



# Дорога – наша профессия!

## МЫ ЗА ЦЕНОЙ НЕ ПОСТОИМ

Дороги Красноярского края стали безопаснее

Стр. 3

## РОВНАЯ БЕЛАЯ ЛИНИЯ

Состоялась выставка «Дорожная разметка. Знаки. Светофоры. Новые технологии».

Стр. 4

## РАБОТА ПО РАСПИСАНИЮ

Рассказ об Ачинском ПАТП одном из лучших в крае автотранспортных предприятий

Стр. 6

## При министерстве транспорта создан Общественный совет

**В соответствии с постановлением правительства Красноярского края министерство транспорта совместно с Гражданской ассамблеей края сформировали Общественный совет.**

В течение тридцати дней в министерство поступали заявления с необходимыми документами от граждан и общественных организаций, желающих принять участие в работе совета. В итоге в его состав вошел 31 человек. Среди участников представители СМИ, общественных организаций, студенты высших учебных заведений, транспортных и дорожных предприятий края.

Общественная площадка станет постоянно действующим совещательным органом, задача которого обеспечить взаимодействие и учет интересов граждан при формировании направлений деятельности и реализации властных решений в сфере внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Совет вправе осуществлять следующие функции: разработка предложений по организации сотрудничества министерства с иными общественными организациями; участие в проведении министерством конференций, совещаний, «круглых столов», семинаров и других мероприятий; направление своих представителей для участия в мероприятиях, проводимых государственными органами, органами местного самоуправления, некоммерческими организациями; изучение и обсуждение вопросов, касающихся реализации конституционных прав граждан на свободу передвижения и получение информации по всем аспектам функционирования транспортного и дорожного комплекса; подготовка предложений по совершенствованию краевого и федерального законодательства и приоритетным направлениям в области внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

С персональным составом участников совета можно ознакомиться на официальном сайте министерства: <http://www.mintrans.krskstate.ru/> в разделе «Общественный совет».

Заседания совета будут проводиться по мере необходимости, но не реже одного раза в полугодие. Первое организационное заседание, на котором присутствовало 25 человек, состоялось 12 апреля. Его участники обсудили организационные вопросы и выбрали руководство. Председателем Общественного совета стал С.Н. Катаргин, доцент кафедры «Транспорт» Сибирского федерального университета, а заместителем – В.А. Зубенко, студент 5-го курса СФУ.

## Миллиард для пострадавших

**Красноярский край примет участие в федеральной программе, направленной на совершенствование организации медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях. В рамках программы в этом году выделено в общей сложности более миллиарда рублей. В регионы на условиях софинансирования будут направлены федеральные средства – Красноярский край получит около 613 млн. рублей, краевые средства на программу будут выделены в сумме более 506,7 млн. рублей. Субсидии будут перечислены краю на основании соглашения, подписанного правительством Красноярского края и Минздравсоцразвития РФ.**

В Красноярском крае две федеральные автомобильные дороги, протяженностью 1136 км, и региональная трасса протяженностью 330 км Красноярск – Енисейск. Ежегодно за медицинской помощью обращаются до 9,5 тыс. пострадавших в дорожных происшествиях. В крае ведется работа, направленная на снижения смертности при дорожно-транспортных происшествиях. В частности, на наиболее опасных участках федеральных дорог организована работа пяти притрассовых пунктов оказания экстренной медицинской помощи, организована учеба сотрудников дорожно-постовой службы.

В рамках федерального проекта минздрав края провел основную часть мероприятий: определены зоны ответственности учреждений здравоохранения, расположенных вдоль федеральной автомобильной дороги, разработаны схемы доставки пострадавших при дорожно-транспортных происшествиях в учреждения здравоохранения, определен перечень учреждений здравоохранения, на базе которых планируется открытие травмцентров. Всего в крае планируется открытие 32 травмцентров различного уровня оснащения.

Средства федерального бюджета планируется направить на оснащение оборудованием учреждений здравоохранения, расположенных вдоль федеральных автомобильных дорог. Средства краевого бюджета будут направлены на организацию работы травмцентров, проведение ремонтных работ в учреждениях здравоохранения и оснащение оборудованием и автомобилями учреждений здравоохранения.

Соб. инф.

## В числе лидеров

**Информационная политика дорожного комплекса Красноярского края признана одной из самых эффективных в стране.**

В первой половине апреля в Москве состоялся семинар-совещание, посвященный информационной открытости организаций дорожного комплекса страны, в котором принял участие руководитель Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю Сергей Еремин.

На семинаре специалисты территориальных органов управления дорожным хозяйством совместно с представителями Министерства транспорта РФ и Федерального дорожного агентства обсуждали вопросы повышения эффективности взаимодействия со СМИ.

Руководитель КГКУ «КрУДор» Сергей Еремин поделился опытом информационного сопровождения деятельности краевых дорожников и рассказал о принципах, на которых строится работа отрасли с населением Красноярского края.

– Мы учли пожелания губернатора Льва Кузнецова быть максимально открытыми перед населением. В короткий срок отношения со СМИ из эпизодических переросли в регулярные, – отметил Сергей Еремин. – Мы не скрываем информацию. Мы готовы к любым комментариям. Все, что человек хочет знать о состоянии дорог края, планах Управления, технологиях и многом другом, можно найти и на нашем официальном сайте [www.krudor.ru](http://www.krudor.ru). Данная информация актуальна и оперативно обновляется.

