



Капитальный ремонт моста через
р. Бирюсу на трассе М-54, 86-й км

Дорога — наша профессия!

СВОЯ ДОРОГА
Юбилей Почетного
дорожника России
Любови Алексеевны
Ширай

Стр. 4

ДЕЛА И ЛЮДИ
Емельяновский
филиал
ГП «КрайДЭО»:

Стр. 5

АВТОДОРОГА К-18:
прошлое,
настоящее
и будущее

Стр. 6

Электронный знак на загородной трассе



Специалисты краевого Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю установили электронный знак обратной связи с водителем на 39-м км автодороги Красноярск – Енисейск. Знак здесь появился с целью повышения безопасности дорожного движения. Место было выбрано не случайно: на этом участке расположена сеть придорожных кафе, возле которых останавливается масса машин, а люди то и дело переходят дорогу.

Знак, ограничивающий скорость до 70 км/ч, который здесь висел ранее, специалисты КГБУ «КрУДор» решили усилить. Теперь он расположен на желтом фоне и, по сути, является радаром, фиксирующим скорость автомобиля.

– Если скоростной режим не превышен, знак зеленый. Если на спидометре автомобиля более 70 км/ч, зафиксированная скорость загорается на табло красным, ну а водитель должен сделать соответствующие выводы, – объясняет начальник отдела эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения Андрей Журавлев.

Это уже второй подобный объект в нашем регионе. Напомним, первый был установлен в Красноярске весной 2011 года на ул. Шахтеров.

– В городе этот знак показал хорошие результаты. Место, где его установили, на ул. Шахтеров, всегда считалось одним из самых аварийных. Водители-лихачи постоянно влетали в ограждения. Однако с тех пор, как на этом месте появился электронный знак обратной связи, ни одной аварии зафиксировано не было, – подчеркнул Журавлев.

Электронный знак обратной связи будет стоять на 39-м км автодороги Красноярск – Енисейск постоянно. Больше в регионе таких знаков нет.

Ремонт автодороги

Краевые дорожники отремонтировали 13 километров дороги от железнодорожной станции Минусинск в направлении районного центра. Разбитое дорожное полотно было выровнено, асфальтобетонное покрытие восстановлено, а обочины укреплены.

В ходе ремонтных работ в мае 2011 года возникла нештатная ситуация: на железнодорожной ветке, ведущей к Саянскому алюминиевому заводу, произошло обрушение моста. Поставки глинозема на предприятие пришлось осуществлять автотранспортом по дороге, на которой и производился ремонт. Деятельность рабочих подрядной организации была прекращена практически на месяц. Но, несмотря на сложившуюся ситуацию, Минусинское ДРСУ-10, выполнявшее работы по заказу Управления автомобильных дорог по Красноярскому краю, сдало дорогу досрочно.

Введен в эксплуатацию мост

На автодороге, соединяющей Тасеевский и Дзержинский районы с Канском, закончился капитальный ремонт моста через реку Курьш. Работы на 10-м км Тасеевского тракта велись почти год, с октября 2010 года. Все это время транспорт, движущийся по направлению Канск – Тасеево – Устье, перемещался через реку по временному мосту и объездной дороге, которую отсыпали рядом.

В ходе реконструкции моста были заменены пролетные строения, капитально отремонтированы опоры, сопряжение моста с насыпью и выполнено устройство нового мостового полотна. Работы вела подрядная организация ООО «Мостовик – Центр», к деятельности которой у специалистов КГБУ «КрУДор» претензий не было.

Всего же в 2011 году ремонтные работы ведутся на 16 мостовых сооружениях, которые расположены в 14 районах Красноярского края.

Конференция на интернет-площадке

31 августа министр транспорта края Захар Титов провел конференцию на интернет-площадке единого краевого портала.

В рамках проекта «День министра» Захар Титов ответил на вопросы участников конференции, которые поступили через краевой портал, по телефону «горячей линии» газеты «Наш Красноярский край» и через социальные сети «ВКонтакте» и Facebook.

– Всего в министерство транспорта края пришло 38 вопросов. Подводя итоги конференции, могу сказать, что жителей города и края больше всего волнует работа общественного транспорта, проблема городских пробок, а также качество ремонта и строительства дорог. Много вопросов поступило и по безопасности на автодорогах. География вопросов довольно широкая. Конечно, большинство участников красноярцы, но к нам обратились и жители Норильска, Железногорска, поселка Березовка, Енисейского и других районов края, – сообщил Захар Титов.

Оценивая проект «День министра», Захар Титов сказал:

– Диалог у нас получился конструктивный. Отрадно, что наряду с замечаниями были положительные оценки результатов нашей работы. Это, безусловно, дополнительный стимул. Радует и тот факт, что жители в вопросах транспорта и дорожного хозяйства не дилетанты. Большинство вопросов грамотные и, что называется, по делу.

Министр транспорта поблагодарил жителей за активное участие и сообщил, что замечания обязательно будут учтены в работе.

