

Н О Я Б Р Ъ 2 0 1 2

№ 7

Т Р А Н С П О Р Т Н Ы Й
К О М П Л Е К С
К Р А С Н О Я Р Ь Я

информационно-аналитический журнал



Лев Кузнецов:
«Новый мост через
Енисей – ключевой
объект первого
транспортного кольца
Красноярска»



СОДЕРЖАНИЕ

Анатолий Касаткин
В приоритете – качество стр. 4

Александр Ефанов
Новые формы сотрудничества стр. 8

Сергей Фролов
Морозный экзамен стр. 9

Петр Дубынин
Своими силами стр. 10

Новости стр. 12

Андрей Смирнов
Мелочей не бывает стр. 14

Владимир Николаев
Забывать про стандарты стр. 15

Андрей Москов
Механизм контроля стр. 16

Мария КЛИМОВА
Праздник в Малобелой стр. 18

Александр Попов
Навигация закончилась. Работа продолжается стр. 19

Безопасность движения стр. 20

Светлана Лазарева
Послы Универсиады стр. 22

Красноярск сквозь призму веков стр. 23



1-я стр. обложки – фото Олега КУЗЬМИНА



Издается при содействии министерства транспорта Красноярского края

Учредитель и издатель ООО «Автодорожно-транспортная газета»
Главный редактор Эдуард АЛБОРОВ

Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, пр. Мира, 30, корп. 1, офис 510, а/я 25533. Тел./факс (391) 227-27-27, 227-94-27, e-mail: atg2000@mail.ru

Журнал отпечатан в ООО «Издательская группа «Все, всем, всем!», 660062, ул. Высотная, 2 Объем 24А4. Тираж – 2300 экз.

Время подписания в печать 26.11.2012 в 16.00. Цена свободная

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





В приоритете – качество

«Дороги должны быть комфортными, удобными, безопасными», – с таким требованием обратился губернатор Красноярского края Лев Кузнецов к руководителям дорожной отрасли на прошедшем в БКЗ ежегодном краевом совещании, посвященном итогам сезона дорожного строительства и ремонта в 2012 году.

Совещанию предшествовал осмотр строительной площадки на месте сооружения четвертого моста через Енисей, которое ведется силами строителей Мостоотряда № 7 Красноярского филиала ОАО «Сибмост». Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин ознакомил губернатора края Льва Кузнецова и главу Красноярска Эдхама Акбулатова с ходом строительства и ответил на все вопросы. По устройству опор строители трудятся с опережением намеченного графика. В данный момент работы на объекте ведутся на 13 опорах из 22. Уложено более 8 тысяч кубометров бетона. Также завершены работы по благоустройству причала и вертикальной планировки площадки укрупнительной сборки пролетных строений.

Глава города Эдхам Акбулатов уточнил, что со стороны городской администрации дорожникам не создается никаких проблем. Например, 168 квартир, в которые должны быть переселены жители домов, попадаю-

щих под снос, будут готовы уже в декабре. Единственная сложность заключалась в оказании помощи ОАО «ВС ЗМК» с целью ускорения поставки пролетных строений. Но в конце ноября строители получают обещанные металлоконструкции, и уже в декабре будут уложены первые перекрытия. Технический надзор осуществляет Мостовое бюро из Санкт-Петербурга.

Глава региона остался доволен ходом строительства моста, но подчеркнул, что необходимо постоянно контролировать обеспечение мостостроителей необходимыми материалами и оборудованием со стороны поставщиков, чтобы ничто не мешало завершить строительство в установленные сроки.

– Безусловно, всем нам хотелось бы, чтобы мост был построен как можно скорее, тем более что он станет ключевым объектом первого транспортного кольца. Но практика строительства таких объектов показывает, что построить его за год нельзя. Срок 40 месяцев, обозначенный

подрядчику, и так сжатый, но мы будем надеяться, что он в него не только уложится, но, может быть, сможет и немного сократить. Это важнейший транспортный объект для города, и мы будем активно продолжать его реализовывать, – отметил глава края.

Общественный контроль – норма жизни

Главную тему совещания, которое проходило в БКЗ, определил во вступительном слове губернатор Красноярского края Лев Кузнецов. Он предложил обсудить проблему повышения качества работы дорожников.

Губернатор отметил, что Красноярский край находится в такой климатической зоне, где все работы дорожники должны заканчивать не позднее 15 октября. К сожалению, в этом году сезон дорожного строительства и ремонта снова выявил недостатки. В качестве примера некачественной работы он привел организацию ремонта на проспекте Мира. Несмотря на контроль, два квартала на центральной улице города пришлось асфальтировать заново. Кроме этого, были другие случаи недобросовестной работы по ремонту дорог.

Губернатор особо подчеркнул, что открытость, контроль со стороны общественности сегодня норма жизни. Внимание

общества заставит, особенно это касается строителей, работать качественно. Говоря о положительных тенденциях, он отметил частичное повышение безопасности строительства.

Лев Владимирович обратил внимание на формирование единой корпоративной культуры. Исповедуя идеологию «Единый край – единые дороги», в итоге должно качественно меняться в лучшую сторону сознательное отношение каждого труженика к результатам своего труда. Дорожное хозяйство – это составная часть единого края, единой страны.

Новации рождаются в поиске

Министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин ознакомил собравшихся с положением дел в дорожной отрасли. Так, общая протяженность дорог в крае превышает 43 тысячи километров. За строительство, ремонт и содержание этой сети отвечает свыше 8 тысяч человек, работающих в отрасли. Общий объем финансирования в этом году составил 10,3 млрд. рублей, из них 3,9 млрд. рублей составили субсидии бюджетам муниципальных образований. 1 млрд. 950,2 млн. рублей выделено на содержание улично-дорожной сети, капитальный ремонт и ремонт УДС профинансирован в объеме 447,3 млн. рублей, а на строительство и реконструкцию УДС затрачено 793 млн. рублей. 447 млн. рублей выделено на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий и подъездов к дворовым территориям, 30 млн. рублей – на ремонт подъездов к садоводческим обществам.

– Безусловно, мы обязаны прислушиваться к критическим замечаниям, – подчеркнул министр. – А они, прежде всего, касаются гарантированного и качественного выполнения дорожно-ремонтных работ. У дорожников такое стремление есть. Сейчас идет поиск новых решений и действий.

Самые масштабные дорожные стройки года, кроме нового моста через Енисей, о котором выше уже шла речь, – это строительство путепровода (ул. Авиаторов – Северное шоссе), реконструкция автомобильной дороги



Лев КУЗНЕЦОВ,

губернатор Красноярского края:

– Объем финансирования дорожной отрасли постоянно увеличивается, но, к сожалению, даже очень большие деньги не гарантируют достойного результата. Несмотря на то, что контроль над качеством работ на дорогах усиливается, нередко рабочие заканчивают сезон поздно осенью и нарушают технологию, укладывая асфальт в дождь и снег. Это серьезные нарушения, но не всегда они на совести дорожников. Ведь пока пройдет конкурс, определится подрядчик, будет заключен контракт – наступит сентябрь. Чтобы решить эту проблему, необходимо проводить конкурсные процедуры более оперативно, чтобы все работы были завершены максимум до 15 октября. Ведь мы строим дороги в том числе для себя. Мы с вами – такие же жители края и должны понимать, что нам же потом по этим дорогам ездить. Ответственные лица должны изменить свое отношение к работе. Только в этом случае мы будем иметь качественные, безопасные и комфортные дороги.

Красноярск – Железногорск. В ближайших планах приступить к реализации проекта реконструкции развязки на ул. 2-й Брянской. Эти объекты являются базовыми по формированию первого транспортного кольца Красноярска. Также в этом году завершена первая очередь строительства главных улиц улично-дорожной сети комплексной застройки «Новалэнд» в п. Солонцы Емельяновского района. Этот коттеджный поселок – уникальный пример частно-государственного партнерства.

К слову сказать, расширение частно-государственного партнерства – одна из положительных тенденций уходящего года. Кроме «Новалэнды», Сергей Васильевич привел еще два примера активного участия частного бизнеса в реконструкции и строительстве автодорог – это совместные проекты с Новоангарским ГОКом в Мотыгинском районе и ООО «Сибуголь» в Балахтинском районе.

Также в уходящем году началась реализация федеральной программы реконструкции и развития сельских автодорог, в рамках которой в крае реконструированы подъезды к четырем сельским населенным пунктам в Назаровском, Ужурском и Балахтинском районах.

– Финансирование программы – паритетное, – отметил Сергей Еремин. – Почти половину расходов взял на себя федеральный центр: из общей суммы 246,6 млн. рублей 119 млн. выделе-

но из федерального бюджета. Я уверен, что новые дороги станут хорошим стимулом для дальнейшего развития сельского хозяйства в этих населенных пунктах.

К числу знаковых явлений, без сомнения, можно отнести и формирование новых принципов открытости и прозрачности в работе отрасли. Например, составление списков на ремонт подъездов к садоводческим обществам было вынесено на общественное обсуждение, а итоговый перечень объектов для ремонта определен по результатам открытого интернет-голосования на сайте краевого управления автодорог. Всего в этом году было отремонтировано три подъезда к садоводческим товариществам. Начатая работа будет продолжена.

– Я бы хотел отметить еще два объекта – мостовые переходы там, где люди были полностью отрезаны от «большой земли», – подчеркнул министр транспорта. – Это мостовой переход через реку Кемь в Енисейском районе рядом с деревней Малобелая и через реку Кунгус в Ирбейском районе.

Качество и безопасность движения – главное, на что ориентируются в своей работе дорожники. В крае активно внедряется многоступенчатый контроль над ходом дорожных работ, который включает в себя лабораторный контроль со стороны как заказчика, так и подрядных организаций; службы строительного надзора и жилищного контроля; обще-



Сергей ЕРЕМИН,
министр транспорта Красноярского края:

– В среднесрочной перспективе одна из важнейших наших задач, стоящих перед дорожной отраслью края, – постепенное выравнивание качественных характеристик системы межмуниципальных краевых дорог и улично-дорожных сетей муниципальных образований. Для того чтобы этого добиться, нам необходимо ликвидировать сложившийся диспаритет в области финансирования УДС различных муниципальных образований, разработать нормативы затрат на содержание УДС и обеспечить к данным нормативам поэтапный переход. Также нам необходимо сформировать унифицированные требования к порядку планирования работ и реализации муниципальных дорожно-мостовых контрактов.