По мнению руководителей Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР», информационная политика, которую реализует Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю, отвечает предпочтениям целевой аудитории и является одной из самых эффективных в стране.

## В Железногорск – на электричке

**Компания «Краспригород» начала подготовку к реализации проекта организации пригородного железнодорожного сообщения по маршруту Красноярск – Сосновоборск – Железногорск.**

Электричку планируется пустить по железнодорожным путям, которые принадлежат горно-химического комбинату. Руководство предприятия уже согласилось предоставить пути для пассажирских перевозок. Однако для обеспечения безопасности перевозок, а также увеличения скорости движения до 100 км/час необходимо выполнить ремонт пути и частично реконструкцию. Кроме того, нужно провести электрификацию ветки. Время в пути составит менее полутора часов.

Всего на маршруте предполагается семь остановочных пунктов. Месторасположение и названия платформ будут определяться совместно с муниципалитетами Сосновоборска, Железногорска и Березовского района, через который проходит часть пути, отметили в пресс-службе Красноярской железной дороги.

## «Разгрузочные» дни на трассах

**С 16 апреля по 15 мая на краевых трассах ограничено движение грузового транспорта. В целях обеспечения сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на месяц ограничено движение транспортных средств (с грузом или без груза) с превышением предельно допустимых нагрузок на каждую ось: при одиночной оси – 6 тонн, двухосной тележки – 5 тонн, трехосной – 4 тонны.**

Учитывая потребности населения, не вводится запрет на автомобили, осуществляющие перевозки пассажиров, продуктов питания (за исключением алкогольной и спиртосодержащей продукции), лекарственных препаратов, горюче-смазочных материалов, семенного фонда, почты и почтовых грузов, перевозки грузов, необходимых для предотвращения и ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий. Также ограничение не распространяется на транспортировку международных грузов.

При наличии обоснования осуществления перевозок в исключительных, неотложных случаях, когда необходимо срочно транспортировать груз, перевозчики смогут получить разрешение.

Стоит отметить, что в период весенней распутицы на краевых трассах усилена работа передвижных постов весового контроля. Знаки дополнительной информации о предельно допустимых нагрузках появились на автодорогах края до начала действия временного ограничения движения. Всю интересующую информацию о весеннем ограничении транспортных средств на дорогах регионального и межмуниципального значения можно получить у специалистов краевого управления автодорог по тел.: 211-52-79

# Мы за ценой не постоим

**С каждым годом количество автомобилей как в России, так и в нашем крае, постоянно увеличивается, соответственно, увеличивается нагрузка на дороги и интенсивность движения. И, соответственно, растет число аварий. Впрочем, что касается аварий, тут не все так однозначно, по крайней мере, в Красноярском крае. Обратимся к статистике.**

## Тенденция – положительная

Как ни странно, но в 2011 году, несмотря на возросшее количество автотранспорта, общее число дорожно-транспортных происшествий в нашей стране осталось на уровне 2010 года и равняется примерно 200 тысячам. Правда, аварии стали намного тяжелее, почти на 5% возросло количество ДТП со смертельным исходом.

На этом безрадостном фоне очень выгодно смотрятся показатели по Красноярскому краю. Общее число ДТП у нас, правда, осталось примерно на том же уровне (4948), зато почти на 7% сократилось число смертельных случаев. И можно сказать, совсем хорошо по сравнению с Россией и даже с краем обстоят дела на дорогах территориальных. Здесь четко просматривается положительная тенденция сокращения аварийности.

Так, по итогам 2011 года общее число ДТП на территориальных дорогах сократилось на 4,8%; на 14,4% стало меньше погибших в авариях; на 5% уменьшилось число полученных при ДТП травм, а количество аварий с сопутствующими дорожными условиями сократилось на 16,5%.

Эти статистические данные – наглядный результат масштабной и планомерной работы по обеспечению безопасности дорожного движения, которая уже не первый год ведется в краевом управлении автомобильных дорог. Среди первоочередных мер – заливка полимербитумной мастикой 422 235 погонных метров трещин, что позволило защитить дорожное покрытие от разрушения и повысило эксплуатационные характеристики дорог.

## «Тебя ждут дома»

Впрочем, та же статистика утверждает, что в большинстве случаев причиной аварии становятся отнюдь не плохие дорожные условия, а то, что называется человеческим фактором. Это усталость водителя, его невнимательность, низкая культура вождения. Поэтому огромный объем работы по снижению аварийности направлен именно на то, чтобы мобилизовать внимание водителя, не позволить ему надолго отвлечься от дороги.

– В прошлом году нами было нанесено горизонтальной разметки, в том числе разметки желтого

цвета, которая лучше заметна и привлекает к себе больше внимания, больше чем на 4 тысячах километров автодорог. На 20 километрах автодорог, на наиболее опасных участках и участках с интенсивным движением мы нанесли горизонтальную структурированную разметку из пластика, – рассказывает о предпринятых Управлением автодорог меропр-



ятиях инженер отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения Дмитрий Яцунов. – Установлено 425 дорожных знаков на желтом фоне алмазной флюоресцентной пленки, а всего нами заменено 6,5 тысячи дорожных знаков. Также на дорогах края появилось 11 новых «лежащих полицейских», которые не позволяют нарушать скоростной режим. 14 аварийно опасных участков обустроены шумовыми полосами, выполненными холодным пластиком, с установкой соответствующей дорожно-знаковой информации. С целью предотвращения конфликтных ситуаций на автодорогах выполнено устройство 1250 погонных метров переходно-скоростных полос. Для привлечения внимания водителей на 19 пешеходных переходах в населенных пунктах появилась разметка пластиком, в том числе цветным, и дублирующими дорожными знаками на проезжей части.

