

ТТК

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№2-3
(58-59)

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



**Дорожный
сезон 2020:
Р-255 «Сибирь»**

**Первый
мобильный**

ИМЕНЕМ дорожника

Водные артерии **края**

Настроиться на **ПОЗИТИВ!**

СОДЕРЖАНИЕ

Сезон стартовал!	4
Контроль ПДД	6
Обход Красноярска	8
Работать лучше и качественней	10
«Батя» семьи дорожников	12
Первый мобильный	14
Дорога – моя судьба	16
Проверка на прочность	18
Река жизни	21
Навигация по графику	22
Добрый след	24
Настроиться на позитив!	26
Внимание дорогам	28
Компания «БРИЗ-Центр»	29
Дороги войны	30

ТК

Издается
при информационном
содействии
министерства
транспорта
Красноярского края

Учредитель
и издатель
ООО «Автодорожно-
транспортная газета»

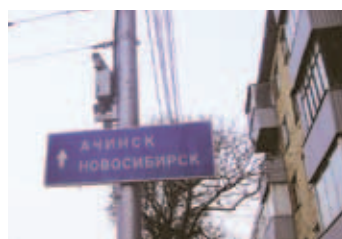
Главный редактор
Э.З. Алборов
Выпускающий
редактор
Сергей Колин

Адрес редакции
и издателя:
660049,
г. Красноярск,
пр. Мира, 30,
а/я 25533.
Тел./факс
(391) 227-27-27,
240-84-26
e-mail: atg2000@mail.ru
Журнал отпечатан
в ООО «Полиграф-
Аванта»,
660028, г. Красноярск,
ул. Телевизорная, 1, стр. 26
Объем 32А4.
Тираж – 2300 экз.
Транспортный комплекс
Красноярья
№2-3 (58-59)
Время подписания
в печать:
по графику 18.00
фактически 18.00
Дата выхода 28.07.2020
Цена свободная

Электронная версия
журнала на сайтах:
www.mintrans.krskstate.ru
www.krudor.ru

Свидетельство
о регистрации средства массовой
информации
Ш № 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.

16+



R Рекламный
материал

Использование
материалов
журнала
без письменного
разрешения
запрещено.



Сезон стартовал!

Очередной летний сезон поставил перед дорожниками края новые задачи. О том, что им предстоит сделать и какие дороги нашего региона будут отремонтированы, мы поговорили с Виктором Сабининым, заместителем руководителя КГКУ «КрУДор» по технической политике.



– В начале дорожного сезона один из главных вопросов – объем предстоящей работы и выделенного финансирования...

– Финансирование ремонтных работ в 2020 году находится примерно на таком же уровне, как и в прошлом, и составляет 2,2 млрд рублей. Дорожные работы пройдут в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Объемы также остались прежними, правда, в нынешнем сезоне у нас появилось больше объектов реконструкции. В частности, это знаковый объект – Обход города Красноярск (с 5,5 по 8,5 км), где сейчас мы планируем завершить работы досрочно – сдать объект в эксплуатацию не в 2021 году, а до конца текущего года.

В реконструкцию также включено строительство линии наружного освещения на автомобильной дороге Обход города Лесосибирск.

Продолжатся работы по реализации объекта на автомобильной дороге Епишино – Северо-Енисейский, со 157 по 168 км. Сейчас мы проходим процедуру проверки документации в краевой государственной экспертизе. Ранее на этом направлении мы делали капитальный ремонт, а в этом году проектирование осуществляется в рамках реконструкции в связи с необходимостью изъятия лесных земель и, соответственно, разработкой проекта планировки территории.

На объекты реконструкции в рамках нацпроекта в 2020 году запланирован бюджет порядка 1,2 млрд рублей.

Кроме того, в рамках програм-

мы развития сельских территорий будет произведена реконструкция автодороги Хаерино – Красный Курьш в Канском районе, с 15 по 20 км. Это двухгодичный объект, на реконструкцию которого выделены федеральная и краевая субсидии. Объем финансирования на год составил 71,3 млн рублей.

– Виктор Леонидович, расскажите, будут ли применяться в работе новые технологии и материалы? И на каких объектах?

– Нацпроект предписывает нам применять новые технологии и материалы. И, конечно, такие возможности шире на объектах реконструкции. В основном же в выборе материалов и технологий мы исходим из проблем, которые необходимо решить. Прежде всего, это несущая способность оснований, покрытий, для усиления которых мы применяем различные геосетки. Особенно это дает положительный эффект на дорогах переходного типа покрытия, там, где есть обводненные участки.

В этом году впервые планируем применить особую гексагональную сетку. Вместо привычных квадратных ячеек там треугольные. Это повышает надежность конструкции. Во-первых, треугольник сам по себе наиболее устойчивая фигура в сравнении с другими. Во-вторых, такая форма конструкции позволяет щебню лучше заклиниваться. Плита, которая создается благодаря этой сетке, становится более жесткой. Такая сетка будет использована на участках автодорог Старая Еловка – Мендельский км П+000 – км 19+360, Тухтет – Чиндат км 76+000 – 80+400,

км 93+690 – км 97+790, Байкал – Березовый – Ястребово км 1+100 – км 3+740. По стоимости она несколько дороже, так как это инновационная разработка фирмы «Tensar», но благодаря ее использованию некоторые участки дорог станут значительно лучше.

В прошлом году КГКУ «КрУДор», впервые в Красноярском крае, начало применять полимербитумное вяжущее (ПБВ) в составе дорожного покрытия. В этом году тенденция продолжится. При реконструкции Обхода города Красноярск ПБВ используется в составе верхнего слоя дорожного покрытия. Также применение ПБВ запланировано на ремонтируемых участках автомобильных дорог Саяны, Вознесенка – Лопатино, на подъезде к посёлку Кедровый.

Отдельно хочется сказать о том, что если в прошлом году мы работали с ПБВ из Омска, что вызвало ряд проблем с доставкой и хранением, то в этом году у нас появился местный производитель – ООО «Модуль» в городе Ачинске. Рассчитываем, что качество вяжущего будет не хуже омского, которое превышает требования ГОСТ на ПБВ по ряду показателей.

Продолжаем применять полимербитумные стыковочные ленты. Стыки – одно из самых слабых мест дорожного покрытия, они начинают трескаться и разрушаться в первую очередь. Поэтому мы закладываем применение холодной стыковки, прежде всего, на всех дорогах агломерации и дорогах первой эксплуатационной категории, где присутствует большая нагрузка. Например,



при ремонте участков автодорог Шарыпово - Ужур - Балахта км 1+667 - км 5+000, Емельяново - Частоостровское км 41+199 - км 42+1336, М-53 «Байкал» - Кедровый км 0+000 - км 3+887.

Вернемся к реконструкции на Обходе Красноярска. Здесь в основании дорожного покрытия, для укрепления, применяется нефелиновый шлам. Это отходы Ачинского глиноземного комбината. Их мы также использовали в прошлом году, при реконструкции проспекта Котельникова в Солонцах. По свойствам материал является медленно твердеющим вяжущим и используется для повышения прочности конструктивных слоёв дорожной одежды, он хорошо переносит повышенные нагрузки.

Также на объекте используется стеклосетка. Эта ячеистая структура из стекловолоконных нитей, пропитанных битумом, повышает устойчивость дорожной конструкции к колееобразованию и снижает количество трещин на покрытии в процессе эксплуатации.

Еще одно нововведение, применяемое на объекте - автоматическая система управления наружным освещением (АСУНО). Как заказчик мы не только будем получать информацию о работоспособности каждого светильника, но и сможем существенно экономить электроэнергию, меняя степень освещенности участка. Например, уменьшить освещение на 20 % в 3 часа ночи, когда движение минимально. Сделать это можно будет как в ручном

режиме, так и в автоматическом. В перспективе мы рассчитываем оснащать подобной системой и другие объекты.

Не менее интересна на Обходе и система водоочистки, более эффективная по сравнению с существующими у нас, поскольку имеет многоступенчатую систему. Вода, собираемая с проезжей части, будет очищаться от нефтепродуктов и песка, а также обеззараживаться ультрафиолетом, и только после этого сбрасываться в Качу. Помимо экологичности эффективное отведение воды с дороги обеспечит безопасность движения, снизив эффект аквапланирования при осадках.

Повышению безопасности будет способствовать и дорожное покрытие более высокого качества типа А марки I. Отмечу, что сейчас мы активнее стали переходить на многощелебнистые смеси, к которым относится покрытие типа А, щебёночно-мастичный асфальтобетон, а также битумоминеральные открытые смеси. Они значительно повышают качество дорожного полотна и сцепление колеса с покрытием.

Возможно, уже в этом году мы приступим к реконструкции автодороги Красноярск - Элита, где планируем применить золошлаковые материалы. Данное мероприятие позволит не только сэкономить бюджетные средства, но и снизить воздействие отходов на окружающую среду. Этот вопрос, при содействии министерства транспорта края и СГК, сейчас находится на завершающей стадии (подписывается Соглашение). Поскольку всех волнует вопрос экологичности данного материала, могу заверить, что все необходимые сертификаты получены. Кроме того, этот техногенный грунт будет применяться в земполотне, которое затем надежно закроет дорожная одежда, поэтому пыли с частичками данного материала можно не бояться.

В последние годы наметилась тенденция комплексного подхода в работе, когда на объекте проводится не просто ремонт дорожного полотна, но и обустройство обочин, тротуаров, оборудование автобусных остановок и освещения. Это гораздо сложнее для проектирования и реализации, но значительно повышает комфорт и безопасность для пользователей дорог.

- Виктор Леонидович, среди объектов ремонта этого года ка-

кие можно отметить как наиболее крупные или социально значимые?

- В нынешнем году мы отремонтировали дорожное покрытие по ряду населенных пунктов, жители которых долгие годы жаловались на состояние проезжей части. Это автодорога Большой Унгут - Малый Унгут - Жержул (Манский район), Вершина Рыбная - Новомихайловка (Партизанский район).

Продолжается проектная деятельность по развитию Приангарья. В этом году мы заключили 3 контракта на проектно-изыскательские работы по строительству дороги Высокогорск - Раздолинск в рамках развития инфраструктуры строящегося Высокогорского моста. Это продолжение планомерной работы Управления в части развития нижнего Приангарья и реализации задач инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь». Строительство данной дороги позволит осуществлять транспортировку грузов из Раздолинска и Мотыгино, минуя паромные переправы.

Еще один важный объект - это освещение участка дороги Обход Лесосибирска. Проект в этом году был актуализирован, и в настоящее время подрядная организация приступает к выполнению строительно-монтажных работ. Рассчитываем, что организация наружного освещения будет способствовать уменьшению количества ДТП, повышению комфорта для водителей и пешеходов.

- Возвращаясь к обсуждению нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», можете ли вы отметить какие-то изменения или нововведения по сравнению с реализацией проекта в прошлом году?

- В нынешнем году РОСДОРНИИ был запущен электронный Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений. В реестре есть данные по технологиям и регламентам, мнения экспертов об их применении и т.д. Сейчас у нас готовится блок объектов для реализации на 2021 год, где будут использованы возможности данного реестра уже на стадии принятия технических решений. Надеемся, что это положительно скажется на качестве дорожных работ уже в ближайшее время.

Людмила ШЕВАНИКОВА



Контроль ПДД

Безопасность на дороге зависит не только от качества асфальтового покрытия, наличия знаков и ограждений. Немалую роль здесь играет соблюдение правил дорожного движения.

Именно для этого на дорогах края установлены камеры фотовидеофиксации. О том, как они работают, мы поговорили с Михаилом Буйловым, заместителем руководителя КГКУ «КрУДор» по информационным технологиям.

– Михаил Андреевич, расскажите, сколько всего камер фотовидеофиксации ПДД установлено по краю? Есть ли территории или дороги, где их больше всего и почему?

– Система фотовидеофиксации нарушений ПДД в Красноярском крае функционирует на временных и постоянных рубежах контроля. Комплексы являются государственной собственностью Красноярского края и находятся на балансе КрУДор. В настоящее время в Красноярске действует 34 постоянных рубежа, оборудованных стационарными

комплексами фотовидеофиксации. Передвижные камеры выставляются на территории всего края, не менее 47 единиц ежедневно. В том числе на федеральных трассах Р-255 «Сибирь» (16 рубежей) и Р-257 «Енисей» (8 рубежей).

Карта расположения комплексов фотовидеофиксации на дорогах Красноярского края размещена на сайте КрУДор.

– Как определяется место для их установки?

– Передвижные комплексы устанавливаются в очагах аварийности. Там, где за последние 12 месяцев

было зафиксировано 3 и более ДТП одного вида. Или 5 и более ДТП независимо от вида, в результате которых погибли или были ранены люди

Кроме того, камерами оборудуются и потенциально аварийно-опасные участки – там, где в течение текущего года произошло 4 и более ДТП с материальным ущербом. Или меньше на одно происшествие, чем установлено термином «место концентрации дорожно-транспортных происшествий».

– Михаил Андреевич, расскажите, сколько было приобретено новых комплексов за прошлый год и сколько планируется в этом?

– В прошлом году в рамках реализации государственной краевой программы «Развитие транспортной системы» КрУДор закупило 28 единиц, в том числе один мобильный комплекс. В 2020 году планируется приобретение не менее 8 комплексов.

Также в этом году мы планируем ввести в эксплуатацию 40 рубежей контроля. Они размещены в Красноярске и в городах Канск, Норильск, Ачинск, Минусинск, Лесосибирск, Шарыпово, ЗАТО г. Зеленогорск.