Ответы Захара Титова опубликованы на едином краевом портале http://www.krskstate.ru/den_ministra и на сайте газеты «Наш Красноярский край» <http://gnkk.ru/>.

По информации министерства транспорта Красноярского края и информационно-аналитического отдела КГБУ «КрУДор».

3 сентября скоропостижно скончался **Анашкин Александр Георгиевич**, директор Новоселовского филиала ГПКК «КрайДЭО». Дорожники Красноярского края выражают соболезнования родным и близким Александра Георгиевича.

Анашкин Александр Георгиевич беззаветно служил дорожной отрасли края 25 лет. На должность директора Новоселовского филиала ГПКК «КрайДЭО» он был назначен в 1986 году. Все эти годы он проявлял любовь к своему делу, демонстрировал высокий профессионализм.

Биография Александра Георгиевича Анашкина является достойным примером добросовестного труда, огромной самоотдачи к избранному делу и целеустремленности.

Александр Георгиевич был человеком, высоко ценившим дружбу, знал законы подлинного товарищества. Он всегда был готов прийти на помощь – и добрым советом, и конкретным делом.

Светлая память останется в наших сердцах.

Выражают соболезнования коллективы: Министерства Транспорта Красноярского края, Управления Автомобильных дорог по Красноярскому краю, Ачинского ДРСУ, Балахтинского ДРСУ, Большемурутинского ДРСУ, Каратузского ДРСУ, Лесосибирск-Автодора, Минусинского ДРСУ, КрайДЭО и ее филиалов (Абанского, Березовского, Бирилюсского, Боготольского, Богучанского, Большеулуйского, Дзержинского, Емельяновского, Ермаковского, Ирбейского, Канского №1, Канского №2, Кежемского, Красноярского, Курагинского, Манского, Мотыгинского, Новоселовского, Партизанского, Рыбинского, Саянского, Тасеевского, Шарыповского, Шушенского), Дорожно-строительной компании, Ачинской ДПМК, Красноярской ДПМК, Сухобузимской ДПМК, Мостовик-Центра, Мостремстроя, Сибмостремонта, Индор-Енисея.

Администрация и коллектив ГП КК «КрайДЭО» с глубоким пригорбием сообщают, что 03 сентября 2011 года безвременно ушел из жизни директор Новоселовского филиала ГП «КрайДЭО»

АЛЕКСАНДР ГЕОРГИЕВИЧ АНАШКИН.

Александр Георгиевич прожил яркую интересную жизнь и посвятил ее дорогам. Под его непосредственным руководством построена автомобильная дорога федерального значения М-54 «Енисей» со 189 км по 257 км и другие объекты дорожного строительства в Новоселовском районе. Самые крупные из них: автодороги «Енисей-Шира», «Енисей-Светлолобово-Малый Имьш», «Енисей-Куртак», «Новоселово-Пристань», объекты дорожного сервиса, площадки отдыха, жилой микрорайон «Дорожник» в с. Новоселово. Во многом благодаря инициативе и настойчивости Александра Георгиевича переправу через Красноярское водохранилище в районе осуществляет паром «Красноярский дорожник».

Являясь председателем Попечительского совета Александр Георгиевич много сил и энергии вложил в строительство Свято-Крестовоздвиженского храма в с. Новоселово

За многолетний добросовестный труд, большие заслуги в области дорожного строительства Анашкин А.Г. награжден нагрудным знаком «Почетный дорожник», Почетной грамотой Законодательного Собрания Красноярского края, отмечен Благодарностью Губернатора Красноярского края.

Коллектив ГП «КрайДЭО» выражает глубокие соболезнования родным и близким. Светлая память об Александре Георгиевиче навсегда сохранится в наших сердцах.

Аппарат управления ГП «КрайДЭО», коллективы филиалов ГП «КрайДЭО», объединенный профсоюзный комитет.

Геоинформационная система автодорог края

Деятельность любого предприятия неразрывно связана с накоплением, обработкой и анализом производственной информации. И дорожная отрасль не является исключением. В решении задач, связанных с управлением дорожной отраслью, сегодня не обойтись без использования современных информационных технологий. Поэтому в 2010 году руководителем КГБУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» Сергеем Филипповичем Зябловым было принято решение о создании единой геоинформационной системы (ГИС) автомобильных дорог Красноярского края, которое впоследствии получило положительную оценку председателя правительства края Эдхама Шукриевича Акбулатова и министра транспорта Захара Леонидовича Титова.

По своей сути ГИС – цифровая система создания, редактирования, хранения и анализа информации, имеющей пространственные координаты, которая позволяет не только располагать на географической карте объекты и хранить текстовую информацию, но и оперировать огромным количеством разнообразной информации, на основе которой принимаются управленческие решения.

Геоинформационные системы прочно вошли в нашу жизнь и используются в самых разных сферах деятельности человека. Внедрение такой системы именно в дорожной отрасли весьма актуально. В конечном итоге, основные требования к характери-

кам автодороги определяет ее географическое положение.