Кстати, о знаках на проезжей части. Не сказать, что это совсем уж новинка, но у нас в крае, впрочем, как и в России, они встречаются не так часто, как хотелось бы. А ведь такие знаки крайне эффективны, учитывая, что четыре пятых информации во время дви-

жения водитель получает именно с проезжей части. В 2011 году на проезжую часть территориальных дорог края было нанесено 107 дублирующих цветных дорожных знаков из пластика.

Снижение аварийности Дмитрий Яцунов связывает и с установкой более полусотни щитов и баннеров социальной рекламы, имеющих не только антиалкогольную направленность и напоминаящих об ограничениях скоростного режима. Три простых слова «Тебя ждут дома» наверняка не одного лихача заставили снизить скорость и стать внимательнее. На выездах из крупных населенных пунктов появились щиты безопасности «Включи фары! Пристегни ремень!», выполненные на алмазной световозвращающей пленке, привлекающей внимание. Зажженные фары уменьшат риск аварии, а если она и случится, то ремень безопасно-

Вообще-то способов нанесения, по большому счету, два – краской и пластиком. Краска дешевле в разы, но, к сожалению, быстро истирается под колесами машин. То ли дело пластик. Конечно, стоимость его «кусается», но срок службы у него намного дольше. Еще дорожке использование готовых форм, когда горячая масса пластика буквально вдавливается в асфальт, а после остывания получается готовый дорожный знак. Впрочем, все затраты стоимости окупаются спасенными жизнями и сохраненным здоровьем водителей.

Появилась в минувшем году на дорогах еще одна новинка – установленные на проезжей части дорожные световозвращатели «кошачий глаз», обозначающие аварийно опасные участки, осевую или краевую линии разметки. Тоже, надо сказать, удовольствие не из дешевых. Да плюс к тому «работают» они не круглый год – с середины весны, летом и часть осени, как правило, по ноябрь. Но затраты того стоят. Ночами, когда внимание водителей притупляется сильнее всего, в наиболее аварийный период они оказывают неоценимую помощь водителям. На эти расходы дорожники края идут абсолютно сознательно, памятуя о том, что нет ничего дороже здоровья и жизни людей.

На наших дорогах хорошо зарекомендовали себя продольные шумно-вибрационные полосы. При пересечении автомобилем специальной линии рельефного термопластика возникает вибрация, предупреждающая водителя о том, что необходимо вернуться на свою полосу движения. Между прочим, эта мера, широко используемая в Европе, российскими ГОСТами не предусмотрена. Но она существенно повышает безопасность дорожного движения, а поэтому активно внедряется отделом эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения КрУДора.

## Минус свалка, плюс остановка

Кроме всего прочего, в прошлом году дорожниками было установлено 11 230 погонных метров ограждений барьерного типа, а на трассах, по которым производится движение пассажирского транспорта, появилось семь новых автобусных остановок с павильонами. Наверняка положительно на статистике дорожно-транспортных происшествий сказалась и ликвидация 392 несанкционированных примыканий к краевым автомобильным дорогам и 35 стихийных свалок мусора.

Что и говорить, безопасность дорожного движения – один из приоритетов в работе краевого управления автомобильных дорог. Мелочей здесь нет. Ничто не должно отвлекать водителя в пути, ничто не должно мешать движению автомобилей.

Светлана ШИШКИНА.

# Ровная белая линия

12 апреля на гоночной трассе «Красное кольцо» в районе Емельяново царствовали дорожники. Нет, они не принимали участие в гонках, как можно было бы подумать. Трасса целиком и полностью была отдана для проведения выставки «Дорожная разметка. Знаки. Светофоры. Новые технологии». Наверняка человеку непосвященному было странно узнать, как много существует различной техники для нанесения дорожной разметки. Казалось бы, ну что такое разметка? Это же просто ровная белая линия! Но, как оказалось, не все так просто.

Чего только не было в этот день на «Красном кольце»! Специализированные механизмы по нанесению дорожной разметки красками, пластиком, термопластиком и готовыми штучными формами, приборы оперативного контроля погодных условий при нанесении дорожной разметки, устройства, с помощью которых можно определить качество разметки, современные средства организации дорожного движения и многое другое. В выставке приняли участие представители дорожных организаций Красноярска и края, специалисты Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю, а также студенты СФУ. Заметим, что организаторы выставки – группа компаний «Бриз» – представили на суд зрителей не только импортную технику, но и собственные разработки.

– У нас давно появилась мысль продемонстрировать свою готовность к работе, сколько у нас техники, что за материалы и технологии мы используем, – рассказывает главный инженер организации «Бриз-центр» группы компаний «Бриз» Юрий Васильев. – А что-то сами придумали. Не только придумали, но и сделали, запатентовали и применяем на практике.