6 комплексов, работающие по принципу фиксации средней скорости, расположены на краевых дорогах.

– Работает ли уже в штатном режиме установка Полискан? Чем она отличается от привычных передвижных камер?

– В мае КГКУ «КрУДор» совместно с ГИБДД запустили в работу мобильный комплекс Витроник Полискан – лазерный мобильный комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД. Оборудование устанавливается в автомобиль, это обеспечивает максимальную гибкость эксплуатации. Оператору нужно только внести в программное обеспечение необходимые данные о месте контроля. Фиксация нарушений, связанных с превышением установленной скорости либо движением по полосе, предназначенной для встречного движения, происходит через стекло автомобиля.

Комплекс вычисляет скорость и направление движения всех автомобилей одновременно даже в очень плотном транспортном потоке. Машина с новым комплексом работает в дополнение к выставляемым передвижным камерам.

– Кто является оператором камер? Как осуществляется их работа?

- Для начала отмечу, что работа передвижных комплексов осуществляется за счет средств краевого бюджета. КрУДор размещает соответствующий госзаказ, затем с победителем торгов заключается государственный контракт. Для оказания услуг ему передается оборудование.

Так, соответствующий контракт был заключен в декабре 2018 года между КГКУ «КрУДор» и ООО «Вегас». Согласно ему, на дорогах Красноярского края ежедневно должно работать не менее 47 специальных технических средств (СТС). Кроме ежедневного выставления и обеспечения их эксплуатации, подрядчик обслуживает оборудование, проводит метрологическую поверку и ремонт, а также передачу полученной информации. Установка камер и получение от них информации на автодорогах общего пользования происходит в соответствии с Дислокацией, разработанной УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю.

Сам факт фиксации нарушения ПДД осуществляется автоматически, без участия человека. То есть работа операторов не зависит от количества зафиксированных нарушений. Это простые люди с почасовой оплатой труда. Оператор выставляет прибор, вводит определенные данные. Собранные данные направляются в ЦАФАП. Далее сотрудники ГИБДД оценивают полученные данные и выносят постановления.

- Как оцениваются результаты работы камер?

- Основной результат системы фотовидеофиксации нарушений ПДД - это, конечно, повышение безопасности дорожного движения, предупреждение аварийно-опасных нарушений и как результат - снижение количества ДТП и тяжести их последствий.

Функционирование системы в 2019 году позволило положительно повлиять на обеспечение безопасности дорожного движения. Так, ни в одном из мест размещения комплексов не зафиксирован рост числа дорожно-транспортных происшествий, а более чем на половине рубежей контроля вообще не зарегистрировано ни одного ДТП.

Снижение уровня аварийности стало результатом сокращения числа таких нарушений ПДД, как проезд на запрещающий сигнал светофора и превышение установленной скорости движения. Отмечу также



сокращение нарушений, связанных с остановкой транспортного средства за стоп-линией и иных нарушений требований, предписанных дорожными знаками или разметкой. Безусловно, это снижает число заторовых ситуаций и повышает пропускную способность улично-дорожной сети краевого центра. Также большое влияние оказывает фиксация нарушений, связанных с движением по выделенной полосе. Благодаря этим мерам, на улицах Красноярска освободились полосы для маршрутных транспортных средств.

- Часто ли водители портят камеры? Что ждет нарушителей?

- На краевых дорогах зафиксировано 14 фактов вандализма и причинения телесных повреждений операторам. По ним возбуждаются уголовные дела с применением к виновным лицам мер ответственности в соответствии с действующим законодательством, предусматривающие, в том числе, возмещение нанесенного материального ущерба. У каждого прибора есть своя стоимость. В среднем современный комплекс оценивается в 2 млн рублей.

Людмила ШЕВАНИКОВА



Обход Красноярска

Реконструкцию автодороги Обход Красноярска планируют завершить раньше срока. Но для этого полностью перекроют участок дороги. Все подробности рассказали на брифинге в КрУДоре.

- С 22 июня до 15 августа текущего года движение на участке от Солонцовской развязки до кольца Северного шоссе будет полностью перекрыто для всех видов транспорта. Это связано с ходом реконструкции. Первоначально контрактом было предусмотрено введение объекта в эксплуатацию в следующем году. Однако все, кто пользовался участком этой дороги в период проведения ремонтных работ, столкнулись с ря-

дом проблем: постоянно меняющиеся схемами движения, большими пробками. И в таком режиме движение должно было осуществляться весь следующий год. Мы пересмотрели планы, оценили возможности и предложили вариант завершения работы в текущем году, чтобы сократить общий период ограничения движения. Для этого придется на время полностью закрыть дорогу, но уже до Нового года мы введем объект

в эксплуатацию, - пояснил ситуацию Андрей Журавлев, руководитель КГКУ «КрУДор».

По его словам, первоначальная организация работ предполагала последовательное строительство нового моста через Качу с левой стороны дороги, затем дорожники планировали разобрать старый мост с правой стороны и возвести на его месте новый. Сейчас же для сокращения сроков строительство нового и разборка старого моста через Качу будет вестись одновременно.

Планируется, что к ноябрю на объекте будет уложен новый асфальт, оборудовано освещение и ливневая канализация. На последнем этапе реконструкции дорожники установят металлическое барьерное ограждение для разделения встречных потоков транспорта, а также нанесут дорожную разметку.

Поскольку движение по участку реконструкции будет невозможно, водителям придется менять свой маршрут. Игорь Воевалко, начальник отдела мониторинга МКУ «Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства», предложил водителям следующую схему объезда:

- Объездные пути - это улицы 9



мая, Караульная, 2-я Брянская и Калинина. С учетом того, что в настоящее время по Северному шоссе средняя интенсивность движения составляет порядка 3 тысячи автомобилей в час, (из них около 15% составляет грузовой автотранспорт), мы понимаем, что нагрузка на этих дорогах значительно возрастет. Исходя из этого, на первоначальном этапе будут отрегулированы режимы работы светофоров, которые сократят время выезда из микрорайона Покровский. Жителям рекомендуем пользоваться улицей Шахтеров, чтобы исключить заторовые ситуации на улицах Караульной и 2-й Брянской. Также интенсивность движения возрастет на улице Калинина, при том, что сейчас на въезде в город со стороны Дрокино все еще ведется ремонт моста, ширина проезжей части для этого сокращена в 2 раза. Также для жителей предлагаем использовать автодорогу Р-255 Глубокий обход города Красноярска и, учитывая дорожную обстановку, закладывать на дорогу больше времени.

Поскольку по объездным дорогам придется теперь передвигаться и большегрузным машинам, обычно использующим Северное шоссе, отдел мониторинга МКУ «Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства» будет отслеживать состояние улично-дорожной сети, дорожного трафика и, при необходимости, давать какие-либо предложения и рекомендации по изменению, внесению дополнений в существующую схему дорожного движения.

Обращать повышенное внимание на дорожно-знаковую информацию, в частности, ограничивающую скоростной режим, запрещающую обгон и т.п., призвал водители



телей Роман Васильев, врио начальника ОГИБДД МУ МВД России «Красноярское». Он отметил, что на перекрестках Брянская – 2-я Брянская, Шахтеров – 9 мая и 9 мая – Авиаторов предусмотрено периодическое дежурство нарядов дорожно-патрульной службы, все остальные наряды также сориентированы на оказание помощи водителям, на скорейшее реагирование при возникновении ДТП на участках объездных дорог. Кроме того, в случае необходимости, инспекторы дорожно-патрульной службы будут осуществлять регулирование дорожного движения.

Людмила ВОЛКОВА

Светить везде

В краевом Управлении дорог сделан упор на комплексный подход в работе. В частности, помимо ремонта дорожного полотна в последнее время на крупных объектах устанавливается и освещение.

– В 2020 году мы оборудуем освещение на нескольких значимых объектах. На автодороге Обход города Красноярска появится уникальная для края автоматическая система управления освещением. На объекте будут установлены светодиодные фонари, оборудованные системой, позволяющей изменять параметры работы как в автоматическом, так и в ручном режиме, – поясняет Виктор Сабинин, заместитель руководителя КГКУ «КруДор» по технической политике. – Кроме того, освещение будет

установлено на Обходе Лесосибирска. Проект был сделан несколько лет назад, и, наконец, в этом году он будет реализован – сдача объекта запланирована на октябрь текущего года. Подрядчик должен будет установить на участках 191 опору наружного освещения, проложить линию длиной 5,8 км, а также смонтировать барьерные ограждения.

Начата работа по объекту 2021 года – освещение подъезда к аэропорту Алыкель. Проект уже подготовлен и прошел экспертизу, рассчитываем уже в этом году выставить его на торги и определить подрядчика.

Также в следующем году продолжится работа на Обходе города Красноярска (0–4 км). Вся проектная документация по капремонту и освещению этого участка уже готова.

Отмечу, что в этом году мы планируем подготовку проектной документации по ряду населенных пунктов, где будет предусмотрена установка наружного освещения. Начнем с тех объектов, где ситуация требует максимально оперативного вмешательства для обеспечения безопасности дорожного движения. Например, на автодороге Еловая – Минино (поселок Элита).

Конечно, есть и сложности в реализации планов. Прежде всего, это подключение к сетям электроснабжения. Процесс получения технических условий на присоединение и дальнейшая его реализация занимает значительное количество времени.

Пока мы только в начале этой большой работы, однако, понимая важность задачи, будем систематически, планомерно заниматься вопросом освещения наших дорог.

Соб. инф.



Работать лучше и качественней

В конце апреля филиалы АО «КрайДЭО», работающие в крае, получили новую технику, приобретенную по инвестиционной программе.

Ключи и сертификаты лучшим работникам предприятия вручил генеральный директор АО Андрей Иванов.

Андрей Сергеевич поздравил всех с открытием сезона дорожных работ и получением новой техники, на которой станет легче добиваться лучших результатов:

– В нынешнем году, в условиях пандемии, были сомнения в проведении торжественной церемонии вручения новой техники передовикам производства, но мы всё-таки решили: не стоит нарушать ежегодную славную традицию. Для механиков и водителей такой праздник необходим. Получить новую технику за свою ударную работу – красочная веха в жизни каждого настоящего труженика. Тем более, что нынешняя весна подарила нам ранее аномальное тепло и к работам по содержанию и ремонту дорог можно приступить раньше. К сожалению, в этом году мы отменили все культур-

но-массовые и спортивные мероприятия, но работы идут по графику – входим в перечень непрерывно действующих предприятий. Будем концентрироваться на выполнение стоящих перед нами задач по ремонту, строительству и обслуживанию дорог в крае. Планы большие,

соблюдаем все превентивные меры борьбы с коронавирусом, выполняем распоряжения президента РФ и губернатора Красноярского края. Нельзя допустить распространения эпидемии!

В рамках инвестиционной программы на 2020 год приобретена





следующая дорожно-строительная техника: четыре комбинированных дорожных уборочных машины в Березовский, Канский №1, Канский №2 и Кежемский филиалы АО «КрайДЭО»; три автогрейдер с ОБГ-2 для Канского №2, Кежемского и Саянского филиалов.

Получивший новенький автогрейдер представитель Саянского филиала АО «КрайДЭО» заметил, что такое внимание руководства ко многому обязывает:

– Я всегда стараюсь и работаю хорошо. Но уверен: на новой машине смогу делать гораздо больше! А главное – дороги наши станут еще качественнее!

Представитель Березовского филиала заметил:

– Дороги, за которыми ухаживаем, ремонтируем мы, всегда отличаются высоким качеством. И очень радует, что это замечают наши руководители. Иначе мы бы не получили столь необходимую в нашей работе современную КДМ.

В коротком интервью Андрей Иванов рассказал также о ближайших планах, намеченных в КрайДЭО, и путях их выполнения:

– У нас техники на сегодняшний день в совокупности больше тысячи единиц. Мы видим свою производственную программу, постоянно анализируем ее, понимаем, чего не хватает. Есть машины и агрегаты, которые невозможно «откапиталить». И затраты порой требуются такие, что проще купить новое. Ежегодно мы приобретаем до 30 единиц. Есть у нас программы по модернизации АБС, покупаем новый асфальтобетонный завод, есть необходимость в дробильно-сортировочном ком-

плексе. Точно закрываем какие-то особо «горячие» моменты. И хотя времена сложные – но предприятие приобретает технику всегда, когда в этом есть производственная необходимость. Технику в основном берем в кредит, а поскольку она сразу приступает к работе – это себя оправдывает. Новая техника, конечно, облегчает труд наших механизаторов, улучшает качество проводимых работ, а значит, и самих дорог. Такое постоянное внимание стимулирует наших механизаторов работать еще лучше. Вы знаете: наше предприятие не стоит на месте, постоянно развивается. А говорить о том, какой технике мы отдаем предпочтение: импортной или отечественной – нельзя. Есть достойные образцы и у нас. Выбираем всегда лучшее, ис-

ходя из немаловажного соотношения «цена – качество». Что касается работ по содержанию дорог – всегда используется отечественная техника: КамАЗы, скреперы и все остальное. А вот высокотехнологичные машины для укладки асфальта и заводы по производству асфальтобетона предпочитаем импортные. Пока, к сожалению, наши установки оставляют желать лучшего. Нам же в первую очередь требуется обеспечение непрерывного процесса. Впрочем, в тех филиалах, где объемы небольшие, мы используем отечественные аналоги, поддерживаем наших производителей. Главная задача перед нами всегда стоит одна: за сезон успеть сделать все намеченное.

