч километров автозимников половина находится на территории ЭМР. По словам министра транспорта Сергея Еремина, устройство и со-



держание зимников является одним из приоритетных направлений работы министерства.

– Оптимальный способ доставки грузов в район – именно по зимним автодорогам. В этом году на устройство и содержание автозимников Эвенкии выделено 156 млн. рублей краевых субсидий и 34 млн. рублей из муниципального бюджета, – сообщил министр транспорта во время своего визита на территорию.

Источник: министерство транспорта Красноярского края

«Царские» перемены

Редкий красноярец не бывал на смотровой площадке, что в 23 километрах от города по трассе М-54 «Енисей». Оно и понятно: завораживающий вид на могучую реку и горы и изваяние гигантского осетра – царь-рыбы, «персонажа» одноименной книги нашего земляка Виктора Астафьева. Но скоро это место преобразится. В лучшую сторону.

Нет, памятник никто не тронет. Изменения коснутся только прилегающей территории. Точнее сказать, ее благоустройства. Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю, под «опекой» которого находится участок с «Царь-рыбой», объявило конкурс проектов благоустройства как смотровой площадки, так и территории вокруг нее. Принять в нем участие может любой желающий, неважно, юридическое это лицо или физическое. Главное – до 5 ноября в рабочее время (с 8.30 до 17.30) подать в отдел эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КГКУ «КрУДор» заявку с приложением эскизного проекта. Работы принимаются как на бумаге форматом не менее А4, так и в электронном виде.

«Царь-рыба» – место в своем роде культовое. Горожане едут сюда сами и привозят гостей, молодожены после ЗАГСа наведываются на площадку, чтобы повязать «ленточки желаний» и защелкнуть на решетках ограды «именные» замки брачных уз. Поэтому красноярцам предложено было поучаствовать в интернет-голосовании на сайте КрУДора. Вопрос звучал так: какие объекты должны быть размещены на смотровой площадке «Царь-рыба» и прилегающей территории?

Оказалось, в первую очередь люди хотят видеть площадку отдыха. Чуть меньшему числу отдыхающих

не хватает пункта общепита. Дальнейший расклад несколько банальный: клумбы, беседки, фонтаны и скульптуры, в том числе «зеленые». Еще меньше опрошенных вспомнило о сувенирных лавках. А замкнули список скамейки, пешеходные дорожки и, как ни странно, детская площадка.

Так или иначе, наличие в проекте «народных» объектов вошло в обязательные критерии Положения.

Если говорить простым языком и вкратце, это:

- размещение комплексного объекта дорожного сервиса, включающего в себя площадку отдыха и пункт общественного питания;
- сохранение нынешней архитектуры площадки и природного ландшафта вокруг нее;
- использование в клумбах и цветниках местной растительности, причем их посадка должна имитировать природный ландшафт;
- обязательное наружное освещение смотровой площадки, благоустройство пешеходных зон, в том числе для лиц с ограниченными возможностями, плюс нормальная автостоянка;
- во всем этом великолепии должен чувствоваться этакий собирательный образ Красноярского края.

И, разумеется, это должно хорошо смотреться.

Состав жюри на правах учредителя конкурса утвердит краевое управление автодорог. Судьи, в свою очередь, вправе присуждать участнику до 10 баллов за каждый удачно «обыгранный» в проекте критерий, оговоренный положением. Победителя же выберут по общей сумме баллов.

Пожалуй, стоит сказать о том, что победа в конкурсе – это полдела. Дальше победитель получает право на реализацию своего проекта. Однако изыскивать средства придется самому. Можно привлечь инвестиции, а можно продать право благоустроителя. Однако действие договора частного сервитута, который будет заключен с победителем, может быть прекращено, если реализатор проекта нарушит условия договора.

Дело нелегкое, но, как говорил главный герой астафьевской книги, «была не была! Царь-рыба попадается раз в жизни, да и то «не всякому Якову».

*Заявки на участие в конкурсе принимаются по адресу:
г. Красноярск, ул. Робеспьера, 7, каб. 308.*

*Телефон для справок:
8 (391) 265-06-14.*

Сергей ФРОЛОВ