Речь Юрий Владимирович, в частности, ведет об автономных дорожных знаках, которые работают от солнечных батарей и незаменимы в местах, где нет доступа к постоянным источникам питания. В первую очередь на загородных трассах. Как говорится, всего-то дел – нажать на кнопку, знак замигает, и включится освещение. И сразу станет ясно, какую информацию для водителей и пешеходов содержит этот знак. В прошлом году подобные автономные знаки были установлены на трассе Красноярск – Солонцы и на трех пешеходных переходах в краевом центре.

Отметим, что в своей работе «Бриз» всегда старается быть в русле современных научных веяний и направлений работы. Возьмем, к примеру, светодиоды, которые все более активно используются «Бризом». По словам

главы «Роснано» Анатолия Чубайса, рынок уличного освещения в России на базе светодиодов к 2015 году вырастет в четыре раза и достигнет 100 миллионов евро. Специально для производства таких светильников в России не так давно было создано совместное предприятие между компаниями Philips и «Оптоган», которое будет



заниматься производством светодиодных светильников и интеллектуальных систем для уличного и дорожного освещения. Впрочем, новое предприятие только появилось на свет, в то время как «Бриз» уже вплотную работает со светодиодами, и в 2011 году красноярская компания получила патент на активный светодиодный дорожный знак с автономным питанием на солнечных батареях.

Еще из собственных разработок «Бриза» – готовые термопластичные штучные формы. Пластик при помощи специальной установки, в «Бризе» же и разработанной, разогревается до температуры в 200 градусов и буквально вдавливается в асфальт. В результате получается готовый элемент – пешеходный переход или продублированный на дорожном полотне знак.

– Почему такое повышенное внимание к разметке? – спрашивает Васильев и сразу отвечает: – Когда водитель едет по дороге, то 80 процентов информации воспринимается им именно с покрытия. Стоящий у обочины знак он может не заметить, а на покры-



тии смотрит постоянно. Поэтому во всем мире акцент делается на разметку долговечными материалами.

Среди долговечных материалов первое место уверенно занимает пластик. В этом году «Бриз» планирует применить его и для профильной разметки с созданием шумового эффекта. Для этого на пластике каждые пять сантиметров будут сделаны 2-сантиметровые возвышения, и автомобиль, двигаясь по этим возвышениям, будет создавать дополнительные шумы. Место для подобной разметки – на особо опасных участках, чтобы водитель сразу мог почувствовать, что он, допустим, съезжает на край дороги или переезжает сплошную осевую линию, которую пересекать нельзя.

Из последних патентов у «Бриза» – устройство для передачи информации о выполненной работе с компьютера разметочного автомобиля.

– Техники на наших предприятиях очень много, и нам важно знать, насколько эффективно она работает, – объясняет Юрий Владимирович. – В любой точке Красноярского края или других субъектов федерации, где есть со-



товая связь, оператор нажимает на кнопку, и информация с разметочного автомобиля стекается на диспетчерский компьютер: какой пробег у автомобиля, какие линии он нанес, какой был допущен расход материалов, где ездил, с какой скоростью наносил...

Буквально через 20 минут этот объем информации становится доступен диспетчерам. Они ее обобщают и подают для общей сводки в краевое управление автотранспорта. То есть контроль над проведением работ одновременно могут осуществлять и заказчик – КрУДор, и мы, исполнители.

Одно из преимуществ «Бриза» – узкая специализация. Если уж они занимаются дорожной разметкой, то делают это на высоком уровне. Работников, способных квалифицированно работать с разметкой, в других дорожных организациях мало. Во-первых, специалистов этого профиля учебные заведения не готовят, а здесь сами занимаются обучением профессионалов. А во-вторых, основные объемы работ у дорожных предприятий, как правило, связаны с асфальтом, и они не могут уделять столько времени разметке.

Работа эта сложная и требует квалифицированного подхода. Для разметки используются различные материалы, и при ее нанесении надо понимать, с чем имеешь дело. Знать химический состав материалов, в каких погодных условиях их можно использовать, а в каких нет, при какой температуре, в каком количестве. Для сотрудников «Бриза» разметка – главное занятие. Они любят свое дело, любят технику, которую им доверили, и поэтому что-то постоянно хотят доработать, усовершенствовать, улучшить. Итог рационализаторской деятельности – патенты и внедренные в практику собственные разработки.

Специалисты «Бриза» работают не только в Красноярском крае, но и во многих других регионах Сибирского федерального округа: в Республике Хакасия и Иркутской области, где у них есть свои филиалы, в Алтайском крае.

– Наше предприятие давно и успешно работает на дорогах, – говорит Васильев. – Заказчики нас знают, знают наше качество, и мы стараемся все делать в срок и никого не подводить.

Анна ИЛЬИНА.

# НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ НОВОГО СЕЗОНА

18 апреля в актовом зале Государственного предприятия Красноярского края «КрайДЭО» состоялся научно-практический семинар, на котором обсуждались вопросы применения новых технологий в дорожной отрасли.