ственный контроль, осуществляемый при содействии молодежного правительства Красноярского края. Совместно с УГИБДД Красноярского края проработан вопрос о развитии системы видеオフィсации нарушений Правил дорожного движения, которая сейчас работает в тестовом режиме, а в ближайшее время заработает планоно.

Особое внимание в работе отрасли уделяется кадровой политике. При подготовке молодых специалистов активно внедряются новые формы обучения, такие, как выездные занятия для студентов кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» ИСИ СФУ. Лекции проходят на объектах строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог и мостовых сооружений. В числе новаций и стартовавший эксперимент по привлечению студентов-дорожников к работе на производственных предприятиях транспортного комплекса края, в рамках которого четверо студентов начали обучение по индивидуальным программам параллельно с работой в бригадах строителей четвертого моста через Енисей.

В целях повышения открытости и прозрачности действий министерства транспорта Красноярского края в апреле 2012 года при министерстве начал работу Общественный совет. Ведется системное информирование общественности через средства массовой информации, проводится мониторинг СМИ о деятельности дорожной отрасли края. Взаимодействие с населе-

нием осуществляется и посредством Интернета, для чего на сайте КГКУ «КрУДор» предусмотрены вкладки «Обратная связь» и «Голосование». Организована on-line трансляция со строительства четвертого автодорожного моста через Енисей в Красноярске, налажено тесное сотрудничество с молодежным правительством дублеров Красноярского края, под эгидой которого работает сайт krasroad, осуществляющий общественный контроль.

Ответственность на всех уровнях

О том, в каком состоянии находится улично-дорожная сеть столицы края, рассказал в своем выступлении мэр Красноярска Эдхам Акбулатов.

– На объектах УДС Красноярска подрядными дорожными организациями освоено 825 миллионов рублей. Кроме традиционной, в этом году в городе проведено обустройство остановок, ремонт тротуаров, – сказал Эдхам Шукриевич.

Несмотря на то, что специальными контролирующими организациями самое пристальное внимание уделялось качеству ремонтных и строительных работ, в этой работе активно участвовали жители города. И тем не менее 30 процентов объектов улично-дорожной сети отремонтировано с грубыми технологическими нарушениями. Было принято решение: работы не оплачивать до тех пор, пока все замечания не будут устранены. В октябре подрядчикам за счет собственных средств были переделаны работы на площади 14,5 тыс. квадратных ме-



тров, на сегодня не приняты работы по устройству асфальтобетонного покрытия на 1500 кв. м. По итогам года дорожно-ремонтным организациям выдано 102 предписания по некачественному выполнению работ, дорожным организациям предъявлено 58 претензий на общую сумму более 7,5 миллиона рублей. Все эти деньги будут взысканы в бюджет. С организациями (их семь), принимавшими участие в ремонте улично-дорожной сети, ведутся судебные процессы.

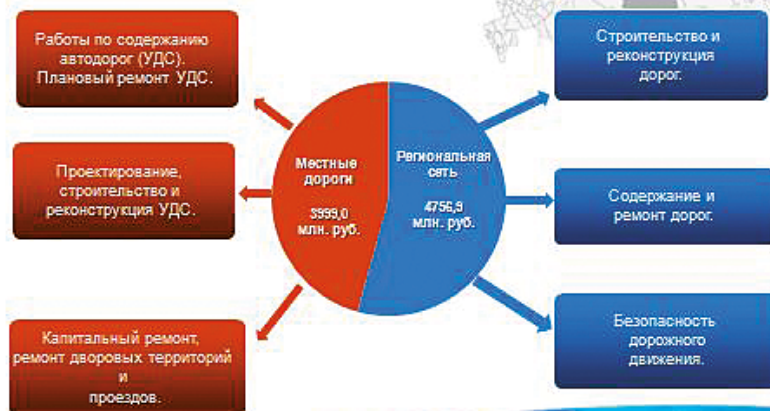
Глава города убежден: в первую очередь нужно менять отношение к своей работе руководителям предприятий и организаций и ответственным лицам. В ходе анализа причин неудовлетворительных результатов глава Красноярска принял жесткие меры.

– Руководители должны нести ответственность за принимаемые ими решения, – уверен Эдхам Акбулатов. – Считаю необходимым сформировать отдельные подразделения в администрации Красноярска, отвечающие за строительство, ремонт и содержание улично-дорожной сети.

Также необходимо, считает мэр, кардинально изменить существующую практику подготовки договорной документации. Сегодняшний шаблон предоставляет слишком много свободы подрядным организациям. Эта практика должна быть изменена. Красноярск является визитной карточкой нашего края. По его внешнему облику люди судят о том, как живут сибиряки, поэтому контракты должны быть предельно жесткими.



Распределение средств дорожного фонда



В ходе обсуждения не только обозначились проблемы дорожной отрасли, но и были высказаны конкретные предложения о повышении эффективности работы на местах. Главное, что в этом большом разговоре, в котором также приняли участие главы районных администраций края и руководители крупнейших дорожных организаций региона, не было равнодушных.

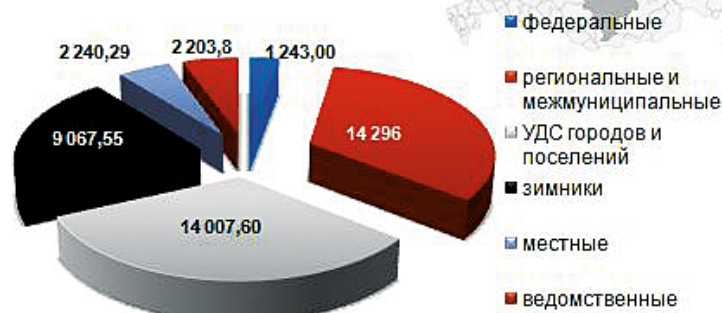
Исполняющий обязанности начальника ФКУ «Байкалуправтодор» Денис Юминов рассказал собравшимся о состоянии сети федеральных автомобильных дорог М-53, М-54 и перспективах строительства глубоких обходов населенных пунктов края. Руководитель КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» Вячеслав Цышук в своем выступлении акцентировал внимание на содержании улично-дорожной сети населенных пунктов Красноярского края. Об этом же на примере своих районов вели речь глава Енисейского района Сергей Ермаков и глава Рыбинского района Сергей Колесов. Доклад о ситуации в сфере безопасности дорожного движения на сети автомобильных дорог Красноярского края в 2012 году сделал заместитель начальника управления ГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю Анатолий Горбатьюк.

Запомнились пожелания губернатора края Льва Кузнецова:

– Мы с вами живем в едином Красноярском крае. Ездим по одним дорогам. Мне хочется, чтобы наши дороги были комфортными, удобными, безопасными и надежно служили людям.

Анатолий КАСАТКИН

Структура сети автомобильных дорог



Итого: 43 058,24 км



Строительство путепровода (ул. Авиаторов – Северное шоссе)





Новые формы сотрудничества

В конце октября состоялся визит представительной делегации Красноярского края в Республику Беларусь.

По словам губернатора Красноярского края, для нашего региона интересен белорусский опыт развития сельского хозяйства, здравоохранения, строительства социальных объектов, градостроительной политики, транспортной инфраструктуры.

– Визит красноярской делегации в Беларусь имеет реальные экономические результаты, – подчеркнул Лев Владимирович. – Объем взаимной торговли Беларуси с Красноярским краем за последние три года увеличился в два раза, составив в 2011 году почти 132 млн. долларов. Я уверен, при обоюдном стремлении наши планы и проекты будут успешно реализованы.

Впрочем, край заинтересован в развитии взаимодействия с Беларусью по всем направлениям, в том числе в сфере высоких технологий:

– Мы получили право развивать ядерно-космический кластер, потому что 90% мирной спутниковой программы разрабатывается, проектируется, строится в Железногорске.

В том, что Таможенный союз и Единое экономическое пространство открывают новые большие возможности для развития экономики, внутренней и внешней торговли, промышленной кооперации, повышения благосостояния людей, нет сомнений и у президента Республики Беларусь Александра Лукашенко.

– На интеграционные процессы у белорусов и россиян особые надежды. В условиях всеобъемлющей международной конкуренции вообще нет времени на раскачку, особенно с учетом вступления России в ВТО. Необходимо эффективно использовать преимущество от снятия барьеров, которые существовали ранее, в том числе в нашей торговле, – отметил он.

– Красноярский край для Белоруссии – перспективный и надежный партнер не только в сфере торговли. Несколько тысяч километров, которые разделяют Минск и Красноярск, не могут препятствовать укреплению наших отношений.

В ходе визита красноярцы смогли посетить следующие пред-

приятия, расположенные в соседнем государстве, – ОАО «МАЗ», ОАО «Амкодор», «Белкоммунмаш» ПО. Руководство города и края смогло лично убедиться в высоком качестве белорусского автопрома, посетив не только заводские конвейеры, но и предприятия, эксплуатирующие белорусскую технику. Ведь она уже давно зарекомендовала себя положительно на дорогах Красноярского края.

Более подробно об этом рассказал министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин:

– В ходе этой поездки меня интересовал транспортно-дорожный комплекс, а Белоруссия представлена широким спектром производства автомобильной, дорожно-строительной техники, троллейбусов и трамваев. Взять хотя бы трактор «Беларусь» – уникальный трактор, словно специально созданный для наших условий. К тому же имеется весь комплект навесного оборудования, что делает его незаменимым в ходе дорожно-ремонтных работ.

Или автомобили «БелАЗ»! Ведь сейчас в крае работает более 400 автомобилей этой марки. Да, есть конкуренция со стороны корпораций Caterpillar, Terex, но в условиях Севера белорусские автомобили показывают хорошие результаты.

Выходим на новый формат взаимодействия с заводом «Белкоммунмаш». В 2011 году краем было приобретено 20 троллейбусов для Красноярска. Отзывы самые лестные и от водителей, и от пассажиров.

Завод занимается и производством комфортабельных трамваев. Но мы должны не только получать готовую продукцию, у нас есть свои ресурсы производить сборку электротранспорта. Это в итоге повлияет на конечную стоимость продукции и позволит взаимовыгодно развивать наше и белорусское производство.