Николай ДУБЫНИН





«Батя» семьи дорожников

В июне прошло двадцать лет с той поры, как ушел из жизни руководитель ГУПП «Красноярскавтодор» Петр Алексеевич Старовойтов, легенда дорожной отрасли Красноярского края.

Это человек, который знал цену слову и делу, многим дорожникам помог стать профессионалами своего дела. Не зря руководители дорожных организаций края между собой называли его просто – БАТЯ! Потому, что любили и уважали. Это какую живую душу, строгий, но отходчивый характер нужно иметь, чтобы тебя называли одним из самых дорогих имен на Руси!

Петр Алексеевич Старовойтов начал трудовую деятельность в 1956 году рабочим и после окончания Томского инженерно-строительного института работал прорабом Ачинского дорожного эксплуатационного участка № 64, главным инженером Канского дорожного эксплуатационного участка № 67, главным инженером, начальником Управления строительства автотомобильной дороги Новосибирск–Красноярск. По приглашению первого секретаря Красноярского краевого комитета КПСС Павла Федирко в 1976 году возглавил ГУПП «Красноярскавтодор», которым руководил до 1997 года. За скупыми строками официальной биографии – ежедневный напряженный труд. За это время «Красноярскавтодором» создана опорная сеть дорог края, были построены дороги с усовершенствованным покрытием,

связавшие краевой центр с городами и районными центрами, а райцентры – с центральными усадьбами колхозов и совхозов. Были внедрены машины и механизмы с автоматизированными системами управления для строительства и ремонта, повышающие качество работ и межремонтные сроки эксплуатации дорог. В свое время он поставил перед краевой дорожной отраслью задачу – создать на предприятиях материально-технические базы, асфальтобетонные заводы. И добился этого. Все задумки, которые руководитель краевой дорожной отрасли спланировал, сбылись. Среди них автодорога Канск – Абан – Богучаны, соединение двух федеральных трасс М-53 и М-54, Красноярский четвертый мост через Енисей и многое другое.

Главное, чему учил молодых коллег Петр Старовойтов – бережное отношение к подчиненным, к людям вообще. Он не замыкался в кругу управленческого аппарата, советовал и своим подчиненным чаще встречаться с рабочими, бывать на строительстве и ремонте дорог в самых отдаленных и глухих уголках необъятного края.

Коллеги Петра Алексеевича отмечают: на работе он – прозорливый и мудрый лидер, досконально знающий свое дело, видящий потенциал каждого человека. Именно это позволило ему долгие годы возглавлять дорожную отрасль края, четко и верно подбирать кадры. А в дружеской компании – заводила, весельчак, гитарист, заядлый игрок в футбол.

Петр Алексеевич воспитал целую плеяду дорожных руководителей, которые продолжают дело Учителя. Чрезвычайно загруженный, он никогда не забывал людей, старался

помочь всем. В своих поздравлениях Петр Алексеевич, помимо всего прочего, обязательно желал «удивительного состояния души», в котором находился сам.

Петр Алексеевич Старовойтов стал символом, под которым дорожники чувствуют себя единой семьей. Уже много лет лучшим работникам дорожного комплекса Красноярского края и лучшему студенту кафедры автомобильных дорог и городских сооружений, инженерно-строительного института СФУ вручается учрежденная ежегодная премия имени П.А. Старовойтова.

Память наставника увековечена в бронзе и в памятных знаках – смотровой площадке Слизневского утеса федеральной дороги Р-257 «Енисей» и федеральной дороге Р-255 «Сибирь» в районном центре Нижний Ингаш на благоустроенной площадке Нижнеингашского участка Канского филиала №1 АО «КрайДЭО». Бюст установлен перед зданием на улице Маерчака, где работал Петр Алексеевич. Сейчас там трудятся продолжатели его дела – дорожники акционерного общества «КрайДЭО». Память о нем навсегда сохранилась в сердцах дорожников.

Ежегодная Премия имени Петра Алексеевича Старовойтова присуждается в трех номинациях.

Заслуги Петра Алексеевича Старовойтова в развитии дорожной отрасли отмечены орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями «В честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина», «За доблестный труд». Ему присвоены звания «Почетный дорожник» и «Заслуженный строитель».



Первый мобильный

Не секрет, что одной из главных проблем при строительстве и ремонте дорог, особенно в Сибири из-за наших огромных расстояний, является доставка асфальтобетонной смеси к месту работ. И вот, наконец, в крае появилась первая французская мобильная установка, завод по производству «хлеба» дорожно-строительной отрасли.

Установлен завод неподалеку от деревни Владимировка, что в Боготольском районе. Производительность первого в Сибири впечатляет: до 160 тонн готовой продукции в час! А главное – качество несколько не уступает асфальтобетонной смеси, получаемой на стационарных заводах. Это стало возможным благодаря предварительному дозированию инертных материалов, окончательной разгрозотке, качественному классическому двухваловому смесителю. Есть здесь и узел дозирования гранулированной целлюлозы, и мобильное битумное хозяйство с теплообменником термального масла. Установка в целом представляет собой передвижной комплекс, состоящий из быстро монтируемых компактных модулей, предназначенных

для производства асфальтобетона. Благодаря компактности агрегатов и легкости монтажа асфальтобетон изготавливается прямо на месте строительства. На подготовку к выпуску асфальтобетонной смеси на новом месте тратится три-четыре дня и несколько дней на доставку узлов и агрегатов к месту дислокации. В итоге существенно экономится время и затраты на доставку асфальтобетонной смеси, исключается риск её преждевременного застывания.

Поводом для приобретения этого чуда дорожной техники стало то, что «КрайДЭО» выиграла контракт на капитальный ремонт двух участков федеральной трассы «Енисей» между Ачинском и Боготолом общей протяженностью 20 км. Планируется, что за время работы на этих участках в течение двух месяцев завод выпустит 50 тысяч тонн асфальта. О важности появления мобильного предприятия такого уровня для всего края говорит то, что на его торжественном пуске присутствовал председатель комитета по промышленной политике, транс-

порту и связи Законодательного собрания края Владимир Демидов. Он, в частности, отметил, что появление такого завода подтверждает очень ответственное отношение к реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в нашем крае. Владимир Петрович также сказал:

– Пока в Сибири мобильных АБЗ такого класса больше нет. Такому мощному предприятию, как АО «КрайДЭО», в котором работает команда настоящих профессионалов, по силам любые задачи. Теперь мы можем мобильно перемещаться в соседние регионы – Иркутскую и Новосибирскую области. Но приоритет, конечно, будет отдан Красноярскому краю.

По мнению генерального директора АО «КрайДЭО» Андрея Иванова – пуск завода такой мобильности и мощности – настоящий «прорыв» в области дорожного строительства.

– Наше предприятие постоянно пополняет и укрепляет свою материально-техническую базу, – подчеркнул Андрей Сергеевич в своем выступлении, – это позволяет нам решать самые грандиозные задачи.

Остается добавить, что мобильный асфальтобетонный завод уже получил у дорожников соответствующее рангу новинки название – «Супермобильный герой». В добрый путь, герой дорог! Ну, а мы ждем от АО «КрайДЭО» новых высококачественных дорог.

Александр СЕРГЕЕВ



Именем дорожника



В Новоселово паром, соединяющий берега Красноярского водохранилища назван именем Почетного дорожника России Александра Анашкина.

... Жизнь Александра Анашкина была неразрывно связана с Новоселовским районом. Он родился и вырос в деревне Брагино, а по окончании Красноярского политехнического института вернулся в родной район. С 1986 года Александр Анаш-

кин встал во главе Новоселовского ДРСУ, где его профессиональные навыки и способности руководить коллективом не раз были отмечены высокими государственными и ведомственными наградами.

Александр Георгиевич работал не только на благо предприятия, но и помогал развивать Новоселовский район. Многочисленные километры построенных и отремонтированных автодорог, жилья, объектов дорожного сервиса. В лихие 90-е, когда экономика страны переживала острый кризис, Анашкину удалось сохранить предприятие и трудовой коллектив.

Однако полная занятость производством не помешала Александру Георгиевичу работать на благо родного района: был председателем Попечительского совета строительства храма в Новоселово; участвовал во всех культурно-массовых, спортивных и благотворительных районных мероприятиях, среди которых особое место занимает «Рейс памяти» по местам затопленных во время строительства Красноярской ГЭС сел и деревень. Благодаря оказанной помощи Александра Анашкина в 2011 году в Новоселово был изготовлен и установлен камень памяти затопленных сел и деревень.

Уход из жизни Александра Георгиевича стал большой утратой не только для родных и друзей, но и для всех земляков. Поэтому на мероприятие, посвященному присвоению парому СП-105 имени Александра Анашкина, собрались представители краевой и районной власти, родные и близкие, коллеги, а также жители Новоселовского района.

Заместитель председателя Законодательного собрания края, ранее долгое время руководивший Краевым управлением автомобильных дорог, Сергей Зяблов отметил заслуги Анашкина в области дорожного строительства и подчеркнул, что в свое время именно при помощи Александра Георгиевича было принято важное решение, положительно повлиявшее на жизни многих людей: соединить два берега Красноярского водохранилища паромной переправой, обеспечив транспортную доступность для новоселовцев и жителей соседних районов края...

- Когда Александр Георгиевич ушел из жизни, мы - его коллеги и друзья - дали слово, что обязательно найдем возможность увековечить память об этом прекрасном человеке... И вот паром, на котором мы с вами находимся, с сегодняшнего дня





будет носить гордое имя – «Александр Анашкин», – сказал Сергей Зяблов.

В своей речи генеральный директор АО «Балахтинское ДРСУ» Александр Сиротинин подчеркнул, что работа на пароме возлагает особую ответственность на его команду.

– Хотелось бы, что вся команда парома хорошо знала биографию Александра Георгиевича, чтит его память. И если кто-то из пассажиров вдруг спросит: «чье имя носит ваш паром?», каждый член экипажа смог подробно рассказать об этом замечательном человеке, который так много сделал для родного района и своих земляков... И я желаю этому судну долгих навигаций, безаварийной работы, а команде – быть на высшем уровне! – выразил свои пожелания Александр Сиротинин.

Замечательно что на пароме трудятся опытные люди, лично знавшие Александра Анашкина, которые, несомненно, передадут свои знания и воспоминания новым членам экипажа.

– Александра Георгиевича нет с нами уже десять лет, но я постоянно вспоминаю о нем. Без его участия не проходило ни одно мероприятие в Новоселовском районе. Также с просьбами и проблемами к нему часто обращались земляки, и, несмотря на огромную занятость, он находил время для каждого, каждому оказывал помощь...

Память о нем жива в сердцах земляков. Его именем в Новоселовском районе был назван не только этот паром, но и аллея, ведущая к памятнику затопленным селам и деревням, а также ежегодный волейбольный турнир, – сказал бывший директор ООО «ДСК» Николай Юнг.

Капитан Евгений Пупасов – речник с 35-летним стажем, был знаком с Александром Анашкиным много лет.

– Охарактеризовать Александра Георгиевича я могу двумя словами – «человек дела». Любую, даже самую трудную и ответственную работу он всегда доводил до конца. И если что-то сказал, пообещал, всегда выполнял. И я горжусь, что команду паромом, который теперь носит его имя.

...Сын Александра Георгиевича Вячеслав пришел на торжественное мероприятие вместе с маленьким внуком Сашей

– Сашу всей родней решили назвать в честь двух его прадедов – Александра Анашкина и Александра Смоленского. Они оба были дорожниками, замечательными, отзывчи-

выми людьми. Пусть Саша растет достойным своих предков.

Сестра Валентина Георгиевна, увидев, как много людей собралось почтить память ее брата, не смогла сдерживать слез.

– В этом году брату исполнилось бы 70 лет. И очень приятно, что друзья и коллеги Александра Георгиевича к его юбилею приготовили такой прекрасный подарок. От всей нашей большой родни я хочу выразить глубокую благодарность всем жителям Новоселовского района, а также коллегам и друзьям Александра – Сергею Филипповичу Зяблову, Сергею Дмитриевичу Рубцову, Александру Филипповичу Сиротину... Спасибо вам всем, что помните нашего любимого брата. Не зря говорят: человек живет, пока жива память о нем...

Имя Александра Анашкина навсегда останется в сердцах благодарных земляков. Глава Новоселовского района Александр Гергарт с сожалением отметил, что сегодня району остро не хватает таких людей, каким был Александр Георгиевич.

– Этот человек всю жизнь посвятил родному району. Своей огромной трудоспособностью и энергией мог легко заряжать окружающих его людей, единомышленников, и вместе они были способны решать самые сложные, порой кажущиеся невыполнимыми, задачи.

Присутствующие почтили память Александра Анашкина минутой молчания. И паром – уже под новым именем – отправился в свой первый рейс.

Андрей ВЛАДИМИРОВ



Дорога – МОЯ судьба

Мы встретились с заместителем генерального директора по производству АО «Большемуртинское ДРСУ» Геннадием Абрамкиным и попросили Геннадия Васильевича – коренного сибиряка, проработавшего на большемуртинском дорожном предприятии 43 года – рассказать о выборе пути и трудовой биографии.