– В преддверии строительного сезона дорожникам актуально обновить и расширить свои знания в части прогрессивных технологий ямочного ремонта, гидроизоляции асфальтобетонных покрытий, долговременного обеспыливания щебеночных покрытий... Вот почему организации и проведению подобных мероприятий мы уделяем повышенное внимание, – отметил координатор семинара, начальник производственно-технического отдела Красноярского краевого управления автодорог Александр Хохлов. – Дорожные организации есть во всех крупных городах края и практически в каждом из его районов, и на местах люди прекрасно осознают, что это не наша прихоть, а насущная необходимость. Доказательство тому – состав участников семинара, среди которых директора и заместители директоров, прорабы, начальники отделов, инженеры, мастера, техники-лаборанты. Всего более чем из пятидесяти подрядных организаций Красноярска и края: Ачинского и Балахтинского ДРСУ, ГП КК «Лесосибирскавтодор», многих районных филиалов ГП «КрайДЭО».

С докладами на семинаре выступили специально приехавшие для этого из Кемерово специалисты ООО «Технологии дорожного строительства» и Кемеровского представительства ЗАО «Коррус-Тех, инк», одного из крупнейших дистрибьюторов дорожной техники в России. Директор «Технологий дорожного строительства» Александр Головей в своем докладе коснулся сразу нескольких тем. В частности, он рассказал о цветном окрашивании асфальта и о технологических приемах обеспечения ровности асфальтобетонного по-

крытия, а также сделал небольшой обзор наиболее популярных в мире пропиток для асфальтобетонного покрытия с кратким анализом их достоинств и недостатков. Затем Головей презентовал собравшимся разработанный на его предприятии новый пропиточный состав для



**Заместитель директора Канского филиала № 2 ГП «КрайДЭО» Виктор Плотников и региональный менеджер «Коррус-Тех, инк» Александр Горшенин.**

герметизации и водонасыщения асфальтобетона ПС-1, который позволяет заметно продлить не только межремонтные сроки, но и в целом увеличить срок службы асфальтобетонного покрытия. ПС-1 уже прошел апробацию на автодорогах Кемеровской области и с успехом применяется дорожниками соседнего региона.

Выступивший с обзором оборудования для проведения ямочного ремонта региональный менеджер «Коррус-Тех, инк» Александр Горшенин завершил теоретическую часть семинара. Практическая же его часть состоялась на открытом воздухе – на улице Железнодорожников краевого центра, где прошла демонстрация новой технологии ямочного ремонта, выполняемой холодным асфальтобетоном с помощью инфракрасного разогревателя и пропиточного состава.

Технологии, о которых шла речь на семинаре, были по достоинству оценены представителями дорожных организаций.

– Я считаю, что это шаг вперед в вопросах обеспечения качества ремонтных работ, – считает заместитель директора Канского филиала № 2 ГП «КрайДЭО» Виктор Плотников. – Применение этих технологий позволяет не только увеличить межремонтные сроки, но и быстрее произвести ремонт, что сказывается и на безопасности дорожного движения. Серьезным плюсом является и то, что применение этих технологий возможно в межсезонье, например, при погодных условиях, которые характерны для сибирской весны и даже зимой, когда это становится единственным выходом. Допустим, в феврале где-то на трассе образовалась выбоина, машины по ней ездят, выбоина растет, а мы, пока не наступит лето и на дорогах не начнутся масштабные работы, вынуждены на нее смотреть, потому что ничего поделать не можем. В результате приходится латать не маленькую выбоину, а ремонтировать большой участок дороги. Если же мы возьмем на вооружение технику, которую увидели сегодня, то это, в конечном итоге, благотворительно скажется на состоянии наших дорог и безопасности дорожного движения.

С тем, что подобные семинары необходимы, согласна с Хохловым и Екатерина Соболев, техник-лаборант Емельяновского филиала «КрайДЭО».

– Наш филиал старается всегда принимать участие в подобных мероприятиях. До этого был семинар по битуму – тоже было очень интересно, – делится впечатлениями Екатерина Алексеевна. – Дорога, которую мы обслуживаем, – воро-



та нашего края. Хочется, чтобы она всегда была в хорошем состоянии, чтобы была лучшей. Но, к сожалению, финансирование не всегда успевает за научными разработками, и на приобретение новых технологий зачастую не хватает средств.



**Директор ООО «Технологии дорожного строительства» Александр Головей**

Но если в районах края новшества не всегда, что говорится, по карману, то в самом Красноярске многие из них с успехом применяются, в том числе проведение ямочного ремонта с использованием холодного асфальта и инфракрасного разогревателя.

– Каждый год появляются новые материалы, новые технологии, и мы стремимся применять их в своей работе, – рассказывает начальник отдела управления улично-дорожной сети департамента городского хозяйства Красноярска Денис Рубцов. – По этим вопросам мы тесно сотрудничаем с краевым управлением автодорог, фирмами-разработчиками новых материалов. Совместно с КрУДором и министерством транспорта Красноярского края разработали стандарт для дорожных организаций, в соответствии с которым если уж применяется новая технология, то она должна полностью выдерживаться.

Городская улично-дорожная сеть существенно отличается от федеральных или краевых дорог. На городских дорогах много колодцев, они тесно связаны с системой инженерных коммуникаций, на них более интенсивное автомобильное движение и выше нагрузка. А значит, срок службы асфальтобетонного покрытия оказывается меньше. В прошлом году в Красноярске начали плотно применять холодный асфальт, впрочем, вначале он ожиданий не оправдал. Теперь ситуация изменилась в лучшую сторону – после того как при ремонте стали использовать американский инфракрасный разогреватель.