Расположение на местности строящейся автодороги позволяет оценить эффективность снабжения ее дорожно-строительными материалами. Только география автодороги позволит правильно определить расстояния между смежными населенными пунктами, учесть местоположение по отношению к водным преградам и инженерным коммуникациям; определить оптимальную транспортную схему. И ГИС, имеющая в своей базе данных всю необходимую информацию, поможет ускорить решение этих вопросов.

За картографическую основу

автодорожной ГИС были приняты материалы, которые создавались при оформлении земельных участков для краевых автомобильных дорог, и картографические данные, накопленные Управлением за 2000-2010 годы. Затем эти данные были дополнены специальной информацией по объектам дорожной отрасли, которые аккумулируются в Управлении в результате его деятельности.

В итоге красноярские дорожники имеют огромную базу данных, которая включает в себя исчерпывающую информацию о краевых автодорогах и искусственных сооружениях.

– С помощью ГИС сотрудники КрУДора получили возможность быстрого доступа к интересующей их информации, – рассказывает начальник отдела геоинформационного обеспечения КГБУ «КрУДор» Игорь Анатольевич Боярских. – Отныне любому сотруднику Управления, которому требуется получить информацию, находящуюся в компетенции другого отдела, не нужно ходить из кабинета в кабинет и тратить время на поиск документов и их копирование. Достаточно нажатия на кнопку клавиатуры или клика мыши, и необходимые данные появятся на экране монитора его

рабочего компьютера. Приведу пример. Перед работниками Управления часто встает вопрос: кто является пользователем земель, по которым планируется построить новую магистраль или проходит автотрасса? И поскольку любая даже небольшая по протяженности дорога может пересекать участки десятков, а то и сотен землепользователей, до введения новой системы сбор подобной информации мог растянуться на несколько месяцев. ГИС же позволяет получить эти данные в считанные минуты.

Также система содержит данные о протяженности, технических категориях и состоянии автомобильных дорог и мостов, результатах диагностики автодорог, полученных специально оборудованной передвижной лабораторией, местоположении карьеров дорожно-строительных материалов, метеорологических станций, работе паромных и ледовых переправ. С помощью ГИС можно узнать, на каких участках краевых дорог или мостах ведется ремонт, какие подрядные организации задействованы на том или ином участке и т. д.

Работа над созданием автодорожной геоинформационной системы продолжается, и в ближайшее время ГИС пополнится данными об объектах сервиса, аварийности и интенсивности дорожного движения. В перспективе интеграция в создаваемую министерством транспорта Красноярского края ГИС транспортной системы Красноярского края.

Антон ТОПОЛЕВ.

Памяти товарища



Детские годы Александра Георгиевича прошли в деревне Брагина Новоселовского района. Семья была большой: родители вырастили и воспитали пятерых детей – троих сыновей и двух дочерей. Анашкиных в деревне хорошо знали и уважали – за доброту, отзывчивость, трудолюбие. Эти качества формировались из поколения в поколение. А

еще родители привили детям любовь к родным местам, своей малой родине.

На 61-м году прервался жизненный путь талантливого руководителя и замечательного человека – директора Новоселовского филиала ГП «КрайДЭО» Александра Георгиевича Анашкина. Для всех, кто знал Александра Георгиевича, его смерть стала невосполнимой утратой. А вся его жизнь может служить примером беззаветной преданности своему делу, близким людям, родному краю.

Окончив школу, он был призван в армию и через всю свою жизнь пронес романтику морской службы на Тихоокеанском флоте.

Уволившись в запас, Александр Георгиевич женился на выпускнице Ачинского педучилища, учительнице Тамаре Сергеевне. После свадьбы молодые перееха-

ли в Красноярск, чтобы продолжить образование – он на автодорожном факультете Красноярского политехнического института, она – в пединституте. А получив дипломы, вернулись в родной район, где Александр Георгиевич работал в Новоселовской районной сельхозтехнике – инженером, а затем заместителем управляющего по автотранспорту.

Дорожная биография Александра Георгиевича Анашкина берет начало с февраля 1986 года. Именно тогда по поручению райкома партии ему, автотранспортнику, пришлось возглавить районное дорожное предприятие.

Четверть века руководил Александр Георгиевич Анашкин Новоселовским филиалом. Много успел сделать для родного района, для своих земляков. За это время благодаря успешной работе предприятия были покрыты асфальтобетоном почти все автодороги Новоселовского района.

Большая заслуга Александра Георгиевича еще и в том, что в Новоселовском филиале одним из первых поняли значимость цивилизованного придорожного сервиса. Также огромное значение Александр Анашкин придавал социальной политике на возглав-

ляемом им предприятии, а проще говоря, постоянной заботе о людях труда и ветеранах производства. Он сумел создать на предприятии сплоченный и дружный коллектив, с которым проработал все эти годы.

Энергичный и жизнерадостный, Александр Георгиевич много свободного времени уделял активному отдыху. На традиционных дорожных спартакиадах работники Новоселовского филиала во главе с директором всегда были самыми результативными участниками и активными болельщиками. А когда в поселке Жемчужном строилась база отдыха «Красноярский дорожник», новоселовцы одними из первых построили домик для своих работников.