Мы заинтересованы как можно быстрее подойти к определенным предметным решениям двухстороннего сотрудничества с нашими соседями. Первоначально – это открытие сервисных центров. В идеале эффективное сотрудничество должно перерасти из торговых отношений в кооперационные по совместному выпуску готовой продукции.

*Александр ЕФАНОВ
Фото Николая ПЕТРОВА*

Не из-под палки

Состязались студенты транспортного факультета, будущие специалисты отрасли. Изначально предполагалось, что в соревнованиях примет участие семь команд, но их заявилось восемь.

– Команды формировались по специальностям, – говорит заместитель декана факультета транспорта Политехнического института СФУ Виктор Мальцев. – В каждой специальности команду представляли студенты разных курсов – с первого по пятый. Радует, что участники вызвались сами, совсем не из-под палки. Для них это возможность лишний раз пообщаться, потягаться в демонстрации своих навыков и даже получить какие-то знания. Этот праздник не только дань традиции, скорее, продолжение учебного процесса.

Соревнования ежегодно проводятся уже 20 лет. В этом году участникам предстояло продемонстрировать практические умения по замене автомобильного колеса и запуску двигателя, буксировке автомобиля и фигурному вождению, устройству автомобиля и Правилам дорожного движения, а также по диагностике двигателя.

Эта часть состязаний проходила на автодроме факультета, а после в актовом зале учебного корпуса капитаны команд демонстрировали знание эмблем автомобильных марок и определяли по силуэту тип автомобильного кузова. В зачете соревнований оценивались также номера художественной самодеятельности.

Стакан на капоте

Каждый год задания соревнований немного меняются.

– Сегодня, например, все проводится в форме квэста, – говорит исполняющий обязанности декана факультета Игорь Блянкинштейн. – Это студенческий профсоюз предложил. Все команды начинают соревноваться одновременно, каждая выполняет определенное задание, переходя на другое по мере его прохождения.

Самым сложным, пожалуй, было фигурное вождение, осложненное стаканом: в этом году на капоте учебного «Фольксвагена» стоял пластиковый стакан с водой, пролить которую означало потерять баллы. Наверное, последним проезжать «змейку» даже задним ходом было несколько легче – к концу вождения вода в пластиковой таре заметно подмерзла.

А еще каждой команде нужно было протянуть на буксире «УАЗ». В



Морозный экзамен

Накануне Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта в Сибирском федеральном университете прошли соревнования, посвященные этому празднику.

смысле самим, как бурлаки. Только на время.

– Компенсация внешнего температурного режима, – шутит Игорь Блянкинштейн. – А вообще это, возможно, им пригодится в будущем – вдруг до заправки кто-то когда-нибудь не дотянет.

Холод немного повлиял на результативность. Не в лучшую сторону.

– Но, думаю, студентам он не сильно помешал, – ежится от холода Виктор Мальцев. – Больше болельщикам и судьям.

Завести полуторку

В составе судейской коллегии на автодроме мерзли представители администрации, профессорско-преподавательского состава и руководители предприятий-партнеров факультета, на которых студенты проходят практику, а после учебы нередко устраиваются на работу.

К слову, более 95% выпускников устраиваются работать по специальности. За 49 лет на факультете подготовлено более девяти тысяч специалистов по эксплуатации автомобилей и автохозяйств, сервису транспортных технологических машин и оборудования, организации перевозок и управления на транспорте, организации безопасности движения. Вообще, факультет готовит бакалавров и магистров по восьми специальностям.

А на автодроме, между тем, задания по правилам ПДД решались прямо на капоте микроавтобуса, практически в полевых условиях. А это совсем не то, что за учебной партой! Здесь же, на морозе, менились колеса и находились неисправности в зажигании полуторки. Кто знает, что «слома» в нем

руководитель, а тебе нужно найти это, исправить, да еще и завести выдавший виды фронтальной грузовой вичок с помощью рычага-крутки.

После практической части соревнований у участников была возможность отогреться и подкрепиться: полевая кухня дымила здесь с самого начала соревнований. О «солдатской» гречневой каше и горячем чае – совсем не лишними на таком морозе, да после пробивающего аппетита соревновательного куража, позаботилась администрация, договорившись с воинской частью № 7486.

Торт к празднику

Конкурс капитанов в актовом зале проходил под возгласы болельщиков и, чего греха таить, под сказки из зала – так велико было желание участников помочь своим капитанам. Жюри определило и победителей в каждом конкурсе, и команду абсолютного победителя.

Команды, ставшие первыми в отдельных конкурсах, получили от спонсоров – «Тойоты-Крепость», «Медведь Холдинга» и «Сиал Авто» – памятные сувениры, футболки, бейсболки и мягкие игрушки. Стоит заметить, что больше всего призов собрала специальность «Организация перевозок и управления на автомобильном транспорте». Эта же команда стала абсолютным победителем.

Диплом второй степени достался команде «Организация безопасности дорожного движения», третьими стали «Наземные транспортно-технологические комплексы».

Призерам достались торты. Самое то, праздник же!

Сергей ФРОЛОВ
Фото автора



СВОИМИ СИЛАМИ

Строить дороги – дело кочевое. Сегодня нужно быть здесь, завтра – там. Заказчик требует от тебя качества, а сезонность работы – сжатых сроков. Поэтому и делать дорогу лучше с теми, в ком уверен. Иначе говоря, своими силами. Об этом мы говорим с главным инженером ООО «Дорожно-строительная компания» Виктором Даниловым.

Базовый принцип

Если брать во внимание сугубо дорожные работы, то в этом году «Дорожно-строительная компания» откапиталила два участка: один – 5 километров федеральной трассы М-53 в Нижнеингашском районе, второй – 7 километров в Хакасии, в районе поселка Пригорск.

Как компания оказалась в Хакасии, где и своих дорожников немало?

На то есть вполне объективные причины. Во-первых, нужно зарабатывать – для этого предприятия и создаются. Во-вторых, по твердому убеждению руководства компании, хороший коллектив профессионалов должен быть загружен на 100%, и новый рынок, где можно было еще применить свои возможности и силы, всегда кстати. Ну, а в-третьих...

– В требованиях тех торгов были обозначены некоторые параметры, отсутствующие у других участников аукциона, – говорит Виктор Данилов. – Необходимым было наличие опыта строительства, капитального ремонта автомобильных дорог и их ввода в эксплуатацию.

Работали с февраля по октябрь.

Оба объекта велись параллельно. На 99% силами штатных работников. Субподрядчиков привлекали ту же дорожную разметку нанести или установить барьерное ограждение. Все остальное делали своими силами.

Что касается работ в Нижнеингашском районе... Если измерять их не только километрами – это 30 тысяч тонн асфальта, шесть тысяч из которых – щебеночно-мастичного типа. Причем стоит заметить, что асфальт этот – собственного приготовления.

– В Нижнеингашском районе у нас хорошая база, – рассказывает Виктор Данилов. – Свои лаборатория и асфальтобетонный завод, дробильно-сортировочный комплекс, плюс собственные карьеры, железнодорожный тупик, ремонтные мастерские. Все это позволяет нам работать в том районе своими материалами. А вот для ремонта в Хакасии пришлось покупать и щебень, и асфальтобетон.

К слову, еще одна производственная база компании находится в Новоселовском районе, но в этом году асфальтом там не занимались. Не было нужды. Нынче она

была опорной базой для капитального ремонта техники.

Как положено

В штате компании немногим меньше пяти сотен человек. Большая часть – «полевые» рабочие. Насколько это правильно – везти своих в Хакасию, обулаивать им жилье и быт. Не проще ли нанять местных, заключить субподряд?

– Сезонных работников из местных мы набирали для геодезической группы, подсобных работ, но костяк работников всегда должен быть свой, – уверен Виктор Данилов. – Иначе о каком качестве работ может идти речь?!

Но еще из сказок покладистее был, нужно его как положено кормить и баньку ему топить. Принцип старый, но верный.

– На всех участках у нас есть и бани, и столовые, – не без гордости замечает Виктор Данилов. – Взять нижнеингашскую базу. Площадь – 5 гектаров. Там 18 жилых вагончиков, благоустроенное общежитие для инженерных работников, баня, столовая. Даже в Хакасии – пусть это был краткосрочный объект, но баня была оборудована отличная. Впрочем, как и отдельная столовая. Поел, отдохнул, а потом будь добр – отработай как положено.

И работают. Лучше, чем «как положено». И не только на дорогах. С 2010 года одно из подразделений компании работает на олимпийских объектах. На строительстве Богучанского алюминиевого завода тоже участок. Делают там так называемую вертикальную планировку – площадку для размещения будущих цехов и устройства очист-



Дороги Красноярья

ных сооружений. Очень большой объем работ. За шесть месяцев пришлось вывезти оттуда порядка 620 тысяч кубометров земли.

– Это, конечно, не 5 миллионов кубов, которые нам пришлось вынуть при строительстве водосброса Саяно-Шушенской ГЭС, но все равно очень много, – гово-

рит Виктор Данилов. – Тем более что на СШГЭС мы работали три года, а тут одно лето. Вдобавок на Богучанском участке есть одна «маленькая» сложность – дождливая погода и влагонасыщенные грунты. Дождь прошел, и все – «БелАЗы» уже не идут. Поэтому мы пригнали туда пять наших вез-

деходов «КамАЗ» и «Татры» – семь штук. Подключали их. Выработка, конечно, падала, но работа там идет круглосуточно, нагоняли. Сейчас остался небольшой фронт работ, уже заканчиваем. Своими силами.

Петр ДУБЫНИН

Справка

ООО «Дорожно-строительная компания» создана в 2000 году на базе Новоселовского ДСУ. Предприятие способно выполнять работы в любом районе края и за его пределами.

Заказчики и партнеры

2000-2006 гг. – основной заказчик и партнер по ремонту и строительству автодорог – КГКУ «КруДор».

2004-2005 гг. – работа по договору с ООО «Красноярскметрострой» на реконструкции Крольского тоннеля.

2005-2007 гг. – работа по договорам с ОАО «БАМ-тоннельстрой».

2007 г. – заключение договора с Федеральным управлением автомобильных дорог «Байкал».

2008 г. – заключение договора с ЗАО «Организатор строительства Богучанского алюминиевого завода».