– Родился я в деревне Никольское Пировского района, – начал свой рассказ Геннадий Васильевич. – Мать работала телятницей в колхозе, а отец трактористом. И можно сказать, что я ещё в детстве столкнулся с проблемой бездорожья. Бывало, едем зимой целый день в Пировское, в райцентр, до него 40 км. Я, как сын тракториста, в кабине, а наши, деревенские – в санях, сзади. Приезжаем, и весь следующий день все – по своим делам: по магазинам, больницам или ещё куда.

– Не в то ли время, Геннадий Васильевич, запала вам в душу тема борьбы с бездорожьем?

– Нет, конечно (смеётся), не эти детские впечатления подвигли меня стать дорожником. Просто так во многом сложились обстоятельства, был и элемент случайности. Когда я закончил 10 классов, Иванова Людмила Алексеевна (вы её прекрасно знаете) как раз закончила первый курс автодорожного

факультета Красноярского политехнического института и приехала в Пировское на каникулы. Она и сагитировала меня и несколько моих одноклассников и одноклассниц поступать на эту специальность. Поехали, сдали успешно экзамены, отучились. Но из всех нас только я один в итоге пошёл трудиться в дорожную отрасль.

– Расскажите, с кем вы учились вместе в те годы, кто из преподавателей вам запомнился.

– Во-первых, мы учились в одной группе с Зайковым Александром Александровичем, нынешним генеральным директором АО «Большемуртинское ДРСУ». А всего нас с выпуска девять человек сюда прислали. И вот сейчас только мы с ним остались из того «набора»; старожилы. А вообще, с нашего потока много получилось крепких профессионалов, известных руководителей и специалистов. Из преподавателей запомнились Жуков Виктор Ильич, Богданов Игорь Яковлевич, Егор Иванович Шелопаев, профессор. И теорию, и практику нам хорошую преподали в вузе.

– Геннадий Васильевич, а как начиналась ваша трудовая биография?

Лишнеvский Борис Михайлович: – На таких мужиках, как Абрамкин, Россия стояла, стоит и стоять будет. Не лезет вперед, хотя мысли и движения его души всегда самые нужные для производства. Это труженик с большой буквы! При этом он старается быть незаметным, но труд его всегда и всем виден издаleка.

– Работать я начал в 1977 году в должности мастера. Трудился на возведении земполотна, и первым моим руководителем был Александр Александрович Многогрешнов. В Большой Мурте тогда только-только образовали ДСУ-5: ни конторы, ни жилья ещё не было – всё в вагончиках, в походных усло-

виях. У меня в подчинении две бригады: автоскреперы и прицепные скреперы. Нынешней молодёжи трудно представить те условия. Это был тяжелый труд. Пыль, грохот, дым – ни кондиционеров, ни удобств никаких, как это предусмотрено во многих образцах современной техники. А туда дальше, за Раздольное, тяжелейшие для работы грунты – настоящий пластилин; даже гусеничная техника вязла. В общем, всякого по-видать пришлось, многому научиться, многое понять и пережить.

Так восемь лет пролетели незаметно, а потом начались перемены, было создано укрупнённое межрайонное ДРСУ с центром у нас – в Большой Мурте (объединив дорожную сеть Сухобузимского, Емельяновского и Большемуртинского районов). Возглавлял его Борис Михайлович Лишнеvский. В то время начали деревни асфальтовыми дорогами соединять, активно строить асфальтовые заводы. Но и гравийные дороги не утратили своей актуальности. Хорошая гравийная дорога во многом не уступает асфальтовой, а строить и содержать её гораздо дешевле. Кстати, когда-то Енисейский тракт вообще весь был гравийным...

Много ещё потом происходило

разных укрупнений и разукрупнений. Александр Александрович Зайков на пять лет уходил в кресло главы района, а я тогда руководил предприятием. И в настоящее время мы ведь опять занимаемся дорогами не только в Большемуртинском, но и в Сухобузимском, и Емельяновском районах. Вот сейчас,

например, сразу после нашей беседы еду на Нахвальскую дорогу. Укладываем там трубу большого диаметра – надо проследить, чтобы было всё чётко.

– И какие объёмы обслуживания ДРСУ сейчас, какими обладает мощностями и возможностями?

– Почти 700 километров дорожной сети (697, если быть точным). Осваиваем, конечно, и новую технику, и новые технологии, но, как всегда, на все «хотелки» не хватает денежных средств. Если бы была возможность отремонтировать каждый участок, как положено, через 7 лет, а не через 27, как это порою бывает, то весь Енисейский тракт – все 130 километров, что находятся сейчас на нашем обслуживании – они бы просто «блестели». Заканчиваешь последний участок – а тут и первый «подоспел». Тогда бы и ямочного ремонта не понадобилось. Выигрывали и выигрываем тендеры по целому ряду интересных участков: и в асфальтовом, и в гравийном исполнении.

Что касается мощностей и возможностей, то у нас, в хозяйстве – своя лаборатория, четыре метеостанции, по асфальтовому заводу в Большой Мурте и в Сухобузимо. Имеются также два дробильных комплекса и четыре карьера: в Агаманово (гравийный), два – в Юкеево (тоже гравийные) и один в Раздольном, где добывается скальный грунт для производства кубовидного щебня. Есть также свой завод по приготовлению эмульсии. Технику обновляем по мере сил и финансовых возможностей: на месте предприятие не стоит, развивается.

Постоянно экспериментируем с новыми фибро-добавками для асфальта. Многие зарекомендовали себя очень неплохо – работаем с ними, но и постоянно ищем новые варианты, подходящие по соотношению «цена – качество». У нас нет в штатном расписании должности главного инженера, поэтому все эти вопросы, связанные с техниче-

скими службами и новыми технологиями – на мне, как на заместителе генерального директора по производству.

– Чувствуется, Геннадий Васильевич, что о производстве вы можете говорить долго и с удовольствием, но давайте немного о личной жизни.

– У меня три дочери, шесть внуков, одна внучка. Выросли, поразъехались. Мы с женой Татьяной Герасимовной вдвоём сейчас живём, можно сказать, на земле, в деревянном доме. Но хозяйства большого не ведём: сами понимаете, некогда. Супруга на пенсии, любит цветы выращивать, особенно розы. Мама в Пировском живёт одна – в доме, который ещё отец построил. Не хочет

ное время посидеть на озере с удочкой – милое дело, лучший отдых, хобби, как угодно назовите.

– Какие у вас воспоминания о детстве? Помогла вам таёжная закладка в работе в дальнейшем?

– Жилось трудно, чего уж там. Из всех детских радостей: черёмуха да клюква на болотах, да в тёплой речке искупаться с друзьями летом. Отец с матерью в колхозе работали за трудодни. А на эти бумажки ничего же не купить. Заработали зерна, например, две тонны. Так эти две тонны надо было ещё и продать. Вот, ехали в Пировское, продавали за копейки, по сути. Ботинки мне выдавали только в школу пойти. Всё лето – в одних шта-

Зайков Александр Александрович, генеральный директор АО «Большемуртинское ДРСУ» Судьба распорядилась так, что с Геннадием Васильевичем я знаком с 1972 года – мы учились в одной группе 5 лет, с тех пор вместе и в работе. Не один пуд соли, как говорится, съеден вместе, и знаю его, как компетентного руководителя, сочетающего в себе порядочность, мужское слово, человеческую надежность, решительность в достижении поставленных целей. За годы работы построены, отремонтированы и приведены в нормативное состояние дороги района. Большемуртинцы, я думаю, могут выразить свою признательность и благодарность Геннадию Васильевичу.

ни к кому переезжать – ни ко мне, ни к сёстрам. Хочет чувствовать себя хозяйкой. Сёстры рядом живут, помогают по хозяйству, навещают.

– Вы родом из самой таёжной глубинки. Ваше отношение к охоте, рыбалке?

– Отец у меня был заядлый охотник, а я как-то не очень. Когда в Пировском жил, ходил стрелять рябчиков, косачей иногда. Но без особого азарта. А вот рыбалка... Это, как для моей супруги выращивание цветов. Если есть свобод-

нах и босиком. Ноги в цыпках. Мать солидом намажет, и вперёд. Это потом уже отец уволился из колхоза и устроился на химучасток, где добывали живицу. Только тогда у нас какие-то деньги появились в семье.

А вообще, я так скажу: и отец, и мать всегда были трудолюбивыми – я ими восхищался, говорил: «Вы – железные люди». И нас они воспитывали в постоянном труде. И эта закалка, конечно же, пригодилась потом.

Виктор НИКОЛАЕВ





Проверка на прочность

Пандемия коронавируса внесла в нашу жизнь огромные изменения. Большое число предприятий и организаций края вынуждены были приостановить свою работу или вести деятельность в ограниченном режиме. Одной из самых пострадавших отраслей стала транспортная. О том, как выживают в режиме самоизоляции пассажирские перевозки, мы поговорили с директором ГП КК «Краевое АТП» Романом Хайсервериним.

- Роман Михайлович, насколько сильно пострадало ваше предприятие из-за вынужденных ограничений в период пандемии?

- Значительно. Пассажирские перевозки разных видов сообщений вошли в список пострадавших отраслей, и наше предприятие в том числе. Нас это коснулось уже начиная с 16 марта, когда были отменены перевозки школьников. Четыре филиала Краевого АТП занимаются только этими перевозками, соответственно, люди остались вообще без работы. Сначала водительский состав был отправлен в отпуск, затем работники находились дома на самоизоляции, получая зарплату. Пытались по возможности перераспределить водителей на регулярные перевозки, чтобы дать людям возможность заработать, но это не так легко. Надеемся, что 1 сентября работа школьных автобусов возобновится в полном объеме, пока же мы понесли убытки. А с 1 апреля, когда был введен режим всеобщей самоизоляции, пассажиропоток сократился практически на 80%, соответственно, значительно упали и доходы предприятия.

Было принято решение об отмене части коммерческих рейсов, поскольку такие перевозки вместо самокупаемых превратились в убыточные. В частности, отменили рейсы на такие направления, как Шушенское, Тасеево, Сухобузимское, Партизанское. На некоторых направлениях снизили частоту рейсов,

вместо восьми оставив два, на некоторых уменьшили вместимость автобусов.

Снизился и объем заказных перевозок. Так, мы потеряли за это время ежемесячный доход в миллион рублей на перевозках для Международного аэропорта Красноярск. По последней информации аэропорт планирует полностью восстановить работу в июле, надеемся, что наши объемы перевозок также возобновятся. В некоторых филиалах прежний график заказных перевозок пришел в норму достаточно быстро. К примеру, перевозки по заказу Березовской ГРЭС и Большемуртинского свинокомплекса.

Параллельно по заказу минтранса края мы осуществляли перевозки туристов, прилетавших из других стран. Перевезли 480 пассажиров, совершили порядка 42 рейсов из аэропорта в обсерваторы в поселке Манском, в Канске и Красноярске. Затем развозили прибывших туристов по их местам жительства в пределах нашего края, за исключением северных территорий (Норильск, Хатанга и др.). Кроме того, привозили красноярцев из Новосибирска и Хакасии.

Наше предприятие участвовало в эвакуации вахтовиков из Якутии. Наши автобусы встречали людей в Абакане, куда их доставили самолетом, для дальнейшей перевозки в Минусинскую Тесь, где был организован обсерватор.

Разумеется, все водители были в индивидуальных средствах защиты –

специальных костюмах, масках, очках, перчатках. Автобусы после каждой поездки проходили санитарную обработку. В эвакуации туристов и вахтовиков участвовали Шушенский и Красноярский филиалы. Перевозку осуществляли 3-4 автобуса ежедневно.

Водители, осуществлявшие перевозки туристов, были отправлены на самоизоляцию, но, к счастью, ни у кого заболевание не было диагностировано.

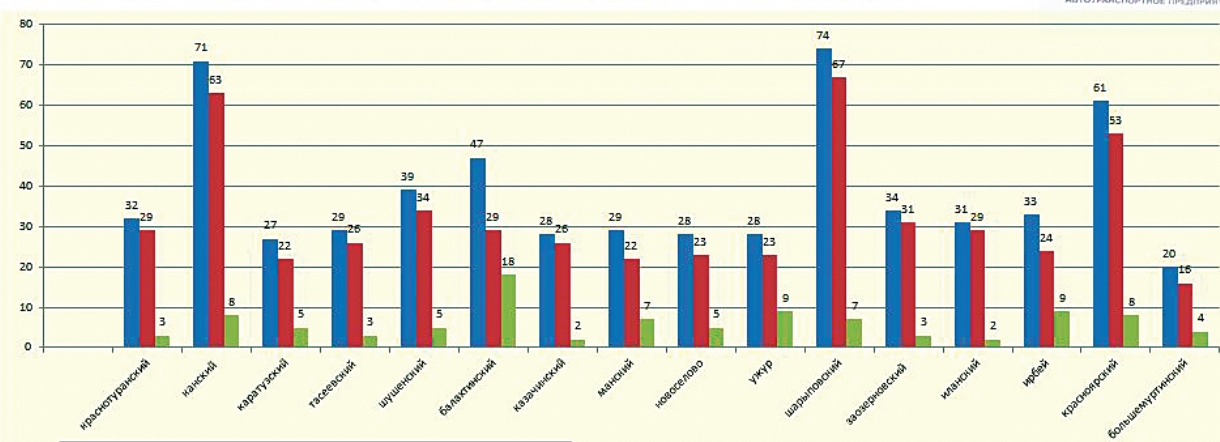
Также ежедневно в течение 55 дней наши автобусы доставляли в аэропорт волонтеров, которые раздавали прибывшим специальные анкеты. В целом, могу отметить, что перед нами стояла большая организационная задача, и мы с ней справились.