Сложная и ответственная работа отнимала много времени и сил. Но, несмотря на это, Александр Георгиевич большое внимание уделял семье. С супругой Тамарой Сергеевной они воспитали двоих сыновей.

Талантливый руководитель, отличный семьянин и прекрасный человек, посвятивший свою жизнь служению родной земле и своим землякам, – таким Александр Георгиевич останется в памяти родных, коллег и друзей.

Своя дорога

9 сентября коллектив ООО «Акродекор-К» сердечно поздравит своего директора Любовь Алексеевну ШИРАЙ с юбилеем.



В жизни каждого человека наступает время, когда, образно говоря, пора собирать камни, которые раньше разбрасывал. И подводить итоги – как жил, что в своей жизни сделал, чем был полезен людям. Такое время настало и у Почетного дорожника России Любови Алексеевны Ширай. За работой и не заметила, как время летит. А оглянешься назад – сколько всего вспоминается...

– Одно из таких самых первых и ярких воспоминаний, – улыбается Любовь Алексеевна, – из детства. Сажу на плечах у отца, и вместе мы шествуем по улице. Отец уже седой. И все интересуются, не внучку ли он несет. Я ведь поздний послевоенный ребенок. Отцу после госпиталя, после окончания войны с японцами, было 50 лет, когда я родилась. Помню еще, как строили дом. Мне уже десять лет. В это время ходила на покос со старшими братьями Петей и Олегом, которые приезжали на каникулы из Томска. Из школьных воспоминаний – прием в комсомол, последний звонок. Ну а в юности – полная веранда цветов после каждого вечера летом. И недоуменные взгляды матери: чего они тебе их таскают?

В 16 лет из родного поселка Итат Кемеровской области, где родилась и выросла, уехала поступать в Томский политехнический институт, на кафедру строительных материалов. В то время старший брат Петр Старовойтов работал в Красноярске и настаивал, чтобы и я поехала учиться туда же, ближе к нему. Но я настояла на своем. Петя фыркнул: «Пусть съездит, все равно ничего у нее не получится и на следующий год будет в Красноярске поступать». Каково же было его удивление, когда он узнал, что я успешно сдала экзамены в Томске.

Как один миг промелькнули годы студенчества. Тогда все увлеклись альпинизмом, и, конечно, она стала одной из активных альпинисток на курсе. Сколько незабываемых впечатлений осталось после походов на Тянь-Шань, Алтай и Саяны, на красноярские «Столбы», куда студенты приезжали из Томска на соревнования.

Но вот закончен институт. И по распределению поехала в Калугу. И вроде бы все складывалось как нельзя лучше – за три года стала здесь главным инженером

на кирпичном заводе, получила двухкомнатную квартиру. Но родная Сибирь все же манила к себе. И вот вернулась домой и с 11 января 1977 года связала свою судьбу с дорожным делом.

Работала, не жалея сил и времени, отдавала всю себя делу, ставшему смыслом жизни. Старожилы помнят то время, как взлет



дорожного строительства в крае. Ежегодно сдавалось по 250 км новых автодорог. И незыблемым условием работ было высокое качество материалов, применение новых технологий. При непосредственном участии Любови Ширай крае были запущены практически все АБЗ. Вместе с другими специалистами она занималась разработкой новых материалов и технологий, внедрением их в производство. С ранней весны Любовь Алексеевну было не застать на рабочем месте. Командировки, командировки...

Весь край исколесила вдоль и поперек. И в том, что дороги до сих пор стоят, есть и ее заслуга. Сначала отработка технологий на битумных окислительных установках, затем изменение технологии разгонки нефти на Ачинском НПЗ. Подняла весь регион, от Новосибирска, Томска, Кемеровской области и Алтайского края до Хакасии и Тувы, и добилась, что нефтяники начали выпускать битум по тем техническим условиям, которые она для них разра-

ботала. Потом в ход пошла технология применения отходов рудной промышленности.

Все это вкупе дало свой результат. Прочность асфальтобетона выросла в четыре раза. А результат и сегодня очевиден: до сих пор построенные в те годы дороги выдерживают нагрузку 60-тонных фур.

– Недавно, – вспоминает Любовь Алексеевна, – разговорилась с коллегами об автодороге на Мганск, введенной в эксплуатацию в 1987 году. И до сегодняшнего дня, к удивлению специалистов, она не требует ни среднего, ни капитального ремонта. А сколько подобных дорог в крае!

Еще одна из таких трасс, в строительстве которой Любовь Ширай принимала непосредственное участие, – автодорога между Тунгуской, Смородинкой и Абалаково, в районе Лесосибирска. Стоит с 1983 года. Даже швы сопряжения полос не разошлись.

Как-то в споре с москвичами о качестве дорог в крае Ширай категорично заявила: «У нас на дорогах нет колеи». В ответ парировать было нечем. Ведь то, что в Красноярском крае тогда было нормой – применение асфальтобетона с высоким содержанием щебня, нигде в Союзе не практиковалось.