2010 г. – заключение договора с ОАО «Газпром-социнвест», строительство олимпийских объектов в п. Красная Поляна и г. Сочи.

Материально-техническая база

ООО «Дорожно-строительная компания» имеет мощную материально-техническую базу: новый асфальтобетонный завод производительностью 120 тонн/час, железнодорожный тупик, дробильно-сортировочный комплекс, карьеры.

Численность штата – 427 человек.

Автотранспортный парк – более 70 единиц, в том числе «КамАЗ», «БелАЗ», «Татра», «Скания». Более 20 единиц тяжелой землеройной техники фирм KOMATSU, HYUNDAI, HITACHI – экскаваторы, бульдозеры, есть еще асфальтоукладчики, катки, автогрейдеры, погрузчики.

Опыт работы

2000-2002 гг. – реконструкция 28 километров дороги Выезжий Лог – Жайма – Кошурниково; капитальный ремонт 7,3 км автодороги Анаш – Тальцы в Новоселовском районе.

2002-2004 гг. – участие в строительстве автомобильной дороги Чита – Хабаровск; ремонт 6,4 км автодороги Кома – Анаш.

2004-2006 гг. – работы по реконструкции Крольского, Манского и Джебского тоннелей на участке Абакан – Тайшет Красноярской железной дороги.

2005-2007 гг. – строительство берегового водосброса Саяно-Шушенской ГЭС (создание многоступенчатого перепада и возведение отводящего канала).

2007-2012 гг. – капитальный ремонт участков и реконструкция федеральной автодороги М-53 «Байкал» общей протяженностью 53 км.

2012 г. – освоен выпуск щебеночно-мастичного асфальтобетона; выполнен капитальный ремонт двух участков федеральных автодорог «Байкал» и «Енисей» общей протяженностью 12 км. За 10 месяцев текущего года освоен объем работ в 660 млн. рублей.

Сегодня

Компания готовится к новому строительному сезону, ведется заготовка инертных материалов, производится ремонт техники и оборудования. В то же время компания работает на строительстве Богучанского алюминиевого завода и объектах Олимпиады в поселке Красная Поляна.

Дороги Красноярска-2013

Уважаемые красноярцы! Приглашаем вас принять участие в общественном обсуждении планов ремонта дворов и проездов на 2013 год. Принять участие могут все желающие. В ходе обсуждения предлагается изменить или дополнить предварительно составленный перечень объектов ремонта на 2013 год.

Перечень – это адреса, где предполагается провести дорожно-ремонтные работы. Они были выбраны на основе предложений, которые внесли красноярцы в рамках акции «Дороги Красноярска-2012» (в перечень были включены объекты, которые не удалось включить в план ремонта 2012 года) с учетом размера бюджетного финансирования. Однако планы вновь выносятся на обсуждение.

Чтобы принять участие в обсуждении, нужно лишь написать на форум о необходимости провести ремонт того или иного двора или проезда из списка, либо предложить другой. Объекты, которые наберут наибольшее количество обращений, будут включены в планы ремонта на 2013 год либо включатся в реестр потребностей для включения в планы ремонта в случаях появления бюджетных средств в результате экономии при проведении торгов или на будущие годы.

Кроме обсуждения на сайте, во внимание будут приняты предложения, присланные в письменном виде. В этом случае предложения можно направлять на адрес администрации своего района:

Свердловский район – 660078, Красноярск, ул. 60 лет Октября, 46;
Кировский район – 660025, Красноярск, ул. Академика Вавилова, 56;
Советский район – 660022, Красноярск, ул. Партизана Железняка, 36;
Центральный район – 660049, Красноярск, пр. Мира, 63;
Железнодорожный район – 660021, Красноярск, ул. Ленина, 160;
Октябрьский район – 660062, Красноярск, ул. Высотная, 15;
Ленинский район – 660123, Красноярск, ул. Юности, 11.

Обсуждение будет продолжаться до 1 января, после чего сформируют окончательные списки объектов ремонта и начнутся торги по определению подрядчиков для выполнения

Администрация г. Красноярска

В Железногорске запускают проект «Транспортная карта»

Уже сейчас транспортная карта обслуживается по всей маршрутной сети Красноярска как на автобусах, так и на трамваях и троллейбусах. Железногорск станет вторым городом в крае, где будет запущен этот проект.

– Это цивилизованная мировая практика формы оплаты проезда в общественном транспорте, – сказал специалист по связям с общественностью муниципального предприятия «ПАТП» Иван Исайкин. – Тем более что она является не только удобной, но и выгодной для пассажиров.

Благодаря ПАТП железногорцы смогут тоже ощутить преимущество транспортной карты и оплачивать проезд по ней не только в Железногорске, но и в Красноярске.

Состоялись переговоры с муниципальным предприятием «Красноярскавтотранс», которое за-

нимается реализацией проекта «Транспортная карта» на территории Красноярского края. По итогам встречи достигнута договоренность об участии ПАТП в краевом проекте. Будет подписан договор между железногорским муниципальным перевозчиком и Красноярскавтотрансом. Ориентировочно в декабре-январе МП «ПАТП» начнет реализацию обслуживания на территории ЗАТО г. Железногорск. Стоимость поездки для пассажира по транспортной карте будет ниже тарифа оплаты наличными на 1 рубль.

– Если реализация проекта на территории ЗАТО окажется успешной, и горожане, почувствовав экономию, будут приобретать карты, стоимость проезда по электронным проездным билетам будет снижена еще на 1 рубль, – добавил Исайкин.

*Администрация
ЗАТО г. Железногорск*

Корректировка программы «Дороги Красноярья»

Финансирование программы «Дороги Красноярья» на 2012-2016 годы в 2013 году будет увеличено более чем на 2 млрд. рублей и составит 12 млрд. 600 млн. рублей.

Значительная часть средств в программе заложена на строительство и реконструкцию автомобильных дорог – 3 млрд. 200 млн. рублей.

Порядка 2 млрд. рублей предусмотрено на содержание краевых автодорог. На ремонтные работы дорог и мостовых сооружений выделено порядка 2 млрд. 500 млн. рублей. Часть средств – 300 млн. рублей – пойдет на устройство и содержание зимних трасс.

Финансирование дорожных работ в Красноярске останется на уровне 2012 года и составит 2 млрд. 790 млн. рублей.

Предусмотренные ранее в программе 500 млн. рублей на строительство и реконструкцию городских улиц перераспределены на ремонт дворовых территорий и ремонтные работы улично-дорожной сети краевого центра.

Часть ассигнований выделена на строительство и ремонт автодорог – 1 млрд. 203 млн. рублей. На содержание городских улиц – 704 млн. рублей, на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий запланировано 460 млн. рублей, на ремонт улично-дорожной сети – 414 млн. рублей.

Также в рамках программы «Дороги Красноярья» на 2012-2016 годы в 2013 году выделены средства на обеспечение безопасности дорожного движения, ремонт и содержание подъездов к садоводческим обществам, контроль над перевозкой тяжелых грузов, создание системы метеорологического наблюдения и другие мероприятия.

Красноярцев призывают контролировать общественный транспорт

В сети Интернет появилась площадка по сбору заявлений о нарушениях автотранспортных предприятий. Группа Krastransport создана в социальной сети «ВКонтакте», ее создатель – молодежное правительство Красноярского края.

Информацию о нарушениях маршрутных автобусов может оставлять любой житель Красноярска. Для этого нужно указать госномер автобуса, его маршрут, приложить фото- или видеоподтверждение нарушения, его подробное описание и контактные данные заявителя. После чего команда проекта оформляет необходимые запросы и передает их в контролирующие органы: департамент транспорта администрации Красноярска и министерство транспорта Красноярского края. К случаям нарушений в общественном транспорте относятся:

- не объявлять остановки;
- водитель открывает или закрывает двери транспортного средства на ходу;
- высадка пассажиров не по правилам: до остановки, после остановки, высадка на второй полосе и т.п.;
- кондуктор использует ненормативную лексику, хамит, не отвечает на вопросы;
- водитель курит во время движения транспортного средства;
- количество сидячих мест не соответствует технической документации;
- водитель заканчивает маршрут раньше конечной остановки;
- грязный салон, порванные сиденья;
- сиденья не закреплены и др.
- Имея опыт организации электронных площадок по общественному контролю, таких, как «Наши дороги: krasroad.ru» и krasalco.net, мы решили развивать направление, связанное с общественным транспортом. Если перевозчики добились повышения тарифов, то почему мы должны закрывать глаза на качество предоставляемых услуг? А имеющийся опыт позволит нам быстро и эффективно работать с заявлениями, – отметил председатель молодежного правительства Владимир Зубенко.

*Пресс-служба
молодежного правительства*

Система уличного видеонаблюдения

В этом году в Шарыпово местный бюджет выделил около 800 тысяч рублей на целевую программу «Безопасный город». На эти деньги специалисты закупили и установили в Шарыповском межмуниципальном отделе полиции базовый сервер и комплект оборудования, чтобы принимать и хранить информацию с камер наблюдения, установленных на городских улицах. Мощность сервера позволяет одновременно завести на него больше 60 камер с высоким разрешением изображения, к тому же способных снимать и по ночам. В этом году, на первом этапе программы, их установили семь. «Электронные глаза» теперь круглосуточно наблюдают за тремя выездами из города и четырьмя наиболее оживленными и людными улицами.

– Видеозапись уже помогла нам недавно разобраться с серьезным ДТП, – рассказал и.о. начальника МО МВД РФ «Шарыповский» Юрий Дементьев. – Один из водителей отрицал свою вину в столкновении и утверждал, что его «подрезали». Однако камера четко показала, что причиной происшествия стало банальное превышение им скорости.

Полицейские рассчитывают, что система осложнит жизнь нарушителей дорожного движения, автогонщиков и уличных хулиганов. На днях удалось отстоять от вандалов городскую новогоднюю елку, у которой пытались обломать ветки. Глава Шарыпово Вадим Хохлов побывал в отделе полиции и убедился в работоспособности системы. В следующем году программа «Безопасный город» продолжится. Теперь средства пойдут на массивную установку видеокamer, чтобы покрыть сетью наблюдения как можно больше улиц и дворов Шарыпово.