Совместно с краевым управлением городских служб разрабатывают рецепты смесей для ремонта дорожного покрытия и обкатывают технологии. Результат этой работы заметен каждому красноярскому водителю: городские улицы в последние годы стали намного ровнее, комфортнее и безопаснее.

*Галина АНТОНОВА.*

# Ачинское ПАТП работа по расписанию



Сегодня подавляющее большинство государственных пассажирских автотранспортных предприятий переживает тяжелые времена. Тех, которые можно назвать успешными, очень и очень немного. Но они есть. Пример тому – Ачинское пассажирское автотранспортное предприятие.

Основанное в 1965 году, Ачинское ПАТП вот уже без малого полвека является основным перевозчиком пассажиров в Ачинске, выполняет пригородные и междугородные перевозки, стабильно работает и развивается. Однако и этому ныне успешному предприятию еще несколько лет назад пророчили крах.



Евгений Халалеев,  
директор Ачинского ПАТП

## Экономика должна быть экономной

В постперестроечное время многие государственные организации, не имея соответствующей поддержки, разваливались, банкротились, переходили в частные руки. Тяжким бременем эта проблема нависла и над Ачинским ПАТП.

Директору ПАТП Евгению Халалееву, вступившему в должность в 2008 году, в «наследство» достались миллионные долги и плохо организованное, разваливающееся производство. По словам Евгения Михайловича, такая ситуация возникла в значительной степени из-за того, что прежнее руководство, организовав производственную дея-



Александр Кончиц, водитель

тельность, защищало, прежде всего, личные интересы. На базе ПАТП размещалась частная фирма, занимавшаяся капремонтом автобусов, который проводился некачественно, а средства, тратившиеся на эти цели, не были оправданы.

– Поначалу нам было очень тяжело, слишком многое предстоя-

ло сделать, – вспоминает Евгений Халалеев. – В первую очередь мы привели в порядок отраслевое тарифное соглашение, благодаря чему смогли повысить заработную плату своим работникам. На предприятии остро не хватало водителей, кондукторов, но постепенно стали возвращаться люди, и сегодня проблема текучести кадров, можно сказать, решена. Затем мы занялись реорганизацией транспортного процесса: оптимизировали расписание автобусов и транспортную схему города. В результате часть автобусов была освобождена от лишней, неэффективной работы. Также руководство установило жесткий контроль за расходными частями бюджета при проведении ремонтных работ.

Сегодня, чтобы стабильно работать и успешно бороться с конкурентами – частными перевозчиками, необходимо снижать издержки производства. И обновление парка техники в этой ситуации – самый эффективный метод. Поэтому одним из основных направлений работы предприятия стало обновление подвижного состава.

– Когда я вступил в должность директора, у нас работало 39 автобусов «Лиаз-677» – машин с устаревшими бензиновыми двигателями и большим расходом бензина, – рассказывает Халалеев. – Сейчас их выходит на линию от силы 8–10. Старые, экономически невыгодные машины мы постепенно заменяем на автобусы с дизельными двигателями. Причем большая часть автотехники приобретается за собственные средства. В последние несколько лет в рамках государственных инвестиционных программ мы получили четыре автобуса, а сами за два года приобрели тринадцать!

В Ачинском ПАТП работает около 360 человек, автопарк насчитывает более 100 единиц подвижного состава. Помимо городских, пригородных и междугородных перевозок предприятие вы-

полняет заказные перевозки. Средняя зарплата здесь одна из самых высоких в крае среди автотранспортных предприятий.

## Конкуренция должна быть честной

Однако проблем у работников ПАТП хватает. По словам Евгения Михайловича, основная – недобросовестная конкуренция со стороны частных перевозчиков. Еще несколько лет назад Ачинское ПАТП считалось чуть ли не монополистом в сфере городских пассажирских перевозок, из-за чего даже имело проблемы с местными властями. Впрочем, Евгений Халалеев считает, что монополистами они не являются уже давно – с появлением в городе первых маршрутных такси. А уж в наши дни, когда фирмы, занимающиеся частными пассажирскими перевозками, стали расти как грибы после дождя – о каком монополизме может идти речь? К тому же многие из конкурентов госпредприятия осуществляют свою деятельность вне транспортного законодательства.

– Конкуренции мы не боимся, если она честная, – говорит Евгений Михайлович. – Что же происходит на деле? Расплодившиеся в последние годы частники – владельцы маршрутных автобусов действуют в обход всех законов и правил. Наши автобусы ездят четко по расписанию – по ним можно сверять часы. За водителями предприятия осуществляется жесткий контроль. Соблюдение графика движения отслеживается при помощи современной системы контроля «Скад-



Александр Астапчук,  
водитель

б». И водители материально заинтересованы в четком соблюдении расписания: за это мы их поощряем ежемесячной премией. Для маршрутных такси понятия «расписание» просто не существует. Маршрутки, опережая на остановочных пунктах наши автобусы на какую-то минуту, забирают большую часть пассажиров, тем самым, естественно, лишая нас законной выручки.