В 1998 году судьба вновь сделала крутой поворот, и вот уже второй десяток лет Любовь Алексеевна занимается разработкой новых материалов и технологий, но в более широком диапазоне. Это не только дорожная отрасль, но и строительство, ЖКХ, энергетика, пищевая промышленность и деревообработка.

Она директор производственной фирмы ООО «Акродекор-К», созданной в 1995 году по инициативе директора ГПП «Красноярскавтодор» Петра Алексеевича Старовойтова. Изначально предприятие специализировалось на обеспечении потребности дорожных организаций сибирского региона в красках для разметки автомобильных дорог.

Сейчас диапазон выпускаемой продукции значительно расширился. Это более 50 наименований строительных и отделочных материалов на основе 25 акрилов из Франции, Германии, Англии, Швеции, Финляндии. А еще – акриловые лаки для дерева, сухие смеси, декоративные штукатурки, герметики, гидроизоляционные мастики и многое другое.

У предприятия своя производственная база в Красноярске, в районе Предместной площади, импортное оборудование, готовится новая база в районе п. Солонцы, строительством которой занимается сын Любови Алексеевны Андрей.

Слаженный коллектив высококлассных специалистов повышает свой уровень образования за рубежом в научно-исследовательских центрах фирмы Rohm and Haas. Все это позволяет выпускать высококачественную

продукцию мирового стандарта.

Добавим к сказанному, что аналогов некоторых выпускаемых в «Акродекоре» материалов нет не только в России, но и за рубежом. Это теплосберегающие и огнезащитные составы, всевозможные акриловые краски всех цветов радуги, которыми разукрашен весь Красноярск, от железнодорожного вокзала до Дворца спорта им. И. Ярыгина, проспекты им. газ. «Красноярский рабочий» и Свободный, новостройки города.

Одна из последних разработок предприятия – наливные «теплые» полы, которые не требуют подключения к стационарному теплоносителю – электроэнергии или горячей воде. Толщиной 5-8 мм, они заменяют по теплоемкости доску толщиной 32 мм. Или же – еще одна новинка – обмазка для внутренней поверхности печей и каминов, позволяющая увеличить вдвое коэффициент от сгорания топлива.

И таких разработок, внедряемых в жизнь, немало. А впереди – еще больше. Ведь девиз у руководимого Любовью Ширай предприятия: каждый год – по новому материалу, а то и по два.

Так разве все сказанное выше – не весомый аргумент тому, что производственным предприятием, которому в этом году исполнилось 16 лет, руководит не просто женщина, но и, в первую очередь, творческий человек. За все тридцать с лишним лет, что ее знают коллеги, она не изменилась в своем отношении ни к работе, ни к жизненному кредо, ни к друзьям, которые, встречаясь, слышат от нее неизменную фразу: «Не забывай, что я тебя люблю!». Думать о других – это у нее качество, воспитанное в семье.

А когда спрашиваешь у людей, которые знают Любовь Алексеевну Ширай, какое качество лучше всего характеризует этого человека, то в ответ слышишь едино-



душное: «Деловитость, доброта и благожелательность». И это самая лучшая оценка.

Пожелаем Любови Алексеевне оставаться такой же энергичной и работоспособной. Впереди много дел. И не все камни еще собраны.

Емельяновский филиал ГП «КрайДЭО»

Один из важнейших участков работы Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО» – содержание гостевой трассы федеральной автодороги М-53 «Байкал» на подъезде к аэропорту Емельяново. Эту дорогу часто называют воротами города, ведь именно по ней добираются в столицу края гости Красноярска.



**Директор Емельяновского филиала
Андрей Иванович Архипов**

Разумеется, такая дорога, состояние которой находится под пристальным вниманием и контролем краевых властей, силами Емельяновского филиала всегда содержится и обслуживается на должном уровне. Например, тщательная уборка мусора здесь производится круглый год, в среднем ежедневно отсюда вывозится около четырех тонн мусора.

– Гости земли сибирской должны видеть и чувствовать красоту нашего города и его окрестностей еще на подъезде к Красноярску. Однако, к сожалению, красноярские водители ведут себя

большегрузных машин, меняя «резину», бросают старые колеса прямо у дороги. Между тем в нашем районе утилизировать такие отходы невозможно, мы можем утилизировать их только в Красноярске, по специальным талонам.

Всего на содержании Емельяновского филиала 57 км федеральных автодорог и 291,3 км – краевых и межпоселенческих. Кроме того, в этом году предприятием были проведены работы по восстановлению покрытия на дороге Элита – Арийск – станция Кача, а в конце августа емельяновские дорожники приступили к ремонту улицы Московской районного центра.

Филиал имеет неплохой парк техники, которая содержится в надлежащем состоянии. В прошлом году закупили две новых КДМ и грузовик для вывоза мусора. Контроль над работой водителей осуществляется при помощи приборов системы ГЛОНАСС, установленных на комбинированных дорожных машинах и грейдерах предприятия, а в ближайшем будущем на КДМ планируется установить видеорегистраторы.