- Продолжают ли соблюдать повышенные меры безопасности на транспорте?

- Разумеется, проводится дезинфекция транспорта, в салоне расположены санитайзеры для пассажиров, все жидкости закуплены в необходимом объеме. Водители и кондукторы работают в маске и перчатках. Главное – безопасность, мы к этому вопросу относимся ответственно.

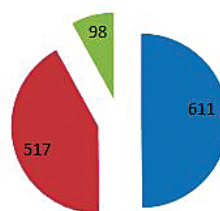
- Роман Михайлович, сейчас, с частичным снятием ограничений, начал ли постепенно увеличиваться пассажиропоток?

- Прежние объемы не восстановились даже до зимнего сезона, который по статистике считается для

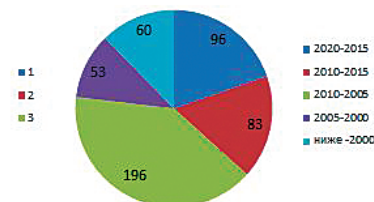


ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА КАТП				
№п/п	Филиалы	всего	автобусы	другие
1	Красноярский	32	29	3
2	Канский	71	63	8
3	Картузский	27	22	5
4	Тасеевский	29	26	3
5	Шушенский	39	34	5
6	Балвтинский	47	29	18
7	Казачинский	28	26	2
8	Мамский	29	22	7
9	Новоселово	28	23	5
10	Ужур	28	23	5
11	Шарыповский	74	67	7
12	Завоерновский	34	31	3
13	Иланский	31	29	2
14	Ирбей	33	24	9
15	Красноярский	61	53	8
16	Большемуртинский	20	16	4

всего по КАТП



год выпуска транспортных средств по годам количество



перевозчиков убыточным. Значительное снижение пассажиропотока дали школьники и студенты, особенно на пригородных маршрутах и межгороде, в частности, на маршрутах дальнего следования, таких как Шушенское, Тасеево и т.д. Остается только надеяться, что в сентябре все ограничения будут сняты.

– Удалось ли вам избежать сокращения коллектива?

– Несмотря на тяжелые финансовые условия, работников мы не сокращали. Правда, несколько водителей приняли решение до сентября встать на учет в центр занятости населения. Мы надеемся, что осенью ситуация стабилизируется и они вернуться на свои рабочие места. Мы дорожим каждым работником, поскольку все водители – хорошие специалисты, на деле доказавшие свой профессионализм. Найти им замену не так-то просто. Особенно это касается водителей школьных автобусов. Мы доверяем им детей, и поставить на такие перевозки случайного работника нельзя. Перевозкой школьников занимаются только опытные водители, доказавшие на регулярных рейсах свою ответственность и профессионализм.

Конечно, зарплата работников несколько снизилась – в пределах 20-25% (средняя зарплата по предприятию составляла около 27 тысяч рублей). Объемы перевозок значительно сократились, а размер денежной оплаты рассчитывается, исходя из отработанных часов, однако мы старались переводить водителей на внутрирайонные рейсы, которые пострадали меньше, чтобы дать возможность людям получать зарплату больше.

– Некоторые организации оказывали помощь больницам края для борьбы с пандемией. Краевое АТП участвовало в этой доброй инициативе?

– Поскольку наше предприятие не имело свободных средств для выделения из бюджета помощи больницам, дирекция совместно с руководителями филиалов и их заместителями приняла решение перечислить 20-й больнице свою зарплату за один рабочий день, в общей сложности нам удалось собрать около 100 тысяч рублей. Буквально на днях нам пришло письмо из больницы с благодарностью и отчетом о том, что средства пошли на покупку необходимого оборудования.

– Роман Михайлович, оказывает ли государство поддержку транспортникам в это непростое время?

– Во-первых, нам на полгода дали отсрочку по оплате всех налоговых платежей, кроме НДС. Во-вторых, губернатор Красноярского края подписал указ об аннулировании до конца года транспортного налога. Для нас это существенная помощь – сумма налога составляет порядка 3 млн в год.

Кроме того, по поручению губернатора в Министерстве транспорта разрабатываются меры поддержки перевозчиков, в частности, в процентном соотношении нам будет предоставлено возмещение по расходу топлива за апрель и май.

Отдельно изучаем вопрос получения льготного кредита. Мы подали заявки в Сбербанк и Открытие. Надеемся, что нам их одобрят.

Некоторые лизинговые компании пошли нам на уступки и перераспределили текущие платежи на будущее, это тоже сыграло свою роль в том, что мы при сниженных объемах смогли функционировать и выплачивать людям зарплату.

– Краевое АТП получает суб-

сидии от государства или находится на самоокупаемости?

-У нас только около 50% перевозок - субсидируемые, остальные - коммерческие, заказные, в том числе школьные перевозки. Разумеется, нам необходимо развивать коммерческую составляющую, чем мы активно занимаемся. Участвуем в торгах на организацию школьных перевозок, хотя конкуренция здесь немалая, но мы выгодно отличаемся качеством и безопасностью. До пандемии планировали выходить на межсубъектные перевозки, организовать в Каратузском районе пункт техосмотра и оборудовать существующие пункты в Ужуре и Балахте техникой для фотовидеофиксации согласно новым требованиям. Изменения планировали ввести с 1 июля, но в связи с коронавирусом отложили на неопределенный срок.

Также в планах было приобретение четырех автобусов высокой комфортности, но из-за роста доллара их цена за короткий срок подскочила на 1 млн рублей, да и снижение пассажиропотока сыграло свою роль. Большие надежды связываем с поручением губернатора правительству края проработать вопрос обновления нашего парка. Мы в этом году подавали все необходимые документы, а также провели расчеты, согласно которым Краевому АТП необходимо приобрести 279 автобусов. Уже обсуждали со Сбербанк-лизингом приобретение автобусов, но пандемия

смешала все карты, однако окончательно от этих планов мы не отказываемся.

Сейчас парк АТП составляет 498 автобусов. Часть требует обновления уже сейчас, часть - через несколько лет, поскольку важен не только срок эксплуатации, но и пробег, состояние салона. Мы перевозим под 10 млн пассажиров. Пробег автобусов огромный. И какое бы не было грамотное техническое обслуживание транспорта, тормозная система, рулевое управление могут выйти из строя, износившись. А это вопрос безопасности пассажиров. Кроме того, чем новее автобус, тем он экологичнее. Все планируемые автобусы должны быть Евро-5.

- Роман Михайлович, как вы считаете, какие еще направления можно развивать Краевому АТП?

- Главные перспективы строятся на большем объеме транспортных услуг. У нас крупная сеть филиалов в муниципалитетах, они обладают значительными площадями, которые используются не на полную мощность. К примеру, раньше в Ужурском филиале ежедневно выходило 200-220 автобусов, сейчас - 35. Гаражный комплекс, ремонтная база не загружены. Все это должно быть максимально задействовано, необходимо развивать грузовые перевозки, перевозки в сфере ЖКХ. Сейчас у нас мало грузового транспорта, но купить его реально, хоть и требует больших финансовых вливаний.

По-прежнему в приоритете школьные перевозки. Сейчас активно обсуждаем вопрос организации перевозок школьников с главой Краснотуранского района. Надеемся на положительное решение.

Но сейчас самая главная задача для нашего предприятия - восстановить прежние объемы.

- Роман Михайлович, вы уже год возглавляете предприятие и за это время вам выпало немало сложных и ответственных задач...

- Действительно, несмотря на то, что любая задача - это командная работа, вся ответственность лежит в первую очередь на плечах руководителя. И так сложилось, что как только я был назначен на руководящую должность, пришлось с головой погружаться в сложную и важную задачу - закрывать всю документацию по транспортному обеспечению Универсиады. Помимо этого, отрабатывали с главами территорий вопрос об увеличении финансирования перевозок, в результате дополнительные средства были выделены.

Наше предприятие участвовало в мероприятиях в связи с ликвидацией пожаров в Богучанах и последствий взрывов боеприпасов в Ачинском районе. Нынешний год также не дает расслабиться. Считаю, что ситуация с пандемией - это серьезная проверка нашего предприятия на прочность. Надеемся, мы ее пройдем и будем еще сильнее.

Владимир НИКИТИН



РЕКА ЖИЗНИ

В 1984 году Александру Бояринцеву решением Коллегии Министерства речного флота РСФСР и Президиума ЦК профсоюза работников морского и речного флота присвоено высокое звание «Специалист высшего класса».

Есть в послужном списке заслуженного речника и другие награды: памятная медаль к 100-летию со дня рождения Е.Г. Трубицина; юбилейная медаль за вклад в развитие Енисейского речного пароходства; юбилейный нагрудный знак «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями»; знаки «50 лет Арктической экспедиции на Енисее»; «Отличник речного флота». Александру Григорьевичу за многолетний добросовестный труд присвоено почетное звание «Ветеран труда».

Все детство Саши Бояринцева прошло на великих сибирских реках. Сначала – на Ангаре, а вот в первый класс он пошел уже в селе Каргино, что в Енисейском районе, прямо на берегу Енисея. Потому и летние денечки он проводил с удочкой на реке. Налавливал по трехлитровому бидончику ельцов, Ох и вкусны они, жарены! И малосольные не хуже. Он и сейчас рад бы посидеть на бережку с удочкой, но некогда. Раньше, когда теплоход «В. Чкалов» возил в круизы туристов, такие минуты выпадали. «Зеленые стоянки» порой длились по много часов, но теперь, когда осуществляются лишь пассажирские рейсы, времени на «баловство», как он сам считает, нет. Корабль старый, ветеран Енисейского пассажирского флота. Требуется постоянный контроль за всеми узлами и механизмами, машинами. Еще бы! Вся электрика на совести и попечении электромеханика корабля. Ведь главное – это жизнь и здоровье пассажиров. И, конечно, соблюдение графика движения.

Александр Григорьевич окончил речное училище в Подгесово, выучился на радиста. Но в этом качестве поработать не удалось – ушел в армию. Отслужил, вернулся в Красноярск. А река тянула – вот и поступил в Красноярское речное командное училище. Так и связал навсегда свою жизнь с Енисеем. В должности третьего помощника капитана служил на «А. Матросове». А через пару лет, в 1979 году, его перевели на «В. Чкалова» вторым помощником, потом назначили первым. С тех пор с этим кораблем не расставался – разве что в 1980 году на время двухмесячной командировки в Болгарию для приемки теплохода-танкера, который и сейчас успешно ходит по Енисею. И вот уже сорок пятую навигацию он верен своему Енисею и 40-ю – кораблю. Раньше ходили на Диксон в Енисейский залив, но частые нешу-



точные шторма и сама морская вода создавали угрозу для пассажиров и теплохода, потому теперь конечный порт – Дудинка.

– Профессия речника, конечно, романтическая, сродни моряку. Но в первую очередь – это постоянный труд. Нелегкий, – рассказывает Александр Григорьевич, – хоть Енисей, можно сказать, и стабильная река, наши штурманы и капитан, мой однофамилец Алексей Бояринцев, знают фарватер досконально, тем не менее, командный состав, в который вхожу и я, весь рейс в постоянном напряжении. Спать нам приходится, как говорится, вполуха. Даже во сне чувствуешь ритм двигателя, работу винта и всех деталей оборудования, за которое отвечаешь. Чуть малейший перебой – бегом в машинное отделение! Мы в ответе за наших пассажиров.

В первых рейсах, конечно, было очень интересно. И сейчас, в свободное время, Александр Григорьевич подолгу любит меняться пейзажами. Вот тайга подступает к самым берегам, там деревенька

выстроилась прямо у кромки воды, то отвесные скалы устремляются прямо в стремнину. Одно время задумался о выходе на пенсию, даже заявление написал. Но после встречи с генеральным директором АО «ПассажирРечТранс» Иваном Шевченко понял: уходить пока рано. Не на кого оставить родной теплоход. Чтобы он также бесперебойно бороздил воды Енисея, чтобы пассажиры были уверены в надежности корабля и экипажа. Нужна достойная смена. А ее нужно приготовить самому. И сейчас подбирает себе замену. Чтобы также был влюблен в Енисей и в свой корабль, у которого всегда должно быть семь футов под килем. Тогда можно будет и отдохнуть. И с удочкой посидеть на берегу, и садом-огородом заняться. Пока на даче трудится только жена Татьяна Александровна. Но – не жалуется, да и сын Илья помогает. Они понимают: река – это жизнь и второй дом мужа и отца. Он выбрал для себя такой путь. И с честью идет по нему.

Ник СЕРГЕЕВ.

Навигация по графику

Несмотря на сложные условия, вызванные пандемией, в АО «ПассажирРечТранс» темпов работы не сбавили. Конечно, пришлось преодолевать определённые трудности, но профессионалам этого предприятия удалось справиться со всеми невзгодами. Наш корреспондент встретился с генеральным директором АО «ПассажирРечТранс» Иваном Шевченко и попросил рассказать о том, как живёт и трудится сейчас акционерное общество.



– Иван Иванович, я вижу на вашем столе макет теплохода. Это что за корабль?

– Это макет пассажирского теплохода А45-92, который будет закладываться 31 июля 2020 года на

Средне-Невском судостроительном заводе – лидере отечественного кораблестроения. В 2023 году будут сдавать его готовность, а в следующем, в июле-августе, осуществим его перегон в Красноярск, на Енисей. Таких судов будет строиться два, для обновления нашего устаревшего флота. Второй теплоход этого проекта придёт в 2025 году. После объявления губернатором края Александром Викторовичем Уссом социального опроса, какие имена красноярцы хотят присвоить этим кораблям, победили два наших земляка: Андрей Дубенской и Виктор Астафьев.