Администрация г Шарыпово

Подготовка специалистов

В СФУ состоялось рабочее совещание «Проблемы подготовки кадров для автотранспортной отрасли региона». В работе совещания приняли участие министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, первый проректор по экономике и развитию СФУ Павел Вчерашний, директор Политехнического института СФУ Евгений Бойко, руководители отраслевых структур и предприятий, преподаватели факультета транспорта СФУ.

Павел Вчерашний, открывая встречу, подчеркнул, что инициатива открытого разговора за «круглым столом» идет «снизу» – от факультета транспорта, который прежде всего заинтересован в качестве своих выпускников, создании точек соприкосновения с реальным сектором экономики, совместных точек роста для подготовки востребованных специалистов.

Сергей Еремин, отмечая своевременность совещания, обратил внимание собравшихся, что в отрасли края есть предприятия с высоким уровнем кадрового и технологического ресурса, которые нуждаются в притоке современных специалистов инженерного профиля.

– Университет должен обучать студентов с предвидением будущего. Из «тепличных» специалистов, не имеющих серьезной производственной практики, трудно выра-

стить профессионалов, способных продвигать нашу отрасль дальше и, тем более, быть руководителями, дефицит в которых мы ощущаем, – сказал министр.

На совещании обсуждались вопросы, связанные с организацией тесной интеграции факультета транспорта с работодателями, эффективной производственной практикой, подготовкой «штучных» специалистов по индивидуальным планам, усилением экономического блока в подготовке инженеров. С одной стороны, преподавательский состав только выиграет, если будет знать реальные проблемы предприятий и вести обучение в русле краевой политики в области развития автотранспорта. С другой – без участия производителей трудно сформулировать квалификационные требования к будущему специалисту, соответствующие государственным образовательным стандартам третьего поколения, невозможно готовить качественные дипломные проекты в отрыве от производства.

По словам министра транспорта края Сергея Еремина, концентрация усилий обеих сторон позволит шаг за шагом продвигать общее дело – подготовку кадрового потенциала автотранспортной отрасли региона.

*Пресс-служба Сибирского
федерального университета*

Мелочей не бывает



КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» снова признано лучшим социально ориентированным предприятием. В прошлом году таковым его считали городская администрация и краевое руководство. Диплом этого года – от города – уже третий.



– говорит Валентина Губенко. – А мы добились, что у нас оно идеальное – везде специальные светильники без так называемого мерцания. Даже в гараже. И в лаборатории стоят лучшие вытяжки и новое оборудование для испытаний битума, а дробилка изолирована от работников: мы постарались максимально ликвидировать шумовой фактор. Как все другие.

Третий диплом социально ориентированного предприятия – тому подтверждение.

Чего нельзя

Диплом социально ориентированного предприятия – это положительная оценка трехстороннего партнерства между КГКУ «КрУДор», профсоюзом и администрацией города, но прежде всего это оценка того, как к охране труда относятся на предприятии.

Что такое охрана труда? Не кривая душой, признаем, что в свое время она ограничивалась инструктажем для профформы: устраиваешься в отделе кадров, с трудом ловишь на месте инженера по технике безопасности, слушаешь, а чаще просто читаешь инструкцию, что можно, чего нельзя, расписываешься в журнале, и, по большому счету, все.

С того времени понятие «охрана труда» заметно расширилось.

– Первое – это по-прежнему вводный инструктаж, – говорит главный специалист по охране труда КГКУ «КрУДор» Валентина Губенко. – Работник должен четко знать свои обязанности, а также что должен предоставить ему руководитель. Чтобы отправить человека работать на дорогу, нужно обеспечить его спецодеждой, исправным оборудованием, а также гарантировать ему все нормы по охране труда. Каждое рабочее место у нас

прошло аттестацию, а каждый сотрудник – ежегодный медосмотр. Это необходимо, так как наша деятельность связана с множеством вредных факторов, и мы обязаны оградить работника от возможных заболеваний. Кроме того, мы организуем теоретические и выездные практические занятия по пожарной безопасности и оказанию первой медицинской помощи. С кострами, огнетушителями, носилками... Это для того, чтобы наши сотрудники умели правильно действовать и при несчастном случае, и в случае пожара.

Затратное дело

Спору нет, охрана труда – дело затратное. Чтобы провести аттестацию рабочих мест, нужны средства. Проведение замеров освещения, температуры и электромагнитных волн, составление документации, закупка спецодежды и оборудование рабочего места – это все деньги. Руководитель управления Вячеслав Цышук уверен, что экономить на этом нельзя. Даже в мелочах, хотя их, как известно, не бывает.

– Я достаточно долго работаю в этой должности, поэтому могу заявить: практически везде освещение в помещениях недостаточное,

Расставляя акценты

У кого-то может возникнуть вопрос: а судьи кто? Уровень охраны труда и безопасности производства сначала проверяет федеральная инспекция. Раз в три года. Хотя может нагрянуть в любое время. Если есть хотя бы малейший недочет, придется исправлять. Устранение оценивается повторной проверкой. На основе заключения федеральной инспекции в прошлом году управление и получило краевой диплом.

На городскую оценку подаются показания предприятия с приложенным заключением федеральной инспекции.

– Когда мы подали документы на «город», к нам в «гости» приходил главный специалист по охране труда администрации Железнодорожного района, – улыбается Валентина Васильевна. – Не знаю, специально или нет, но... У нас все равно нарушений не найти. Я должна предвидеть любые замечания. Другой их не заметит, скажет, что все хорошо, а я их вижу, стоит мне зайти в кабинет или производственное помещение. Будем ли мы подавать документы на диплом в следующем году? Может быть. Не это главное. Главное – чтобы травм не было. Нельзя забывать, что работника ждут дома живым и здоровым.

Андрей СМЕРНОВ

Забывать про стандарты

Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал Указ о награждении заместителя руководителя КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» Николая Михайловича Лукьянова медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.



– **Николай Михайлович, вы помните день, когда пришли работать в управление, тогда еще дорожный фонд?**

– Конечно, 1 ноября 1994 года. Пришел на должность, которой до этого здесь не было, как и службы по мостам, она только создавалась. Мне предложили место начальника подотдела мостов в отделе содержания автодорог. Так, кажется, называлась должность. А до этого, с 1986 по 1994 год, работал на линии в мостовых организациях.

– **Медаль – это награда за заслуги в течение всей вашей работы или за какое-то определенное достижение?**

– Такая медаль дается за определенное дело. В моем случае – это награда за успешное введение в эксплуатацию моста через Енисей на обходе Красноярска. По сути, этот мост – часть трассы М-53 и поэтому имеет федеральное значение. Мы сдали его в 2008 году. К тому времени были сданы многие подобные объекты, в том числе долгострой мостостроения, поэтому в 2009 году Росавтодор и Минтранс России составили список на награждение правительственными наградами. И я в него попал.

– **В 2009 году составили список, сейчас заканчивается 2012 год. Почему «награда нашла своего героя» лишь спустя три года?**

– Честно говоря, не знаю точно, в чем проблема. Несколько раз документы возвращались, и приходилось в них что-то менять и обновлять. Видимо, были причины. И вот 10 ноября, в субботу, когда меня даже в городе не было, пришла поздравительная телеграмма, подписанная министром транспорта России, о награждении правительственной наградой в соответствии с Указом Президента РФ. Мне позвонил Вячеслав Владимирович – наш руководитель, он как раз в это время был на работе, поздравил. Я сначала не то что не поверил, даже

не понял, что за телеграмма, с чем меня поздравляют. Какое-то время не верилось, что все закончилось таким вот образом. Я считал, что все это дела давно минувших дней, и жил более свежими событиями.

– **Это ведь не первый ваш мост?**

– Мой первый, в качестве куратора объекта от заказчика, был в 2004 году, когда я курировал завершение строительства совмещенного моста через реку Кизир в Курагинском районе. Он стоял недостроенным по вине инвесторов, краевые власти взяли его на финансирование, и мы успешно завершили строительство. Мост позволил открыть вывоз руды с левобережья на рудник «Краснокаменский».

А мост на обходе Красноярска – мой первый внеклассный мост. 814 метров. Характеристики отличны от обычных, а проект является отступлением от стандартных, типовых решений. В принципе, то, что это мост через Енисей, говорит, что он не может быть стандартным. Он в любом случае должен быть внеклассным и, может быть, даже уникальным.

В прошлом году сдали еще один непростой объект – самый длинный в крае мост через Ангару в Богучанском районе. Длина – 1608 метров!

– **Но медаль вам присвоили именно за мост на обходе. Так в чем именно его уникальность?**

– Как правило, мосты имеют два судоходных пролета, а здесь из-за условий судоходства в том месте необходимо было обеспечить пропуск плавсредств под одним пролетом. Это означало, что его длина должна быть не менее 220 метров. А сделать такое было довольно сложно уже потому, что обычные 150-метровые балки сюда не подходили. Пришлось забыть про стандарты.

– **Когда строишь нестандартный мост, не возникает сомнений в его безопасности?**

– Мы уже 20 лет работаем с одним проектировщиком. Раньше они назывались «Ленгипротрансмост», сейчас – ООО «Трансмост». Это питерская компания с 80-летним опытом проектирования мостовых сооружений. Классные специалисты, которым полностью доверяешь. Их нестандартные фундаментные системы и сооружения основаны на индивидуальных расчетах по опорам и пролетным строениям. И я на 100 процентов уверен, что мост, выполненный строго по проекту, будет служить долгие годы.

Владимир НИКОЛАЕВ

Награды – достойным

От всего сердца поздравляем Николая Михайловича Лукьянова с заслуженной наградой и желаем ему дальнейших профессиональных успехов.

Правительственная награда – это достойная оценка профессионализма, трудовых достижений, большого опыта и значительного вклада в развитие отрасли. А компетентность, ответственность и авторитет среди земляков станут залогом новых успехов в дальнейшей работе.

Николай Михайлович, желаем, чтобы никогда не иссякал Ваш неисчерпаемый энтузиазм и постоянное стремление к созиданию. Пусть Вам хватает физических сил и здоровья на реализацию всех проектов, которых у Вас еще немало.

От всей души желаем Вам счастья и благополучия!

Коллектив КГКУ «Крудор»



Механизм контроля

Как поется в песне, молодым везде у нас дорога. Особенно если эта дорога находится под их же контролем. Почти два года назад ребята из комитета транспорта молодежного правительства края решили взять дороги под свою опеку при помощи сайта. Мы беседуем об этом с инициатором создания портала krasroad.ru Владимиром Зубенко.