На предприятии практически не существует текучести кадров – здесь работает дружный и сплоченный коллектив. И отработано,

возглавил Емельяновский филиал ГП «КрайДЭО» год назад, когда ему исполнилось 30 лет. Однако, несмотря на возраст, молодой руководитель до назначения на эту должность успел немало потрудиться на предприятиях дорожной отрасли края.

Выпускник Красноярской государственной архитектурно-строительной академии 2001 года, он начал трудовую деятельность дорожным рабочим Ермаковского ДРСУ, затем был назначен на должность главного инженера предприятия. С 2004 по 2005 год работал заместителем директора Емельяновского филиала ГП «КрайДЭО», затем пять лет – в ФГУ «Байкалуправтдор» – заместителем, а затем и начальником отдела по содержанию автодорог. В августе 2010 года вернулся в Емельяновский филиал в должности руководителя предприятия.

Андрей Иванович уверен: производство интереснее любой кабинетной работы. Именно здесь человек может в полной мере раскрыть свои способности, применить знания и навыки. Молодой директор считает, что в отношениях с подчиненными руководитель должен быть строгим и тре-

стам на первых порах оказывают большую помощь опытные работники, проработавшие в дорожной отрасли много лет, – оператор АБЗ Виктор Иванович Долоденко, машинист погрузчика Александр Васильевич Васильев, тракторист Леонид Анатольевич Астахов, водитель КамАЗа Андрей Федорович Панченко и другие.



**Дорожный мастер
Юрий Геннадьевич Кузнецов**

Лучший пример преемственности поколений то, что на смену опытным работникам приходят их дети, на предприятии зарождаются трудовые династии. Тракторист Владимир Александрович Орешников, дорожник с 35-летним стажем, в свое время посоветовал сыну Ивану пойти по его



**Тракторист Владимир Александрович Орешников
с сыном Иваном, машинистом катка**

бдительным, но тем не менее коллеги считают его демократичным руководителем, который с пониманием подходит к проблемам своих работников.

Работами по ремонту дорожного покрытия на улице Московской руководит дорожный мастер Юрий Геннадьевич Кузнецов. Получив диплом Красноярской государственной архитектурно-строительной академии, он пришел на предприятие в 2004 году. Юрий Геннадьевич – грамотный специалист и хороший семьянин – с женой они воспитывают двоих детей. Отлично справляются со своими обязанностями молодой дорожный мастер Константин Александрович Семенов и тракторист, водитель автогрейдера Сергей Михайлович Федоркин.

Кадры Емельяновского филиала обновляются в основном за счет выпускников кафедры «Автомобильные дороги» СФУ и профессионального лицея № 88. А на производстве молодым специали-

стам. Послушав родительского совета, Иван, закончив профессиональный лицей № 88, устроился в Емельяновский филиал водителем, машинистом катка. Сегодня отец и сын вместе трудятся на ремонте улицы Московской поселка Емельяново.

На предприятии водителями работают отец и сын Владимир Владимирович и Александр Владимирович Качановы, машинист автогрейдера Игорь Николаевич Болсуновский и его сын – водитель КамАЗа Алексей Игоревич, братья Сергей Александрович и Виктор Александрович Павлюшенко.

– У нас нет вакансий на должности мастеров, механизаторов, водителей, – говорит Андрей Иванович Архипов. – Несмотря на проблемы, существующие в дорожной отрасли, люди держатся за свои места. И выполняют свою работу добросовестно.

Антон ТОПОЛЕВ.



Ремонт улицы Московской поселка Емельяново

просто по-хамски. Они не утруждают себя поиском урн и свалок: бутылки, пластиковые упаковки, старые газеты и прочий хлам выбрасывают из окон своих авто или сваливают в самых неподходящих местах, – сетует директор Емельяновского филиала Андрей Иванович Архипов. – А водители

что, несмотря на все трудности последних лет в дорожной отрасли и российском производстве в целом, предприятие постоянно пополняется молодыми кадрами. Сегодня около 70% работников филиала составляют люди до 35 лет.

Андрей Иванович Архипов

Автодорога К-18: прошлое, настоящее и будущее

Автомобильная дорога краевого значения К-18 Минусинск – Курагино – Кускун, как и федеральная трасса М-54, соединяет центральные районы нашего края с южными.

Протяженность этой дороги по столбикам составляет 401 километр. Автодорога проходит через два районных центра (Курагино и Шалинское), пересекает ряд хребтов Восточного Саяна, преодолевая при этом множество перевалов, несколько раз поднимаясь на высоту более 900 метров над уровнем моря.

Более 30 лет назад существовала автодорога Минусинск – Тертеж, большая часть которой составляет современную дорогу К-18. Эта дорога проходила через село Выезжий Лог (на 122-м километре от Тертежа), поселок Мана (126-й километр) и село Жайма (152-й километр). Сейчас участок от Выезжего Лога до Жаймы заброшен, мосты и трубы давно пришли в негодность, поэтому между этими селами передвигаются по новой дороге – это километров на 12 больше, зато по вполне приличной дороге, которая почти наполовину покрыта асфальтом.