В погоне за рублем частники практически не заботятся о безопасности пассажиров и пешеходов – наиважнейшем моменте в работе любого транспортного предприятия. Например, в целях экономии ачинские частники, как правило, не нанимают на работу кондукторов, их обязанности исполняют водители маршруток. Разумеется, дополнительная нагрузка отвле-

кает их внимание и способствует созданию на дорогах аварийно опасных ситуаций. Кроме того, частные фирмы, в основном, используют микроавтобусы и автобусы небольших размеров, которые в случае ДТП более уязвимы в плане безопасности для пассажиров – в них в часы пик люди набиваются как сельди в бочку.

Между тем руководство и специалисты Ачинского ПАТП уделяют огромное внимание безопасности движения: выявляют наиболее аварийно опасные участки на дорогах города, затем обращаются к городским властям с ходатайствами об установлении там светофоров, соответствующих дорожных знаков или нанесении разметки. Разумеется, во всех автобусах предприятия работают кондукторы.



## Дела и люди

Ачинское ПАТП – один из крупнейших налогоплательщиков в городе. Благодаря официальному трудоустройству работников и выплате «белой» заработной платы предприятие пополняет бюджет края на 9 млн. рублей в год только в виде налога на доходы физических лиц. Помимо этого, отчисления в пенсионный фонд и соцстрах составляют 20 процентов от всей собранной выручки, а это и будущие пенсии сотрудников предприятия, и пособия на время болезни. Какой «частник» может обеспечить такие социальные гарантии?

Четкая, стабильная работа Ачинского ПАТП обеспечивается крепкой материальной базой. На предприятии имеются отлично оборудованные мастерские, теплые боксы, свои котельная, водонапорная башня, трансформаторная подстанция, автомойка, заправка.

Автобусы ПАТП – независимы от «возраста» – всегда исправны, в установленные сроки проходят все виды технического обслуживания, а при необходимости выполняется капитальный ремонт. За рулем подвижного состава – отлично подготовленные водители. На предприятии действует отлаженная система подготовки кадров. Обслуживают

# Я на дачу еду плача

**Сколько дачников в Красноярском крае – сказать трудно. Чуть ли не у каждой семьи имеется своя дача – одновременно и кормилица, и лучший в мире «курорт». Но прежде чем получить «сто удовольствий в одном флаконе», на дачу еще надо попасть. И вот тут для многих садоводов и дачников начинаются трудности – подъезды к садовым товариществам иногда дорогами-то назвать трудно. Так, направления. Или еще хлеще – две колеи посреди поля. В сухую погоду, хотя изрядно и потрясешься по кочкам, но проехать все-таки можно. А вот в дождь, осенью или весной, когда хляби небесные разверзнутся... Проблема, да еще какая.**

Как-то так исторически сложилось, что подъезды к садовым участкам всегда выпадали из поля зрения наших властей и, соответственно, дорожников. Что такое садоводческие поселки? Это же не полноценные населенные пункты, никто там постоянно не живет, нету ни фельдшерского участка, ни сельсовета, ни участкового, ни школы или садика. А значит, и внимания особого к ним никто не проявляет. Да и в чьем ведении эти дороги – тоже не всегда понятно. Вроде относятся к дорогам муниципальных образований, но самим этим муниципальным образованиям не шибко они и нужны, потому что ездят по этим дорогам в подавляющем своем большинстве жители совсем других образований – в основном, крупных городов, таких как Красноярск, Ачинск и Минусинск.

А теперь немного о роли личности в истории. Впервые проблема подъездов к садовым товариществам была озвучена в 2002 году. Благодаря всего одной личности, занимавшейся, по сути, общественной деятельностью – он был председателем одного из садоводческих товариществ. К чести председателя, человек он был инициативный, активный и очень неугомонный. Сколько высоких кабинетов обошел – бог весть. Однако власти помочь ему в решении его проблемы не могли – и не потому что не хотели, а потому, что в законе не был прописан механизм финансирования. Тогда садовод обратился к законодателям – депутатам краевого

Законодательного собрания. И в 2005 году народные избранники своим волевым решением внесли соответствующую строчку в программу «Дороги Красноярья». Средства на проведение ремонтных работ выделяло краевое Управление автодорог.

Впрочем, депутаты поступили тоже не совсем в соответствии с законом. Прошло немного времени – и на расходы, связанные с ремонтом подъездов к садоводческим товариществам, обратила внимание прокуратура. И напомнила, что поскольку эти дороги фактически являются местными дорогами и принадлежат, по большому счету, районам, то край не имеет права заниматься ими напрямую. От финансирования в том виде, в котором оно существовало, пришлось отказаться и разрабатывать новый механизм, который бы не противоречил законодательству.

А в 2009 году грянул кризис – и дачные проблемы опять отошли на второй план. К счастью – не навсегда. После трехлетнего перерыва губернатором Красноярского края Львом Кузнецовым Министерству транспорта было выдано поручение продолжить работу по этой программе. В поручении, в частности, говорится, что при выборе объектов для ремонта необходимо максимально привлекать общественность.

– На основе тех обращений граждан, которые у нас имелись еще с 2009 года, мы составили перечень подъездов к садоводческим

обществам. Условно назовем его базовым, – говорит Андрей Журавлев, начальник отдела эксплуатации автодорог и безопасности дорожного движения. – И на прошедшем в марте в Управлении автодорог совещании, посвященном проблемам ремонта подъездов к садоводческим товариществам, мы раздали этот перечень главам муниципальных образований. Чтобы они посмотрели, какие именно общества попали в список и всё ли мы учли, и в течение недели высказали свои пожелания, а при необходимости дополнили этот перечень. Затем дополненный и исправленный перечень был размещен на сайте КрУДора для голосования, в котором могли принять участие все жители Красноярска и края.