– Сколько рейсов уже совершили действующие теплоходы, ветераны Енисея «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов»?

– Два рейса уже прошли благополучно. Загрузка пассажирами была, если брать по «круговому» рейсу, процентов 60–70. И сейчас на следующий рейс «Валерия Чкалова» продано 140 билетов. До отправления в

рейс будет, я думаю, не меньше 180 пассажиров. По пути следования до Дудинки и обратно пассажиры ещё будут прибывать. Считаю, если выполним перенесённый с июня на октябрь рейс, то практически, годами сложившийся поток 10 тысяч пассажиров мы перевезём. А всего за наш короткий срок навигации, на социально-значимых маршрутах, мы перевозим порядка 80 тысяч пассажиров. В этом году, в связи с пандемией и ограничениями, пассажиров у нас меньше. В том числе на местных линиях «Торговый центр – Усть-Мана», «Енисейск – Бор».

– Какие меры принимаются для защиты здоровья пассажиров и экипажа?

– Мы строго выполняем последние распоряжения Роспотребнадзора и министра транспорта Российской Федерации Евгения Ивановича Дитриха. Экипажи полностью обеспечены многоразовыми и одноразовыми масками, антисептиками. На судах осуществляется уборка с антисептическими средствами чаще обычного, часто обрабатываются дверные ручки и поручни. На судах пассажиры сами могут приобрести маски. Пассажирам запрещено заходить на теплоходы и находиться вне каюты без маски. Перед входом на корабль всем измеряется температура. Помощники капитана по медицинской части периодически проверяют пассажиров, записывают данные в вахтенный журнал. Для пассажиров, следующих до Дудинки, разработан лист опроса, они заполняют его, по приходу судна в Дудинку опросный лист сдают работникам правоохранительных структур и там уже находятся на самоизоляции.

– Насколько известно, и на речном, и на морском флоте карантин отменили?

– Да. Нас карантин, по сути, коснулся лишь частично. Мы работаем в полном объёме, конечно, с соблюдением всех требуемых в условиях пандемии мер предосторожности. Для нас очень важно не допустить всплеска заболевания среди членов экипажей и наших пассажиров.

– Какие-то дополнительные меры поддержки предприятий



речного транспорта предусмотрены?

– Нет, пока все по стандартной схеме. Краевую субсидию на возмещение понесенных расходов мы получаем в полном объеме. Новые условия на нашу работу не очень повлияли. Правда, первый рейс на крайний Север мы перенесли на более поздний срок по просьбе глав Таймыра и Туруханского района, о нем мы упомянули уже в нашем разговоре. Территории не были готовы к приему пассажиров. Но местные рейсы мы не переносили. Рейсы «Торговый центр – Усть-Мана», «Енисейск – Бор» у нас осуществляются по расписанию, правда, количество пассажиров сократилось по сравнению с прошлыми навигациями. Убытков от недобора доходов не избежать, конечно, но очень надеемся на помощь края. Тем не менее, навигация у нас открыта вовремя. Особых проблем, о которых стоило бы говорить, не возникало.

– Расскажите, пожалуйста, о том, что за новые теплоходы появятся на Енисее проекта А45-92?

– Новые теплоходы, которых с нетерпением ждут и пассажиры, и мы, речники, будут длиной 100 метров и 14,6 шириной. Классом ниже «Антон Чехова», но трехпалубные, вместимость – 240 мест, 180 кают. Они полностью соответствуют современным требованиям к комфорту: во всех каютах оборудованы санузлы. На кораблях будет фитнес-зал с мужской и женской саунами, рестораны, бары, прогулочные площадки на открытом воздухе. Даже визуально сейчас в проекте, мы видим – это эстетически красивый и современный теплоход. Мы уже прорабатываем вопрос об использовании этих кораблей для туристических круизов по Енисею. Конечно, теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр

Матросов» тоже хороши, но они уже отслужили свой срок и не соответствуют современным требованиям к комфорту.

– Работники вашей компании не переживают, что в связи с приходом на Енисей москвичей, компании «Водоходъ» со своим судном «Максим Горький» многие могут лишиться работы? Вы не планируете сокращение кадров?

– Нет, это исключено. Цель «Максима Горького» – это туризм, а у нас социальная направленность. Все кадры сохранены. Мы ежегодно увеличиваем заработную плату плавсоставу, применяем поощрительные меры. Когда в самом начале объявления самоизоляции была неразбериха, мы даже переходили на «удаленку», но специалисты основных профессий работали на местах. Так что ни одного человека мы не сократили, боремся за каждого.

– А молодежь к вам приходит?

– Конечно! Молодежь приходит, и «речные волки» трудятся, которые по 35-40 лет на речном флоте, Мы делаем все для привлечения кадров. Но пока молодой человек не научится у опытного специалиста: капитана, штурмана, механика, электромеханика, проводника – толку с него будет мало. Потому у нас очень развито наставничество. Молодых прикрепляем к опытным специалистам. У нас давняя связь с Красноярским речным училищем. Курсанты проходят у нас практику, весной приходят для участия в ремонте судов. Мы дружим с училищем и стараемся поддерживать «кузницу» наших кадров всем, чем можем.

– Кроме теплоходов, о которых мы говорили, какими судами пополняется флот?

– Совместно с нашим учредителем, Центром транспортной логисти-

ки, приобрели буксир «Ангара-П2», построили в Красноярске «Паром-2020». Сейчас он работает на Подкаменной Тунгуске в районе Куюмбы. Купили новое 26-местное СВП А-20 «Сириус» на воздушной подушке, Оно работает на маршруте «Ярцево – Кривляк – Майское». У глиссирующих судов А-45-1 срок эксплуатации двадцать лет, к 2030г. встанет вопрос их замены. Мы проработали вопрос с нашим Министерством транспорта об их замене скоростными судами. Уже не глиссирующими, а типа «Метеора», на подводных крыльях.

– Сохранилась ли романтика профессии речника? Воспетая выдающимися поэтами, прозаиками, многие произведения которых родились как раз во время путешествия по Енисею?

– У нас сложная река. Нужно вести постоянное наблюдение за обстановкой и контролировать ее. Ширина судового хода часто – 60-90 метров. Такой коридорчик. Из него вышел – и вот она, дыра в днище или посадка на мель! Потому капитан в постоянном напряжении. Доля романтики от работы на реке есть обязательно, но это и тяжелый труд. Движение на Енисее весьма насыщенное – тут глаз да глаз нужен, чтобы не допустить аварийную ситуацию. Если что-то где-то упустил – авария, авиакатастрофа в СМИ будоражит общественное мнение. А если такое случится с пассажирским судном – ЧП федерального уровня! Но капитаны наши – молодцы, в основном это опытные судоводители! Я им благодарен за их труд. У нас пока все навигации проходят безаварийно. И это все зависит в большей степени от капитана. Капитан – это мозг и сердце не только команды, но и самого корабля. Конечно, у нас прекрасно работают и механики, и мотористы, и штурманы – все! Сейчас у нас коллектив сложился прекрасный. И на скоростных судах, и на паромках, и на флагманах нашей компании люди подобрались замечательные. Мы стараемся их поддерживать, зарплату, как я уже говорил, повышаем, премируем, и в юбилейные даты не забываем. У нас в коллективе всегда царит дружеская рабочая атмосфера, в которой работать всем комфортно. Будем и дальше держать курс на безаварийную работу, комфорт для наших пассажиров и процветание компании.

Владимир НИКОЛЬСКИЙ.
Фото из архива
АО «ПассажиРечТранс».

ДОБРЫЙ СЛЕД

Девиз Галины Сабининой – «Дорогу осилит идущий». И вот уже более полувека Галина Федоровна идет по однажды выбранной дороге, не изменяя своему принципу.



Первые шаги

– В дорожную отрасль меня привлекла масштабность этой профессии, романтика, связанная с ней, бесконечные разъезды, новые горизонты и люди, смена обстановки, – объясняет сделанный более пятидесяти лет назад выбор Галина Сабинина. – Отец у меня был военный, вместе с ним нам часто приходилось переезжать с места на место, поэтому трудности «кочевой» дорожной работы меня нисколько не пугали.

Окончив школу с золотой медалью, Галина Сабинина без труда поступила в Сталинградский институт инженеров городского хозяйства, где получила специальность «инженер путей сообщения». После специалитета решила окончить аспирантуру.

– Мне всегда нравилось получать новые знания, да я и сейчас, после стольких лет работы, каждый день

продолжаю учиться, недавно вот Zoom освоила, провела онлайн консультацию для дорожников Балахтинского ДРСУ, – улыбается Галина Федоровна. – Аспирантура для меня была возможностью дополнительного развития в профессии. Та база, которую я получила в аспирантуре, не раз мне позже помогала. Кроме того, мне очень повезло во время обучения лично пообщаться с такими известными учеными, как Николай Васильевич Горельшев, Ада Соломоновна Колбановская.

Выбор пал на Красноярск

После окончания аспирантуры в 1967 году перед Галиной Сабининой встал выбор, куда поехать по распределению. Ей предложили три варианта: Воронеж, Архангельск и Красноярск.

– Воронеж рядом, его я видела,

поэтому этот вариант даже не рассматривала, – вспоминает Галина Федоровна. – Архангельск мне казался на карте таким маленьким, а меня всегда привлекала масштабность, поэтому выбор пал на Красноярск, Сибирь.

Так, в декабре 1967 года Галина Сабинина впервые оказалась в Красноярске. Здесь она заняла должность старшего преподавателя кафедры «автомобильные дороги, мосты и фундаменты» в Политехническом институте.

– Я взяла технологию строительства, потому что всегда любила эту дисциплину, считаю ее базовой в профессии, – поясняет Галина Федоровна. – Преподавателем я была строгим, у меня никто лекции не пропускал. И практику студенты проходили не формально. Отправляла их по всему Союзу – в Среднюю Азию, Казахстан, Поволжье. Перед поездкой всегда наставляла: «Вы не должны позорить Красноярск, край, институт, нашу кафедру и себя в последнюю очередь». Ребята мои молодцы, ни разу не ударили в грязь лицом. Был случай, ко мне на совещании подошли поздороваться главные инженеры из Челябинска и Читы. Я удивилась, откуда они меня знают? «Вы нам таких студентов присылали, мы до сих пор помним». Конечно, мне было приятно услышать такое. И вообще, не без гордости могу сказать, что многие мои ребята достигли высот в профессии. Я с теплом вспоминаю своих студентов: Веру Томилову, Игоря Богданова, Александра Зайкова, Сергея Соломахина, Анатолия Сафонова, Юрия Лебедева, Василия Ильинова, Александра Звездинова, Виктора Стебенькова, Валерия Григорьева, Любовь Шемелеву, Тамару Луценко, Юлию Горovenko и многих других. Со многими мы до сих пор поддерживаем отношения, общаемся. Ни за кого из них как за специалиста мне не стыдно.

Новые дороги

После прощания со своим десятым выпуском, в 1977 году Галина Сабинина по приглашению Петра



Старовойтова перешла из института в Управление автодорогой Новосибирск – Красноярск начальником центральной лаборатории.

– В основном я работала на федеральных трассах, от границы с Иркутской до Кемеровской областей. Объемы были большие, а коллектив у меня всего четыре человека, но мы справлялись. Благо, всегда то на практике, то на подработке нам помогали два-три студента, – рассказывает Галина Сабинина.

В начале 80-х Москва создавала трест Росдороргтехстрой, куда Галина Федоровна устроилась начальником отдела внедрения местных материалов. Вот уж где проявилась так любимая ею масштабность! Амурская, Читинская, Иркутская, Новосибирская, Томская области, Алтайский край, Бурятия, Хакасия и Тыва – география предстоящей работы поражала. И везде нужно было побывать лично, посетить карьеры, взять материалы на исследование.

– Те годы я вспоминаю с большой благодарностью за огромный опыт, запоминающиеся путешествия и многочисленные встречи с интересными людьми, – отмечает Галина Федоровна.

После распада Советского Союза Галина Сабинина пришла в подразделение Красноярскавтодора ведущим инженером технического отдела проектной конторы, где проработала еще не один год.

Свое дело

В 1998 году Галина Сабинина, имея огромный опыт работы в дорожной сфере, организовала ООО «Центр инженерно-экономического сопровождения», который возглавляет ее старший сын Алексей. А в 2002

году стала заместителем генерального директора Центра.

С этой организацией связан один из самых интересных, по мнению Галины Федоровны, проектов, где ей довелось работать – противоловиная галерея на трассе «Енисей», ведущей в Ергаки.

– Мы около 5 лет сопровождали этот проект, был проведен очень большой объем работ, – рассказывает Галина Сабинина. – Мы убедили Заказчика и проектировщика пересмотреть проект и увеличить глубину забивки свай с 5 до 8 метров, исходя из свойств грунта. Кроме того, работы не прекращались даже зимой, и для защиты материала подрядчик предложил использовать едва ли не парусиновые накидки. Нам удалось доказать неприемлемость этого. В итоге подрядчик Мостоотряд №91 оперативно сделал отличные разъемные каркасы, оборудовал свою лабораторию, в целом повысил культуру производства. Очень приятно, когда видишь такую отдачу.