Со скрипом

– Владимир, как появилась эта идея?

– Идея проекта родилась в феврале прошлого года. Тогда я еще был студентом СФУ. Факультет строительный, но так получилось, что практику я всегда проходил в дорожно-строительных организациях. Мне это было интересно, и я задумал создать механизм общественного контроля над работой дорожников. Но не такой, как на сайте администрации города, где люди пишут в одностороннем порядке, а реакции на них, как правило, нет.

Нужен был сайт, на котором любой житель края мог бы сообщить о нарушении, приложив к нему подтверждающее фото или видео, чтобы в отношении виновных были приняты меры, а нарушение исправлено. А житель мог бы проследить на сайте весь цикл реагирования на его жалобу. Ну, или как минимум получил бы мотивированный ответ.

– Где была гарантия, что к вашему сайту станут прислушиваться «наверху»?

– Это оказалось самым сложным. Тогда еще не понимая всего механизма, я пошел в молодежное правительство. Меня взяли помощником руководителя комитета по транспорту, и около двух меся-

цев я ходил по кабинетам, знакомясь с заказчиками, пытаюсь заинтересовать их своей идеей. Не получалось.

– Почему?

– Представьте, пришел какой-то паренек с улицы и пытается что-то навязать. Поэтому обычно отмахивались: «Да, инициатива классная. Пусть пишут, постараемся отвечать». Но ничего не обещали. В какой-то период у меня появились сомнения, что все получится, но потом я познакомился с тогда еще заместителем министра транспорта Сергеем Васильевичем Ереминым. Ему идея понравилась, и именно он дал проекту, скажем так, административный толчок. Началось выстраивание отношений.

– Указанием «сверху»?

– Не совсем так. Сергей Васильевич мог сказать мне: «Сегодня пойдешь к тому-то. Я позвоню». Он просто объяснял заказчикам, что механизм обратной связи с жителями – это не дополнительная нагрузка, а помощь в осуществлении контроля над работой подрядчиков. Ведь в конечном итоге все борются за качество.

– Спорное утверждение.

– Согласен, не все так гладко, как хотелось бы, но в отношении КруДора, федералов и департамента городского хозяйства во-

прос двусторонних отношений после этого стал решаться в положительную сторону.

И так получилось, что как-то раз в этот период мне довелось ехать в сторону Дивногорска. Дорога там, сами знаете, сильно петляет, и за одним из поворотов я чуть не влетел в каток – там шли дорожно-ремонтные работы. И никаких предупреждающих знаков! Вышел, поругался с рабочими, снял все на камеру, а когда вернулся, показал это в то время еще заместителю начальника «Байкалуправтодора» Денису Юрьевичу Юминову. Компании, проводившей работы, выставили штраф 50 тысяч рублей, мастера наказали, и я понял, что моя идея действительно может работать.

– Единичный случай – это еще не система. Уверен, механизм пришлось долго раскачивать.

– Год. Практически год все сообщения на сайт я писал сам. Красноярск большой город, и, чтобы о тебе узнали, нужно постоянно быть на слуху, попадать в СМИ. И в течение всего прошлого года я лично ездил на все ремонтируемые объекты. Если видел, что работы ведутся с нарушениями, обращался в дорожный отдел департамента городского хозяйства. Тут же приезжали сотрудники, составляли предписание, и в тот же день оно появлялось у нас на сайте вместе с фактом нарушения и подтверждающими фотографиями.

К концу 2011 года на сайте было около 60 сообщений, в том числе от жителей, и таким образом krasroad.ru заставил подрядчиков переделывать тысячу квадратных метров дорог. Механизм начал работать.



Недетские игры

– Помимо «направляющей руки» нынешнего министра транспорта, какую-то еще помощь «взрослых» вы получали? Ту же финансовую?

– Финансовую поддержку мы получили на всероссийском молодежном форуме «Селигер-2011», где наш проект был признан лучшим. На его развитие нам был выделен грант – 70 тысяч рублей. Переделали сайт. Первый мы делали сами, силами нашего молодежного комитета транспорта, вчетвером. Кто-то умел рисовать, кто-то программировать... А новый сайт писали профессионалы. Остатки средств ушли на рекламу – видеоролик, автомобильные наклейки, календари. Нужно было себя позиционировать.

– Это в прошлом году. А что наметилось в этом?

– В этом году по просьбе министра мы попробовали «протестировать» дворы. И тут начались новые проблемы. Если на дорогах общего пользования более-менее ясно, кто за что отвечает, то с дворами все гораздо сложнее. Постоянно натыкаешься на стену бюрократии. Элементарно разобраться, к кому обратиться по поводу нарушения, зачастую очень сложно. Однако радует тот факт, что на сайт уже жители пишут. Они реально понимают, что их двор в лучшем случае ремонтируют раз в 20 лет, и если они сейчас закроют глаза на то, что это делается как попало, то последующие 20 лет им придется видеть последствия такого ремонта.

К сожалению, нам еще не до конца удалось отладить систему взаимодействия с районными властями и управляющими компаниями. Главная проблема – оперативность. Точнее, ее отсутствие. Будем решать этот вопрос совместно с мэром города. Понимание и заинтересованность у Эдхама Шукриевича Акбулатова есть.

– Пришла пора вырастить «из штанишек» молодежного правительства?

– Месяц назад в Москве, можно сказать, случайно у меня случилось встретиться с министром

по связям с открытым правительством Михаилом Анатольевичем Абызовым. Рассказал ему о нашем проекте. Оказалось, что проект по идеологии очень подходит политике открытого правительства. Наш край является одним из 17 пилотных субъектов, где запускается программа «Пилотный регион». Здесь появится большой портал, где будут зарегистрированы все руководители – от губернатора до глав муниципальных образований, появится прямой контакт жителей с чиновниками и линия общественного контроля. Над ЖКХ, медициной, торговлей и прочим.

И наш сайт может оказаться здесь как нельзя кстати. Но нужно будет работать уже не от молодежного, а от «взрослого» правительства. Мы обсудили это с Абызовым, а через день в Москву прилетел наш губернатор, и вместе мы обозначили задачи молодежному правительству по переводу krasroad.ru в систему общественного контроля на сайте открытого правительства Красноярского края.

– Что от вас требуется?

– Сайт должен получить регламент, обязывающий чиновника отреагировать на наши действия. Это когда чиновник через наш сайт получает, допустим, 30 писем, и на все он обязан мотивированно ответить. Не просто «нет, нельзя», а именно мотивированно.

– Сайт будет работать сугубо в колее общественного контроля?

– Здесь наметилось еще два направления. Первое – предложения по модернизации уличного движения. Начали это развивать в конце прошлого года. Люди пишут, например, что на том или ином перекрестке нужен светофор. Объясняют почему. Или, допустим, что там-то надо поставить знак. Сделать пешеходный переход. Расширить дорогу. Но обязательно с пояснением зачем. Предложение рассматривается на заседании Общественного совета, а мы получаем тот или иной развернутый ответ.

– В какие сроки рассматривается предложение?

– К сожалению, они не обозначены. Предложение может «висеть» сколько угодно. Все опять упирается в отсутствие регламента.

– А второе направление?

– Это раздел «Библиотека». Только начинаем им заниматься. Его суть в следующем. Перед началом ремонта мы выезжаем на место, фотографируем, как все выглядит «до», выставляем снимки на сайте, указываем дату и подрядчика. Возможно, что договоры и контракты тоже. После окончания ремонта мы фотографируем картину «после» и также выкладываем на сайт, вместе с актами приемки работ – кто принял, когда, как.

Для чего это? На все дорожные ремонты дается гарантия от трех до пяти лет. И если жители видят, что, например, в отремонтированном позапрошлым летом дворе асфальт весной тает вместе со снегом, они могут проверить в нашей библиотеке «историю» ремонта. Убедиться, что гарантийный срок еще не истек, зафиксировать последствия «снеготаяния» и через наш сайт обратиться с претензией в администрацию города. Там будут обязаны привлечь отремонтировавшего двор подрядчика к исполнению гарантийных обязательств.

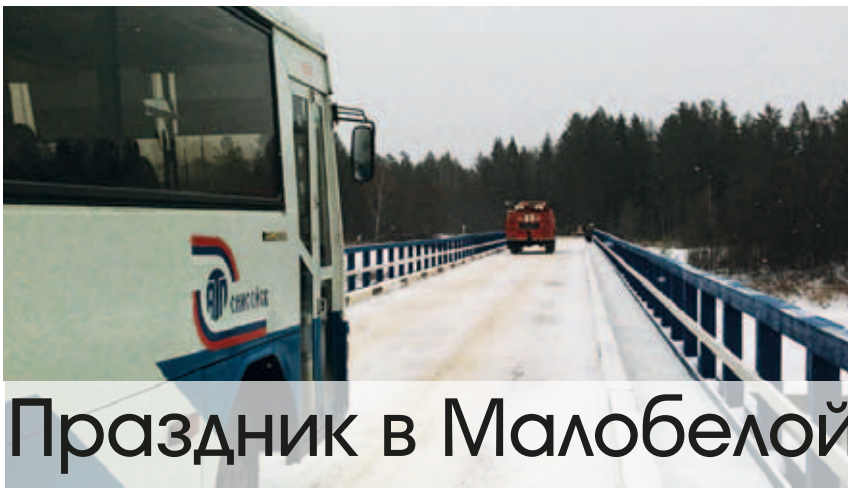
– Это все хорошо, но возникает вопрос: почему житель, исправно платящий налоги, должен контролировать ремонтные работы?

– Этот вопрос мне часто задают на сайте. Безусловно, этим должны заниматься контролирующие органы власти. Но, к сожалению, законодательная база дорожной отрасли выстроена таким образом, что пока подрядчика не заставить нести ответственность, сам себя контролировать он не станет. И без помощи жителей здесь не обойтись. А подрядчики будут знать, что любой прохожий может оказаться контролером. Уже знают.

– Что должно произойти, чтобы подрядчик начал контролировать сам себя?

– Я считаю, что сразу после окончания работ подрядчик не должен получать всю сумму целиком. Нужно перейти на систему контрактов, когда деньги за отремонтированный объект будут перечисляться подрядчику несколькими траншами через определенные периоды времени до окончания срока гарантийных обязательств. Тогда строить некачественно станет невыгодно. Каждый должен отвечать за то, что делает.