Голосование, определившее приоритетные объекты для ремонта, завершилось 15 апреля. С его итогами каждый может познакомиться на сайте краевого Управления автодорог [www.krudor.ru](http://www.krudor.ru) В ближайшее время при Правительстве Красноярского края будет создана специальная комиссия, которая утвердит окончательный список подъездов к некоммерческим садовым обществам с учетом результатов голосования, а также обязательных требований и критериев социальной значимости. После чего будут проведены оценка затрат на ремонтную кампанию и определены подрядчики на данные работы. К ремонту специалисты приступят в конце июля. Кстати, благодаря активности жителей края в итоговый перечень были включены 34 дороги, которые изначально в нем не значились.

После того, как дороги будут приведены в божеский, что говорится, вид – их надо будет принимать на содержание. Что, в свою очередь, потребует дополнительных средств. Кстати, те дороги, ко-

торые были отремонтированы до 2009 года, были на содержании у КрУДора. Теперь они переведены в категорию краевых и содержание будет финансироваться напрямую.

Понятно, что чем больше дачных участков соединяет подъездная дорога с уже существующими трассами – тем больше голосов она получила и тем больше у нее было шансов оказаться в числе первых в очереди на ремонт. Кстати, по количеству участков тоже есть ограничения. Приоритет – за теми подъездными дорогами, что ведут сразу к нескольким садоводческим товариществам, суммарное количество участков в которых превышает 400. Определен и минимум – 60 участков. И это – гарантия от того, что бюджетные деньги не будут потрачены на ремонт «карманных» дорог садоводческих красноярских олигархов, ведущих от силы к десятку коттеджей.

И еще несколько слов о финансировании. Отныне будет действовать схема, не предусматривающая прямого участия краевого управления автодорог. Деньги, выделенные на программу, будут получать муниципальные образования, в чьи обязанности входит подготовка сметной документации. После чего в дело и вступят дорожники.

Следующее новшество связано с ужесточением требования к садоводческим товариществам. В частности, они должны быть зарегистрированы в налоговом органе и иметь правоустанавливающие документы на землю. Также дороги, которые ведут к садоводческим обществам, не должны быть в частной собственности и должны входить в перечень дорог муниципального образования, что дает возможность администрациям районов финансировать проведение на них ремонтных работ.

Елена АВРАМОВА

## Приоритетные направления для ремонта, определенные по итогам открытого голосования

1. Березовский район. Подъезд к садоводческим обществам "Горный", "Ветеран-92", "Учитель-92", "Многодетные".
2. Емельяновский район. А/д "Удачный-Боровое" на участке км 6 - км12 (от п. Известковый до урочище Боровое).
3. Емельяновский район. Подъезд к садоводческим обществам "Росинка", "Таежный-3", "Финансист", "Дорожник".
4. Емельяновский район. Подъезд к ДНТ "Зеленая поляна", "Радуга", "Заповедное" от д. Старцево.
5. Манский район. Подъезд к садоводческим обществам "Жерновка", "Колос", "Крутые горки", "Лесная поляна", "Монтажник", "Росинка", "Строитель-2", "Тайга-2".

← технику квалифицированные мастера-ремонтники.

Несмотря на все перипетии последних лет, в Ачинском ПАТП продолжают трудиться люди, отработавшие на родном предприятии не один десяток лет и не покинувшие его в самые трудные времена. Более четверти века на предприятии работает водителем Александр Астапчук – представитель династии Астапчуков. Долгое время диспетчером здесь трудилась его мама, были водителями и братья Сергей и Юрий. Предприятие всегда было богато трудовыми

династиями, и по сей день здесь трудятся представители династий Начатых, Графов, Пытковых, Саломатиных.

В прошлом году по краевой программе поддержки государственных автотранспортных предприятий Ачинское ПАТП получило новенький «ЛиАЗ-5256» – современный автобус вместимостью 110 человек, очень удобный для движения в условиях города. Управлять новой техникой доверили одному из лучших и опытнейших водителей предприятия – Александру Кончицу, отработавшему в ПАТП 36(!) лет.

Разумеется, Александр Михайлович с удовольствием сел за руль современного «ЛиАЗа». Среди основных достоинств нового автобуса он отмечает мощный бесшумный двигатель, автоматическую коробку передач, удобную панель приборов...

Без прошлого нет будущего, и руководство не забывает своих ветеранов. Ежегодно к Дню работника автотранспорта заслуженные работники ПАТП получают материальную помощь, их постоянно приглашают на торжественные мероприятия.

Евгений Михайлович Халалеев

по праву гордится своими кадрами: на ежегодных краевых конкурсах профессионального мастерства команда водителей предприятия постоянно занимает призовые места. Наград – кубков, грамот, благодарственных писем – не перечислить. А в прошлом году по результатам конкурса, проводимого престижным изданием «Всероссийский бизнес», Ачинское ПАТП было названо в числе лучших среди предприятий России, осуществляющих внутригородские пассажирские перевозки.

Андрей АФАНАСЬЕВ.