К сожалению, в моей практике встречаются случаи, когда заказчик нанимает нас, но при этом не прислушивается к рекомендациям, старается быстрее завершить проект с любым качеством. Вот это обидно – такое отношение к делу. Я всегда ответственно подхожу к задаче, понимаю, что не имею права плохо работать. У меня есть дети и мои ученики, которые привыкли, что если я взялась за дело, то сделаю его честно, без халтуры. Я не могу их подвести.

Настоящее богатство

Нужно сказать, что дети – дочь Юлия и сыновья Алексей и Виктор, а также муж Леонид Тихонович – важная часть жизни Галины Федоровны,

ее опора и поддержка. Несмотря на очень плотный график работы и частые отъезды мужа со своей командой (Леонид Сабинин – родоначальник регби, как вида спорта, в Красноярском крае), ей удавалось совмещать карьеру и семью, хоть это было далеко не просто.

– Мне очень помогали мои студенты, которые водились с детьми, когда у них не было лент, – вспоминает Галина Федоровна. – Часто приходилось брать ребятшек в командировки, в карьеры, лаборатории, поэтому не удивительно, что сыновья пошли по моим стопам, став дорожниками. Запах битума для них родной (смеется). Иногда приходилось по 2-3 недели жить на объектах, но везде нас принимали очень хорошо. Дорожники вообще народ очень отзывчивый, честный, никогда друга не подводили, делились всем. Как сейчас помню, часто в командировках мы все вместе обедали за одним столом, поэтому я всегда брала с собой конфеты, которые Леонид Тихонович привозил из Москвы, Ленинграда, Риги. Почти все конфеты в доме убирала со словами: «Это в командировку».

Наверное, эта привычка – вот так собираться вместе, постепенно переросла в традицию отмечать дни рождения с коллегами и студентами.

– Начиная с 55 лет я все свои юбилеи отмечаю поэтапно: сначала с родными, потом с товарищами по работе, со своими бывшими студентами в Красноярске, Абакане, Кызыле, – рассказывает Галина Федоровна. – И везде на выезде собирается не меньше 20-25 человек. Причем, это не просто застолье, это и конкурсы, и сценки, и стихи, одним словом, настоящий праздник. В этом году из-за ситуации с коронавирусом праздник пришлось отменить, но как я была удивлена и обрадована, когда увидела все видеопоздравления, которые мне прислали коллеги и студенты. В такие моменты понимаешь, что ты очень богатый человек – вокруг близкие, семья, добрые друзья, которые тебя ценят и дорожат тобой. Понимаешь, что оставила своим трудом добрый след в сердцах людей. Поэтому мне хочется сказать всем дорожникам, нынешним и будущим, что ваша работа очень ценная и нужная:

Пусть будут добры Ваши все дела!
И чтоб здоровья Вам на те дела хватило!

Людмила ШЕВАНИКОВА

Настроиться на позитив!



Каждый раз, бывая на базе отдыха «Красноярский дорожник», нахожу для себя что-то новое. Там вырос новый коттедж, здесь – появилась необычная для хакасской степи куртинка деревьев. А вот возле домика разбита клумба с необычайно красивыми цветами. И только одно неизменно: радость, царящая здесь! Я решил узнать, как организован отдых тружеников дорожной отрасли Красноярского края в этом непросто для всего мира году.

Вот что рассказала Татьяна Савченко, администратор базы отдыха «Красноярский дорожник»:

– На 27 июня у нас отдохнули уже 610 человек. Больше всех – из Минусинского ДРСУ – 170 отдыхающих с детьми. Здесь график расписан до конца августа. Не отстает и Ачинское ДРСУ – 150 человек, и все едут с детьми и внуками. И это здорово, тем более, что летние лагеря отдыха для детей в крае откроются только 1 августа. И родителям не нужно волноваться за своих ребятшек: на базе тихо, спокойно, территория под охраной. Работу с нами многие дорожные организации постоянно совершенствуют. В первую очередь – Минусинское ДРСУ-10. Теперь в путевках размещают памятку о требованиях к поведению на базе. За нарушение правил виновник несет финансовую и административную ответственность. Пока такое ни разу не случилось. Мотыгинцы также оставляют после себя в помещениях чистоту и полный порядок. Второй заезд из Мотыгино отдыхает. Посадка цветов, облагораживание территории – это моя забота. Людям очень нравится, что у нас все зелено, красиво. А на территории Ачинско-

го ДРСУ самый настоящий оазис. И создал его сам генеральный директор этой организации Александр Александрович Петров. Он постоянно облагораживает территорию, каждый год что-то новое высаживает. Много раз слышала, как люди говорят: пойдем, селфи там сделаем!

В разговор вступил директор базы Владимир Козлов:

– Александр Александрович Петров очень заботливо относится к работникам. Начнем со старшего поколения. Автобус для поездок на озеро, на Тус ветеранам всегда выделяет Александр Александрович. Не секрет, что база живет за счет взносов дорожных организаций. Он ежемесячно посылает определенную сумму за Ачинское ДРСУ и Боготольский филиал и тщательно следит за перечислением денег.

Хочу рассказать и о директоре Емельяновского дорожно-строительного техникума Владимире Петровиче Калачеве, о его отношении к нашему курорту. Их дом построен два года назад, он относится к нему, как мать к ребенку. В этом году привез саженцы серебристого тополя, вокруг дома посадил разные, очень красивые цветы. А вот некоторые директора автодорожных предприятий немного охладели к своим домам и к базе отдыха в целом. Если раньше я знал всех руководите-

Уже много лет база отдыха «Красноярский дорожник» в посёлке Жемчужный на озере Шира приветливо распахивает свои двери для тружеников дорожной отрасли нашего края. Вот и нынче курортный сезон в самом разгаре.

лей, то многих нынешних директоров даже в глаза не видел! А хотелось бы, чтобы они все побывали у нас!

Вообще, неполная загруженность базы отдыха вызывает беспокойство. Я связываюсь с руководителями, а они ссылаются на то, что Хакасия якобы не принимает гостей. Спешу заверить: Хакасия всех принимает! Республика живет курортами и отдыхом. Поэтому считаю, что руководству дорожно-строительных организаций края совместно с профсоюзными лидерами необходимо срочно пересмотреть программу посещения нашей базы.



В светлой, просторной столовой полным ходом идет подготовка к обеду. Запахи, царящие здесь, возбуждают аппетит – слюнки текут! Второй год у плиты с чем-то шипящим-шкворчащим хозяйничает заведующая столовой базы отдыха Елена Тяпкина:

– Второй год здесь работаем. Все

просто замечательно! Народ отдыхает дружелюбный, хозяева – просто волшебные! С утра детям готовим кашки, блинчики печем. К нам даже с соседних баз отдыхающие обедать приходят.

Нам здесь нравится!

Уходить из столовой не хочется, но надо. До обеда еще далеко. Заметил группу людей у одного из коттеджей. Оказалось, это водители из Ачинского ДРСУ со своими семьями. Прошу представиться и поделиться впечатлениями об отдыхе в «Красноярском дорожнике».

Юрий Бардулин:

– Я хоть и давно работаю в ДРСУ, но здесь впервые. Все раньше некогда было. То хлопоты по дому, то ещё что. А нынче получилось, что мы все-таки нашли время для отдыха. Тем более, что предложили путевку, да и друг мой – коллега Виктор много рассказывал об этой базе. Он каждый год сюда ездит. Мы прибыли сюда всей семьей: я, жена и ребенок. Нам всем очень понравилось! Дом у нас полностью благоустроенный, все удобства.

Виктор Аникеев:

– В Ачинском ДРСУ уже шесть лет работаю. И каждое лето приезжаем на нашу базу с семьей. О другом месте для летнего отдыха никто из нас даже не помышляет. Замечу: с каждым годом база становится все более цивилизованной, благоустроенной. Зелени теперь много. Но вот что ещё хочу сказать: в нашем ДРСУ отношение руководства к коллективу, я бы сказал – доброе!

Неподалеку расположилась семья с тремя ребятишками. Глава многодетного семейства Илья Лесков тоже поделился своими впечатлениями:

– Работаю водителем КамАЗа в Кежемском филиале КрайдЭО три года, а вот сюда мы попали впервые. Прие-



хали всей семьей: с женой и тремя нашими детьми. Три дня мы уже здесь. Впечатления только положительные. Тепло, воздух свежий степной, домик отличный со всеми удобствами, территория благоустроенная. Главное, что мы не боимся за детей – клещей здесь нет! Собираемся съездить осмотреть местную достопримечательность – Туимский провал. Обязательно побываем на озере Тус. Дом у нашей организации отличный, три семьи могут расположиться, не стесняя друг друга. Работы у нас много, и потому огромное спасибо директору нашего Кежемского филиала за то, что выделил время для моего отпуска.

Денис Бугаев, ведущий специалист охраны труда Минусинского ДРСУ-Ю, также поделился своим мнением о базе отдыха:

– Мы здесь с супругой Юлией, двумя дочками и нашей племянницей. Отдыхаем уже пятый или шестой год. И с каждым годом наша база улучшается. Приехавшим сюда я советую настроиться на позитив! Отключиться от происходящего в стране и просто отдохнуть от всего. Полноценному от-

дыху способствует и то, что люди вокруг культурные, по вечерам никто не шумит, никогда не возникает скандалов. Вообще – ни от кого грубого слова не услышишь. Да и откуда им взяться? Здесь только доброе отношение друг к другу. Мы, дорожники – одна большая семья. Тут нет коронавируса и вообще не возникает никаких проблем. Наша база отдыха – база солнца и здоровья!

Эти слова невольно напомнили мне пионерскую речевку: «Солнце, воздух и вода – наши лучшие друзья!» Этого на базе отдыха «Красноярский дорожник» хватает с избытком. Ну, а если дождь? «Так в дождь купаться ещё интереснее!» заверили меня Настя и Алина.

Не встретилось мне здесь ни одного унылого человека. Разве что увидел налет легкой грусти на лицах тех, кто в этот день покидал базу отдыха. Ничего! Год пройдёт, и «Красноярский дорожник» вновь приветливо распахнет для вас свои двери!

Владимир АГАПОВ.
Фото автора.



Внимание дорогам

Общественный контроль за ремонтом дорог в Красноярске организован в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Добровольцы работают на всех объектах, общаются с заказчиками работ и подрядчиками, делают замечания, выявляют нарушения. В рамках проекта в городе в этом году капитальный ремонт и ремонт выполняют на 18 объектах, 9 из которых были включены в план дополнительно после перераспределения федеральных средств.

В Красноярске активизировалась работа по общественному контролю за ремонтом дорог. В эти выходные пристальное внимание общественных контролеров было приковано к улице Железнодорожников. Там сейчас идет работа по установке новых бортовых камней. «Ветеран» общественного контроля Владимир Александрович Белов, который каждый год на общественных началах курирует ремонт городских улиц, прошел пешком всю улицу, где ведутся работы и даже начал «бить тревогу». На одном из участков он заметил, что новый бордюрный камень установлен ниже, уровня существующего тротуара. По мнению опытного активиста, такое при ремонте недопустимо и противоречит всем нормам. Фотографии он прислал в мессенджер. Их оперативно просмотрели кураторы, но не нашли нарушений.

Активисты-общественники также напомнили подрядчикам и заказчикам работ об обязательном понижении уровня бортового камня на спусках к пешеходным переходам. Общественные контролеры на колясках в скором времени пообещали лично проверить, везде ли качественно соблюдаются необходимые нормы.

Напомним, что в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Красноярске в этом году будут отремонтированы 9 участков улиц и дорог. Сейчас работы активно идут на ул. Судостроительная, ул. Марковского, мосту через реку Бугач, ул. Железнодорожников. Капитальный ремонт ул. Ястынская, который начали в прошлом году, уже входит в завершающую стадию.

Все дороги уже распределили между собой общественные контролеры. В этом году в общественный контроль записались 15 горожан, это меньше, чем раньше, но зато почти все активисты с опытом. Большинство контролеров уже участвовало в подобной работе в прошлые годы и имеет опыт влияния на качество работы подрядчиков. Из-за режима профилактики распространения новой коронавирусной инфекции массовые выезды на объекты пока не поощряются, общественники выезжают на дороги самостоятельно, фиксируют нарушения, формулируют претензии и вопросы, делают фотографии и отправляют их в специально созданные группы в мессенджерах. Там всю информацию отслеживают сотрудники профессионального технадзора из МКУ «УДИБ», они отвечают на вопросы, комментируют и при необходимости принимают активные меры для устранения нарушений.

Ремонт улицы Судостроительная выполняется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Сейчас он входит в завершающую стадию. На проверку сегодня вышли активисты, которым важна каждая мелочь. Это общественные контролеры с повышенными потребностями. Они передвигаются по городу на инвалидных колясках или используют трости. В зоне их внимания пешеходные дорожки, переходы, оста-

новочные пункты. Самое важное – уклоны, плавность понижений, возможность безопасно и легко добраться от автобуса до магазинов и жилых домов.

«Я третий год в общественном контроле, на самоизоляции без дела не сидела. У нас группа из 10 человек, мы во время карантина прослушали 5 вебинаров по нормам, требованиям, именно общественной проверки благоустройства, строительства, ремонта. Я вижу результат своей работы, нас слушают, поэтому мне лично важно проехать всё именно на стадии, когда работы еще не завершены и можно что-то исправить без особых проблем», – говорит общественный контролер национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Ольга Шикунова.