Старая же дорога была построена еще во времена строительства железной дороги Абакан – Тайшет и успешно эксплуатировалась. А когда железная дорога была построена, автомобильная, естественно, осталась, но за ней практически никто не следил до конца прошлого века, пока не приступили к ее реконструкции. Финансировала реконструкцию дороги К-18 администрация Красноярского края во главе с Александром Лебедем, который очень хотел соединиться еще одной дорогой с Республикой Хакасия (если читатель помнит, то губернатором Хакасии тогда был Лебедь-младший). Дорожники края успели сделать достаточно много.

Во-первых, построено два новых участка – обход горы Аргыджек (в результате чего дорога мигнет села Выезжий Лог и Жайма) и спуск с Козинского перевала. Обходы Каспинского и Кордонского перевалов были построены ранее. Во-вторых, больше половины дороги покрыта асфальтом. Со стороны Кускуна асфальта нет от 76-го до 82-го километра, от 84-го до 89-го, от 133-го до 206-го и от 209-го до 238-го километра. На остальных участках дорога заасфальтирована полностью (в районе Нарвы километра три участка, покрытого цементобетонными плитами). Через реку Тубу был выстроен новый мост (называется «Корона Тубы») протяженностью 510 метров. Ранее переправа через Тубу выполнялась паромом.

Состояние дороги еще вполне приличное. На асфальтированных участках имеется дорожная разметка, дорожные знаки расставлены по всей дороге. Также по всей трассе устроены дорожные ограждения. Гравийные участки периодически поддерживаются в надлежащем состоянии. Но некоторые мосты на этих участках (например, через речки Кувай и Джебь) остаются деревянными, грузоподъемностью не более 10 тонн.

Автобусное движение по дороге К-18 лишь частичное. Со сто-



Трасса К-18, мост через р. Поперечку в районе п. Большая Ирба

роны Красноярска проложено несколько маршрутов в Шалинское, Нарву, Колбинский и Минусинск, благодаря которым местное население имеет возможность регулярно ездить как в краевой центр, так и друг к другу в гости. Со стороны Минусинска регулярное автобусное движение имеется до Курагино, Большой Ирбы, Кошурниково и Щетинкино. От Щетинкино в сторону Красноярска автобусного движения нет, за исключением микроавтобуса, курсирующего один-два раза в день между Красноярском и Кошурниково и принадлежащего частной фирме. Для регулярных рейсов этот участок закрыт на неопределенное время.

Вдоль дороги практически нет ни кафе, ни кемпингов. Даже на

асфальтированных участках. Автозаправочные станции имеются на участке от Кускуна до Степного Баджея, две АЗС в Кошурниково, остальные – от Большой Ирбы и до Минусинска.

Какое будущее ждет дорогу К-18? Дорога сохранится надолго, если ее реконструкция будет продолжена. А ведь она проходит по живописным местам, соединяя важные населенные пункты. Возможно устройство мест для отдыха, строительство кемпингов и турбаз, других объектов инфраструктуры. Беседы с местным населением показали, что от незавершенности реконструкции дороги страдают все. Будет жаль, если раз начатое доброе дело будет безнадежно загублено.

Игорь ЕГОРУШКИН.



Мост через р. Крол на 239-м км (Манский район)



Грейдерование дороги К-18 в районе станции Джетка (207-й км, Курагинский район)

Музей автомобильных дорог России

Сегодня трудно представить, что еще недавно дорожного музея не существовало.

Идея его создания витала в среде дорожной общественности не одно десятилетие, а воплотилась в жизнь в декабре 2000 года, когда в помещении Московского автодорожного колледжа имени А.А. Николаева, на ул. Бакуниной, 81/55, был открыт Общероссийский отраслевой музей автомобильных дорог России.

Для формирования экспозиции будущего музея была создана комиссия Росавтодора, которую возглавил Артур Акимович Надежко, бывший заместитель министра автомобильных дорог РСФСР.

Во все областные, краевые и республиканские дорожные организации отправили письма с сообщением о создании музея. В течение двух лет комиссия рассматривала предложения с мест и вела отбор экспонатов, которых в Москву было доставлено около трех тысяч. Из столичных архивов древних рукописей и новейшей истории были получены копии исторических документов, имеющих отношение к истории автомобильных дорог России.

Но вряд ли музей смогли бы открыть, если бы не финансовая помощь Росавтодора. На его средства в колледже был произведен ремонт помещения площадью около 300 квадратных метров, в котором и разместилась экспозиция музея.

В его создании принимали участие руководители Минтранса, ветераны-дорожники, многие предприятия, проектные и научные организации отрасли.

Однако, справедливости ради, следует отметить, что основная организаторская нагрузка легла на плечи двух человек. Это заслуженные и уважаемые всеми дорожниками Артур Акимович Надежко и Михаил Яковлевич Лившиц. Ветераны дорожной отрасли, они посвятили ей всю свою жизнь.