Андрей МОСКОВ



Праздник в Малобелой

У реки Кемь сложный характер. Один из притоков Енисея, она протекает сразу по нескольким районам края. А в устье ее стоит старинный град Енисейск.

Почти весь год Кемь тихая, спокойная, безобидная. Но вот весной, когда начинается ледоход и паводок, да еще и корчеход – это когда коряги, водой с корнем вымытые, по реке плывут... Лучше на пути Кеми не попадаться. Снесет. Как из года в год сносила деревянный мост, соединявший ее берега у деревни Малобелая Енисейского района.

Кто и когда впервые построил старый мост – история умалчивает. Лет 20 назад. Или 30. Строили его хозспособом и без проекта – ну, то есть тоже не совсем понятно, кто и как. Принимали и регистрировали по факту – по принципу «что бог послал». Каждую весну его смывало – и каждое лето строили заново. На время восстановительных работ переправиться через Кемь возле Малобелой можно было только на лодках. Старый мост, после того как его в очередной раз разрушало водой, течение прибывало к берегу, где он и оставался догнивать.

По логике, из-за ограниченной транспортной доступности Малобелая давно уже должна была попасть в список умирающих деревень, коих в нашем крае (да и во всей России) предостаточно. Но нет – живет Малобелая, несмотря ни на что, и здравствует. Каждый четвертый житель деревни – в возрасте до 18 лет. Причем малышни, которая еще и в школу-то не ходит, почти 30 человек! Их родители – люди работающие, у всех крепкие хозяйства, многие активно занимаются предпринимательской деятельностью. Ну, вот как отмахнешься от Малобелой с ее мостом?

– Мы сделали проект под расчетный паводок и ледовые нагрузки, – рассказывает начальник отдела ремонта и содержания искусственных сооружений краевого управления автодорог Сергей Гончаров. – Новый мост получился комбинированным – с железобетонными опорами и металлическим опорным строением. Его протяженность – 108 метров, в то время как в деревянном исполнении он был около 40 метров длиной.

Заметно расширилась и проезжая часть.

Подрядчик – крупная, хорошо известная в нашем крае организация ООО «Мостремстрой». Общая стоимость работ, проведенных на условиях отсроченного платежа, – около 35 млн. рублей. Зашли на объект мостовики в первых числах июля, а уже в середине осени переправа была готова.

На торжественное открытие нового моста, ставшее настоящим праздником для жителей и Малобелой, и всего Енисейского района, были приглашены высокие гости – министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин, полномочный представитель губернатора в Приенисейском округе Юрий Захаринский, глава администрации Енисейского района Сергей Ермаков.

– Я благодарен губернатору края за принятое решение. Он услышал обращения жителей и ходатайство отраслевого министерства о том, что эту проблему необходимо решить, для того чтобы поселок развивался. Теперь жители будут чувствовать себя полноценно, не испытывая дискомфорта, отправляясь на транспорте по своим делам, – сказал в своем выступлении Сергей Еремин.

Мария КЛИМОВА

Уважаемый Лев Владимирович!

Мы, жители деревни Малобелая и деревни Мариловцева Енисейского района, хотим выразить Вам огромную благодарность за то, что в этом году нам построили капитальный мост через реку Кемь.

Мы знаем, что строительство моста не было запланировано, средства не были предусмотрены, тем не менее решение было принято. Никто из нас, жителей, не ожидал такого поворота событий. С 17 апреля, полгода, мы жили в ожидании главного события в жизни деревни. Торжественное открытие состоялось 25 октября.

Наши деревни известны с конца XVIII века, и никогда не было моста через реку Кемь. До Енисейска добирались по-всякому. В последние лет 30 строился временный мост, который каждую весну уносило паводком. Деревни по 2-2,5 месяца жили без транспортного сообщения. Боялись пожаров, боялись, что кому-нибудь станет плохо, и скорая медицинская помощь быстро к нам не попадет. Вся эта ежегодная канитель доставляла массу неудобств. Хоть и небольшое теперь у нас население, а люди каждый день ездят в город и обратно. У всех разные дела.

Год назад у нас появилась сотовая связь (тоже долгожданное событие), теперь вот – капитальный мост (когда и мечтать перестали!). Некоторые пожилые семьи хотели уезжать, а теперь решили остаться. Действительно, транспортная доступность – великое дело, решает многие проблемы. Сейчас вот ждем многодетную семью из другого села (хоть село недалеко, а дорога туда не круглый год, так что у нас теперь лучше).

Приятно почувствовать, что мы – не забытая Богом деревня. Да, когда-то и у нас было многолюдно, был большой колхоз. Теперь не так. Но со строительством моста мы связываем наши надежды и планы на дальнейшую судьбу наших деревень.

Жители деревень Малобелая, Мариловцева

Наступили морозы, на реках появляется шуга, они постепенно затягиваются льдом. Навигация подошла к концу. О том, какой она была, наш разговор с генеральным директором ОАО «ПассажирРечТранс» Леонидом Федоровым.

– Если характеризовать прошедшую навигацию, то она была очень сложной, если не сказать тяжелой. И дело не только в очень малой воде, которой даже старожилы не помнят. С конца июля по начало августа в тайге бушевали мощнейшие пожары, задымленность русла Енисея, особенно в районе Енисейска и до Бора, была настолько высокой, что из-за резко ухудшившейся видимости нам пришлось отменить некоторые рейсы. Еще восемь рейсов мы были вынуждены отменить во второй половине сентября, около полутора тысяч билетов пришлось вернуть пассажирам.

Хочу выразить благодарность экипажам судов, которые в таких сложных условиях отработали без нареканий и подтвердили свой высокий профессионализм.

– Убытки из-за отмены рейсов были высокими?

– Мы недополучили примерно 10 процентов пассажиров, но эти цифры были компенсированы увеличением пассажиропотока на других линиях, например, Енисейск – Бор. Хочу обратить ваше внимание на то, что «ПассажирРечТранс» – социально ориентированное предприятие, наша главная задача – не доход, а оказание качественных услуг по перевозке пассажиров по Енисею и его притокам. Мы обеспечиваем связь между десятками населенных пунктов, где нет автодорог, железнодорожного или воздушного сообщения.

В существующих экономических условиях речные пассажирские перевозки слишком дорогостоящие. Чтобы облегчить жителям отдаленных поселков финансовое бремя, администрация края возмещает им через субсидии часть затрат. Например, если взять самую дальнюю линию Красноярск – Дудинка, пассажир, по сути, оплачивает лишь 50 процентов стоимости билета. Остальное платит край.

С учетом всех доходов и субсидий на перевозки мы в этом году

Навигация закончилась. Работа продолжается



планируем выйти, как говорится, «на ноль». Например, в Хабаровске пассажирскими перевозками по Амуру занимается Амурское речное пароходство. У них убытки порядка 30 миллионов рублей, и они хотят отказаться от предоставления этого вида услуг.

– Леонид Иванович, сколько пассажиров вы перевезли в навигацию-2012?

– Только на пассажирских линиях перевезли около 70 тысяч человек. Если же считать с паромными переправами – а их у нас девять, то цифра будет в несколько раз выше. Примерно 425-430 тысяч человек. Плюс около 150 тысяч легкового автотранспорта и 10 тысяч грузового.

Четыре переправы еще не закрылись, три из них – в Галанино, Предивинске и Язаевке – будут работать вплоть до ледостава. По сравнению с прошлым годом объемы пассажирских перевозок остались примерно на прежнем уровне, а по паромам у нас зафиксирован рост на 4-5 процентов.

– «До ледостава» – это долго?

– Ориентировочно до 22-25 декабря. Кстати, вот еще одна отличительная черта навигации-2012: в этом году впервые в истории Красноярского края в районе Даурск – Черемушки будет организована круглогодичная навигация. После того как замерзнет срединная часть водохранилища, мы возобновим работу паромной переправы – ее будет осуществлять судно на воздушной подушке, которое станет перевозить пассажиров. У нас три

таких судна, нагрузка на них большая, особенно в межсезонье.

– Суда на воздушной подушке – это же недавние приобретения?

– Да, они были куплены два года назад за счет краевого бюджета. Вообще, хочу сказать, в нашем крае большое внимание уделяется флоту, пассажирским перевозкам, работе паромных переправ на Енисее и Ангаре.

Одна из самых острых проблем – обновление подвижного состава, работающего на линии Красноярск – Дудинка. У нас там работают три теплохода: «Михаил Лермонтов» ходит до Игарки, а «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов» – им, к сожалению, уже более 50 лет – до Дудинки. Уже выбран проект, определен завод, который будет строить нам пассажирские суда. Сейчас решается самый сложный вопрос – финансирования. Замена трех теплоходов требует более полутора миллиардов рублей. Это большие деньги, без помощи федерации не обойтись.

В целом же я могу уверенно сказать, что техническое обновление пассажирского флота на Енисее состоялось. Приобретены суда на воздушной подушке, активно работает скоростной флот – на замену устаревшим «Ракетам» и «Метеорам» приобретено четыре скоростных теплохода. Главная наша задача – поддерживать его в исправном состоянии и выполнять принятые на краевом и муниципальном уровнях социальные программы.

Александр ПОПОВ

Светофор сказал нам строго: «Осторожно, здесь дорога!»



Напомним, ранее все светофоры в Красноярске работали до 22 часов, а затем многие переключались в режим «мигающий желтый». Подобная практика применяется в большинстве городов, чтобы не создавать помех при движении по дорогам ночью, когда ни пробок, ни пешеходов на улицах практически нет. Однако специалисты, проанализировав статистику аварийности на дорогах за последний год, а также учитывая мнения сотрудников ГИБДД и пожелания жителей Красноярска, приняли решение перевести светофоры в круглосуточный режим работы. Предполагается, что эти меры помогут сделать городские улицы безопаснее и приведут к уменьшению количества аварий с участием пешеходов. Новый режим работы внедрен на всех светофорных объектах столицы края.

Все светофоры в Красноярске отныне будут круглосуточно работать в обычном режиме – такое решение приняли специалисты отдела организации дорожного движения департамента городского хозяйства.