Ольга передвигается на коляске. На Судостроительной она сегодня отметила, что сделано всё довольно удобно, особенно обустройство автобусной остановки. Сейчас бортовой камень на посадочной площадке подняли до уровня 20 сантиметров. Это позволяет откинуть аппарель, получив удобный угол для заезда в автобус. А вот спуск тротуара в районе примыкания к междворовому проезду оказался слишком крут. Хотя такой уклон и укладывается в нормативы, и подрядчик не нарушил проектные решения и нормы, подниматься на него на практике, особенно зимой, по мнению активистов, будет сложно.

«В этом и польза таких проверок. У нас есть техническое решение, есть проект, но на практике выявляются такие, казалось бы, мелочи. От активистов поступило предложение сделать поручень, это не сложно. И нам это наука для других объектов, что подобное нужно учитывать и предусматривать, – говорит начальник отдела ремонта МКУ «УДИБ» Артемий Алкснис, – Такой контроль нам очень помогает. Мы всегда прислушиваемся, стараемся сделать всё, чтобы было удобно».

Практически на всех участках проезжей части и тротуаров на улице Судостроительной уложен верхний слой асфальта, сформированы общие профили дороги, пешеходных тропинок и тротуаров. Уже перенесены остановки и пешеходные переходы, сейчас готовятся к переносу светофоров так, чтобы улица стала более безопасной. На каждом спуске к новой «зебре» в обязательном порядке удобный скат с понижением «в ноль».

«В последние годы и среди подрядчиков я отмечаю большое понимание по доступной среде. Если раньше многие спрашивали, зачем делать понижения, мол инвалиды здесь не ходят, то сейчас на таких проверках они видят реальных людей, понимают насколько им это важно, интересуются их жизнью. Ну и, кроме того, подрядчики как-то все больше стали понимать, что маломобильные это не только те, у кого проблемы со здоровьем, это и мамы с колясками, и те, кто идет с сумками или чемоданами на колесах и другие. Это очень радует», – говорит инспектор по доступной среде МКУ «УДИБ» Александр Беляев.



Маркеры разметки

В Красноярском крае впервые установили синхронные светящиеся маркеры для дорожной разметки.

В качестве экспериментального участка для их установки был выбран 12 километр автодороги Еловая – станция Минино в Емельяновском районе. Принципиальным новшеством маркеров является синхронность свечения. Ранее на краевых трассах использовались светодио-

дные катафоты, которые вспыхивали хаотично. Это не давало автомобилистам полной картины – как выглядит тот или иной опасный участок дороги. Поэтому КГКУ «КрУДор» и компания «БРИЗ-Центр», занимающаяся обустройством дорог, решили применить инновационные технологии.

Участок выбран неслучайно, на отрезке с 11 по 12 км автодороги Еловая – станция Минино отмечена высокая аварийность. Только в прошлом году в дорожно-транспортных происшествиях здесь пострадали 3 человека. Новые светодиодные маркеры призваны снизить уровень опасности возникновения ДТП.

Светодиодные маркеры предназначены для разделения потоков машин на дороге и вмонтированы непосредственно в асфальт на осевой линии. Автономность маркеров обеспечивают встроенные аккумуляторы, которые заряжаются за счет солнечных батарей. В течение дня они накапливают энергию и начинают мигать, когда уровень солнечного света падает ниже определённого показателя. Это фиксируется датчиком уровня освещённости.

Технология с применением синхронных светящихся маркеров уже была опробована дорожниками в европейской части России и хорошо показала себя как в тёплый, так и в холодный сезон.

Теперь модулям предстоит проверка сибирской зимой. Низкие температуры, уборка дорог техникой, подсыпка реагентов – все эти факторы будут учтены специалистами. Сезонные испытания покажут эффективность и целесообразность дальнейшего применения маркеров на краевых дорогах.

Это светящаяся полоса, которая дублирует на проезжей части запрещающий сигнал светофора.

Специальное оборудование было подключено этой ночью специалистами компании «БРИЗ-Центр». Такой элемент дорожной безопасности позволяет привлечь дополнительное внимание водителей к пешеходному переходу. Особенно действенным это является в тёмное время суток. Пешеходный переход около зоопарка – место очень оживлённое, здесь постоянно переходят дорогу дети и подростки и вместе с тем в летнее время – это популярная трасса, по которой большое количество автомобилей направляется на юг края.

Именно поэтому здесь был применён комплексный подход и внедрены технические новинки, повышающие безопасность на дороге.

Помимо проекционной стоп-линии здесь установлены «лежачие светофоры» и дублирующая под-

Комплексный подход

Первая в Красноярске проекционная стоп-линия появилась сегодня на пешеходном переходе около «Роева ручья».



светка светофорных стоек, световозвращающие катафоты. В качестве завершающего штриха привлекает

внимание необычная разметка – зебра-переход выполнена в виде зебры-животного.

ДОРОГИ ВОЙНЫ

Начало истории будет уместным начать с высказывания генерал-фельдмаршала Манштейна, который в своих воспоминаниях упомянул, что «русские были мастерами восстанавливать дороги». И действительно, подразделениям армейских дорожников, укомплектованным во время войны военными старших возрастов и практически полностью лишенным техники, удавалось совершать невозможное.

Непосредственно за годы войны дорожные войска обеспечили перевозку техники и личного состава по дорогам общей протяженностью в 300 тыс. км. Общее длина отремонтированных дорог превышает 97 тыс. км, а число восстановленных мостов приближается к 1 млн.

Особенностью работы дорожников на фронте было разнообразие природных зон, в которых проходили боевые действия. На южном направлении в летний период дороги



прокладывались по полям, что обеспечивало широкие возможности для маневра. В центральной части фронта в ходе боевых действий самые труднопроходимые участки дорог, которых было немало во все времена года, приходилось укреплять различными материалами, отличающимися малой прочностью. Во время подготовки к Курской битве при помощи населения дорогу Елец–Ливны–Золотухино укрепляли гравием и кирпичным боем. Общая же протяженность отремонтированных дорог в районе Курской дуги составляла порядка 3 тыс. км. Болота северной части фронта заставляли дорожников прилагать немалые усилия по возведению деревянных дорожных покрытий.

Как же проходил ремонт дороги во фронтовой жизни Великой Отечественной войны? Во-первых, её уравнивали кирками, выводили правильный профиль, по возможности добавляли камни, гравий или битый кирпич. Во-вторых, укатывали дорожными катками, но такая возможность была далеко не всегда и не везде. Поэтому основное уплотнение производил транспорт, а его в военные годы было предостаточно. Разрушение дорог усугубила распутица – они стали непроходимыми. Обычно дорожники боролись с размоканием, разрыхляя поверхностный слой

грунта на 15–20 см, а затем замешивая в него песок с глиной.

В течение нескольких первых месяцев войны у дорожных войск Красной Армии появилась масса рецептов адаптации дорог к новым условиям – учиться приходилось в боевых условиях. Во-первых, старались разводить по разным параллельным направлениям гусеничную и колесную технику. Во-вторых, военным дорожникам приходилось учитывать крутизну спусков и спусков при прокладке грунтовых дорог – в распутицу они могли стать непроходимыми для любого транспорта. В-третьих, в сухой период дорожники укрепляли «раскисающие» отрезки настилом из бревен, жердей, камнями, шлаком, а после летних дождей засыпали дороги песком, создавая плотный накатанный слой. В-четвертых, дорожники предотвращали образование колеи на дороге – это спасало от заносов техники. Фактически движение не прекращали до тех пор, пока дифференциалы грузовиков не касались земли междуколейного валика. Обычно в этом случае прокладывалась новая грунтовка рядом со старой. На некоторых участках фронта грунтовые дороги стали превращаться в настоящие траншеи, глубина которых достигала полутора метров.

Нельзя не привести диаметрально-



но противоположные оценки немцев и русских о качестве фронтовых дорог. Карл Типпельскирх, немецкий историк, так описывает дороги России осенью 1941 года:

«Наступил период полной распутицы. Двигаться по дорогам стало невозможно, грязь прилипала к ногам, к копытам животных, колесам повозок и автомашин. Даже так называемые шоссе стали непроезжими».

А вот маршал Жуков Георгий Константинович оценивает качество наших грунтовок и проселочных дорог так: «...ни морозы и снежная зима, ни проливные дожди и весеннее непролазное бездорожье не останавливали хода операций».

В лесисто-болотной зоне СССР, куда входили Северо-Западный, Калининский, Волховский и Карельский фронты, на помощь пришли деревянные покрытия. В общей сложности советские дорожные войска возвели более 9 тыс. км деревянных дорог на указанных фронтах.

Более сложными по строительству, но гораздо долговечнее были бревенчатые настилы, которые дополнительно сверху засыпали грунтом.

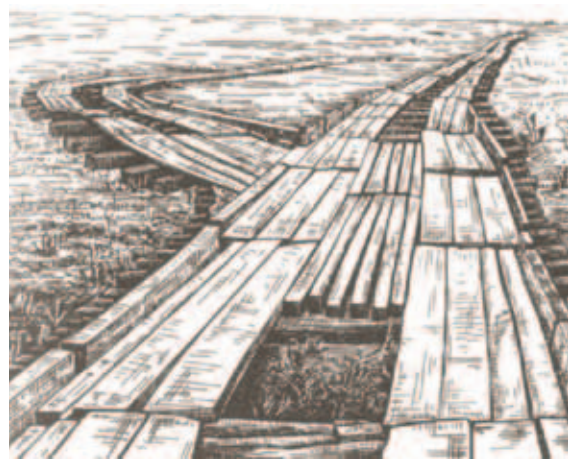
Частично спасали положение бревна, укладываемые под углом 45-60 градусов к оси дороги, но в этом случае возникала проблема поиска более длинных и толстых бревен. Со временем красноармейские дорожники пришли к необходимости укладки дополнительных продольных лежней и колесоотбойных брусьев...

Но все-таки колеиные дороги успешно справлялись со своим предназначением. Жирным минусом всей деревянно-дорожной истории стала высокая трудоемкость строи-

тельства. В среднем, на один километр пути уходило от 180 до 350 кубометров лесоматериалов хвойных пород, а в некоторых случаях цифра зашкаливала за 400 кубометров. Дорожно-строительный батальон за 10-12 часов, в зависимости от сложности грунтов, сооружал от 450 до 700 погонных метров деревянной колеиной лежневой дороги. О тяготах такой работы остается только догадываться...

Простейшие балочные мосты, для которых инженерные подразделения специально заготавливали бревна, со временем сменили сборно-разборные дерево-металлические пролетные строения. Такие конструкции к концу войны собирали в тылу, затем переправляли на поездах к линии фронта, а к месту установки перебрасывались уже на автомобилях. Мосты длиной до сотни метров в разобранном виде грузились на колонны грузовиков, оснащенных, помимо прочего, массой вспомогательной техники. В первый период войны мосты на мелких речках устанавливали крайне трудоемким образом, с помощью ручных деревянных баб. Дизельные копры заметно упростили эту процедуру, и теперь 700-метровые мосты (ширина - 6 метров) возводились всего за 3,5 суток. Подлинным шедевром стали переброски низководных мостов через Днепр в среднем за 7 дней. Искусство военных мостостроителей Красной Армии по достоинству оценивали за рубежом, справедливо сравнивая такую работу с подвигом.

Ключевой проблемой зимних дорог во все времена является очистка от свежеснежавшего снега. А в условиях постоянной нехватки в инженерных частях снегоуборочной техники проблема возводилась в квадрат. Типичной уборочной техни-



кой стал прицепной грейдер, который регулярно ломался о торчащие бугры замерзшего грунта. Техника для расчистки использовалась слабая, поэтому после формирования на обочинах больших снежных валов дороги приходилось бросать. Новые закладывали рядом со старыми, которые, превратившись в глубокие траншеи, способствовали снегозащите свежей дороги..

Настоящим символом подвига советских дорожников и шоферов стала легендарная «Дорога жизни», проложенная по льду Ладожского озера к блокадному Ленинграду. Общее количество грузов, перевезенных по льду, составляет более 1000000 тонн, а количество эвакуированных людей превышает 600000. Сложности в эксплуатации дороги возникали с неравномерностью замерзания льда и большой амплитудой колебаний уровня воды в течение зимы. Это приводило к образованию опасных трещин, в которые провалилась не одна сотня машин. «Дорога жизни» стала настоящим полигоном для исследования поведения льда в таких условиях. Во-первых, ледяная толща под постоянными нагрузками от транспорта переходила из изотропного однородного состояния в столбчатое, гораздо более хрупкое.

По этой причине любую дорогу по льду Ладоги нельзя было использовать более трех недель. В итоге более 60 раз меняли полосы движения транспорта в зиму 1941-42 годов. Опыт военно-дорожных служб Красной Армии в годы войны является бесценным, так как именно инженерные подразделения обеспечивали мобильность войск в безвыходных, казалось бы, условиях. Остается лишь надеяться, что современный мобилизационный потенциал российских военных дорожников столь же высок и эффективен.

Печатается в сокращении.





Детство на рисунке

В Управлении автомобильных дорог прошёл конкурс детских рисунков ко Дню защиты детей. По доброй традиции в конкурсе приняли участие дети сотрудников, от 3 до 15 лет. В этом году выставка собрала много интересных работ, выполненных в различных техниках. На рисунках можно увидеть животных, природу, городские виды, героев сказок и мультфильмов. Делимся с вами частью детского творчества и поздравляем с Днём защиты детей! Пусть каждый ребёнок будет любим и счастлив.