Кроме этого, в 2012 году в городе будет установлено в общей сложности 12 новых светофоров. Из них:

- пять светофоров в рамках городской целевой программы «Безопасность дорожного движения» по адресам: ул. Копылова, 78, ул. Славы – ул. 60 лет СССР, пр. Metallургов, 1, ул. Тельмана – ул. Новгородская, ул. Воронова – ул. Рокоссовского. Заключен муниципальный контракт, работы производятся государственным предприятием «КрайДЭО», срок окончания работ 25 декабря;

- два светофорных объекта в рамках капитального ремонта улично-дорожной сети: ул. Судостроительная – ул. Семафорная и пр. им. газ. «Красноярский рабочий» – ул. Крылова. На стадии завершения строительство светофорного объекта в районе остановки общественного транспорта «Улица Аэровокзальная»;

- четыре объекта – по другим источникам финансирования: на ул. Волжской (торговый комплекс «Метро»); пр. им. газ. «Красноярский рабочий» – пер. Заводской; ул. Свердловская, 3, и ул. Сверд-

ловская («Красфарма»). Кроме того, в рамках городской целевой программы «Безопасность дорожного движения» в Красноярске выполнена реконструкция восьми светофорных объектов и планируется реконструкция еще (подрядчик – ООО «Безопасный город», срок окончания работ 25 декабря).

В рамках программы дорожного ремонта (оптимизация дорожного движения) проведена реконструкция светофорного объекта на ул. Октябрьской, еще 17 светофоров на ул. Свердловской, и девять светофоров на ул. Калинина подключены к единой автоматизированной системе управления дорожным движением (АСУДД). Это позволяет следить за работой светофоров с единого диспетчерского компьютера, ускоряет процессы устранения неполадок в их работе, а также позволяет дистанционно менять режим работы светофоров в зависимости от дорожной ситуации.

Также в текущем году в целях повышения безопасности движения семь пешеходных переходов оборудованы интерактивными дорожными знаками (на основе светодиодов).

Гендерная составляющая

Исходя из анализа аварийности, практически половина всех дорожно-транспортных происшествий происходит с участием пешеходов – 42% от общего числа. Так, за 11 неполных месяцев текущего года в Красноярске произошло 710 ДТП с их участием, в которых 32 человека погибли, а 706 получили травмы. В половине всех ДТП пешеходы виноваты сами, среди виновных в авариях каждый пятый – ребенок.

Если же разделить водителей, которые совершили наезды на пешеходов, на мужчин и женщин, то получится, что водители-мужчины допускают наезды в 5 раз чаще, чем женщины. Что же касается пешеходов, то они попадают в дорожно-транспортные происшествия независимо от пола.

Сотрудниками Красноярской госавтоинспекции определены участки дорог, где водители чаще всего не пропускают пешеходов и допускают наезды на них в зо-

не действия пешеходных переходов, к ним относятся ул. Павлова в районе домов № 51, 54 и 71, ул. 9 Мая, 77 (ТРЦ «Планета»), ул. Дубровинского, 100.

Есть «излюбленные» места для нарушений и у пешеходов: проспекты Metallургов и им. газ. «Красноярский рабочий» на всем их протяжении, улицы Семафорная, Академика Киренского и Ленина. На указанных улицах сотрудники ГИБДД ведут усиленный контроль над соблюдением Правил дорожного движения как пешеходами, так и водителями в зоне действия пешеходных переходов.

В рамках профилактического мероприятия только 21 ноября 2012 года дорожные полицейские выявили 40 случаев нарушения Правил пешеходами и 72 факта непредоставления им преимущества водителями. Каждый из таких случаев мог спровоцировать серьезную аварию, которая бы повлекла необратимые последствия.

По материалам пресс-служб администрации Красноярска и УГИБДД Красноярского края

Аварийность на дорогах России

По данным Госавтоинспекции МВД России в период с января по октябрь 2012 года

Изменения в процентах к тому же периоду прошедшего года

170 091	Общее число ДТП	+3,3
148 986	из-за нарушений ПДД водителями	+5,2
22 580	из-за нарушений ПДД пешеходами	-7,2
23 173	погибшие в ДТП	+1,2
216 384	раненые в результате ДТП	+4,2

18 085	Общее число ДТП с участием детей	+4,4
278	погибшие дети-пешеходы	+5,7
7664	раненые дети-пешеходы	-2,1
444	погибшие дети-пассажиры	-1,8
8422	раненые дети-пассажиры	+9,8
46	погибшие дети-велосипедисты	-20,7
1481	раненые дети-велосипедисты	+3,1

86 713	Основные виды нарушений ДТП водителями – общее число	
47 679	Несоответствие скорости конкретным условиям	+15,7
25 564	Несоблюдение очередности проезда перекрестков	+8,7
11 088	Выезд на полосу встречного движения	+7,4
2382	Превышение скорости	0

17 931	Основные виды нарушений ПДД пешеходами – общее число	
15 835	Переход проезжей части в неустановленном месте или вне пешеходного перехода	-9,1
2096	Неожиданный выход на проезжую часть из-за ТС, деревьев и др.	-9,1





Послы Универсиады

В середине ноября в Красноярске прошел кубок КВН «За Универсиаду!» в поддержку столицы края в заявочной кампании на право проведения Всемирной зимней Универсиады-2019. В игре приняли участие красноярские команды и команды Высшей лиги КВН. Мероприятие стартовало с торжественной церемонии посвящения в послы Универсиады.



В Большом концертном зале Красноярской филармонии из рук губернатора Льва Кузнецова сертификаты и шарфы послы получили чемпионка мира и России по скалолазанию Татьяна Руйга, двукратная олимпийская чемпионка по биатлону Ольга Медведцева и ведущий Премьер-лиги и Первой лиги КВН Александр Масляков-младший.

Выступая с приветственной речью перед гостями и участниками кубка КВН, глава региона в очередной раз подчеркнул значимость проведения Универсиады-2019 в Красноярске.

– Универсиада – это мероприятие, которое позволит привлечь в наш город лучших молодых спортсменов мира, – сказал Лев Кузнецов. – Уже в следующем году в Казани пройдет летняя Универсиада, и сегодня очень важно, чтобы мы подхватили эту эстафетную палочку. Ведь именно с Сибирью и Дальним Востоком руководство страны связывает будущее нашей великой державы.

Свою готовность пропагандировать идею проведения Универсиады-2019 в Красноярске выразил Александр Масляков-младший:

– Универсиада – это очень масштабный проект, который станет стартовой площадкой для проведения в городе, крае и Сибири в целом различных мероприятий как спортивного, так и неспортивного характера. Уже сегодня ваш регион доказывает, что ему есть чем гордиться. Красноярск – хорошо развитый город в спортивном, социальном и культурном направлениях, поэто-

му сегодня он имеет весь необходимый потенциал для проведения Универсиады в 2019 году.

Ранее послы Универсиады уже стали олимпийская чемпионка Динара Сафина, пятикратный чемпион мира по хоккею с мячом Сергей Ломанов, двукратный чемпион мира по хоккею с шайбой Александр Семин, победитель «Бриллиантовой лиги-2012», участник Олимпиады в Лондоне Александр Меньков и параолимпийский чемпион Евгений Кегелев.

Если честь проведения Всемирных молодежных игр достанется Красноярску, он существенно преобразится. Необходимо будет построить около 300 новых объектов, и в первую очередь спортивных сооружений. Большие перемены потребуются и в транспортной инфраструктуре краевого центра: требования, предъявляемые к городам – хозяевам Универсиад, очень жесткие. В числе ключевых объектов, связанных с охватом спортивных сооружений, где будут проводиться основные мероприятия, – четвертый мост через Енисей и две современные двухуровневые автомобильные развязки на улицах Авиаторов и 2-й Брянской, вторая очередь подъездов к новому мосту через Енисей с выходом на улицу Копылова и автомобильная дорога от четвертого моста до Академгородка.

Напомним, накануне в швейцарской Лозанне, в штаб-квартире Международной федерации студенческого спорта (FISU), состоялась встреча губернатора края Льва Кузнецова с

президентом организации Клодом Луи Гальеном. В рамках визита делегации края были подписаны документы, подтверждающие статус Красноярска как первого официального города – кандидата на проведение XXIX Всемирной зимней Универсиады 2019 года. Окончательный перечень городов-pretендентов определится 30 марта 2013 года, когда завершится заявочная кампания.

– Следующий шаг для нас – воспользоваться этим правом и убедить всех, что мы лучшие и имеем все возможности, чтобы организовать в столице края мероприятие такого уровня, – подчеркнул по итогам встречи Лев Кузнецов. – Это важное событие с точки зрения развития не только спорта, но и всего города. Мы верим в себя и готовы доказать, что в Красноярском крае живут люди, которые строят планы на будущее и умеют претворять их в жизнь.

Светлана ЛАЗАРЕВА
Фото Игоря Михайлишина

Для справки

История студенческого спорта началась в далеком 1905 году, когда в США прошли первые международные соревнования среди студентов. За более чем 100 лет существования Игры стали событием мирового масштаба. Россия дважды становилась страной – хозяйкой летней Универсиады (в 1973 году Игры проходили в Москве, в 2013 году пройдут в Казани). Зимние игры не проводились в нашей стране ни разу.

В мае текущего года в Казани губернатор края Лев Кузнецов презентовал членам исполкома FISU возможности Красноярска как потенциальной столицы Всемирной зимней Универсиады. В июне представители исполкома во главе с президентом Клодом Луи Гальеном побывали в Красноярске с неофициальным визитом. Его целью было знакомство с городом.

1 сентября 2012 года стартовала заявочная кампания на право проведения XXIX Всемирной зимней Универсиады. Российским студенческим спортивным союзом в адрес FISU было направлено официальное письмо о поддержке Красноярска как кандидата от России.

Красноярский край уже ведет работу по продвижению города в качестве претендента на проведение Универсиады 2019 года. Активное участие в ней принимают молодежные организации и прославленные российские спортсмены.

Город сквозь призму веков



В августе следующего года столица нашего края будет отмечать очередной юбилей – 385 лет со дня основания. К этой торжественной дате журнал «Транспортный комплекс» начинает публикацию архивных снимков Красноярска. Каким стал город – каждый из нас может увидеть, просто подойдя к окну. Каким он был раньше – напомним наша рубрика.