Экспозиция отражает историю развития российских автомобильных дорог за более чем два с половиной столетия. Первым в стране инженерным дорожным сооружением стало шоссе от Санкт-Петербурга до Москвы, строительство которого по повелению Петра I началось в 1722 году и завершилось в 1746-м. Год окончания строительства первого шоссе в России и считается датой рождения отечественной дорожной отрасли.

В годы царствования Елизаветы Петровны, Екатерины II, Александра I, Николая I, Александра II, Александра III устройству шоссе уделялось большое

внимание, о чем свидетельствуют представленные в экспозиции копии Императорских указов на сей счет. И это не случайно, ведь строительство железных дорог в России началось в 30-е годы XIX века, и единственными сухопутными путями сообщения в то время были гужевые дороги.

В музее экспонируются, к примеру, указы Николая I об устройстве шоссе между Орлом и Курском (1848), между Курском и Харьковом и сооружении Орловско-Брянского шоссе (1852). Представляет интерес и Указ Сената от 10 октября 1848 года об установлении на открывшемся шоссе между Тулой и Орлом дорожного сбора – своеобразного прообраза платных дорог.

Внимание царственных особ к дорожным вопросам позволило построить в первой половине XIX века более 20 тысяч километров дорог с твердым покрытием. Во второй половине века в связи с активным сооружением железных дорог темпы шоссевого строительства снизились, и к XX веку в России было проложено около 30 тысяч километров шоссевых дорог.

В музее представлены карты транспортных связей в 1916 году в семи центральных губерниях: Московской, Тверской, Орловской, Тульской, Псковской, Новгородской и Курской. В каждой из этих губерний были одна или две шоссевые дороги на главных направлениях, на остальной территории – бездорожье.

Экспонаты и материалы стендов повествуют об автомобильных дорогах, построенных в Советском Союзе в предвоенный период – Чуйский тракт, Москва – Минск и другие.

По сути, самостоятельным разделом музея является экспозиция «Дорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». В ней представлены схемы дорожного обеспечения крупнейших сражений, объемы работ, выполненных дорожными войсками в период битв под Москвой, за Ленинград (знаменитая «Дорога жизни»), Сталинградской и Курской битв... Экспонируется портрет Маршала Советского Союза Г.К. Жукова и приводится его оценка роли дорожников в Великой Отечественной войне.

Большой интерес вызывает копия постановления от 4 июня 1945 года под грифом «Совершенно секретно» за подписью И.В. Сталина «О строительстве шоссевых дорог для обеспечения автотранс-

портной связи между промышленными и областными центрами страны». В этом документе определены очередность и сроки строительства около 10 тысяч километров дорог. В указанные сроки они были построены.

Материалы музея свидетельствуют, что к началу 60-х годов прошлого века в России, главным образом, строились основные республиканские дороги, а местная сеть практически не создавалась.

– Ее развитие, – поясняет руководитель музея А.А. Надежко, – началось с принятием Верховным Советом РСФСР в 1959 году Указа о привлечении всех предприятий и организаций к реальному участию в строительстве местных дорог. 13 субъектов Российской Федерации представили в музей сравнительные схемы дорог по состоянию на 1 января 1960 и 1999 годов, которые наглядно показывают, что было и что стало на этих территориях за 40 лет активного дорожного строительства. Нашла отражение в экспозиции и одна из лучших ныне дорог страны – МКАД. Помимо стендов, в экспозиции музея представлены макеты крупных искусственных сооружений (например, эстакадного мостового перехода через ущелье Чемитоквадже), модели дорожной техники (например, катков производства АО «Раскат», г. Рыбинск), геодезические приборы разных поколений. Здесь же представлен макет Иверской часовни, перед которой на Манежной площади в 1996 году был установлен так называемый памятный знак «Нулевой километр» – от него ведется отсчет километража всех автодорог, выходящих из Москвы. В музее экспонируются портреты руководителей дорожного хозяйства страны. Один стенд посвящен учебным заведениям отрасли. Широко представлена тематическая литература – документальные и справочные издания, альбомы. За-

вершают экспозицию образцы дорожных знаков – от первых деревянных до современных со световозвращающей пленкой.

Многие экспонаты музея использовались при организации выставок во время выездных совещаний Росавтодора во многих городах России, а также во Всероссийском выставочном центре.

За время существования музея его посетили тысячи экскурсантов, многие работники дорожной отрасли и студенты профильных учебных заведений. Знакомство с экспозицией вызывает у них гордость за свою профессию и чувство удовлетворения от выполненной работы по ликвидации бездорожья на необъятных просторах страны. Об этом говорят записи в книге отзывов.

Группа сотрудников Росдорнии и МАДИ отметила: «Почувствовали ритм роста дорожной отрасли. Желаем организаторам музея дальнейших успехов в столь полезной деятельности».

Сотрудники Гипродорнии: «Вызывает гордость огромный путь, который прошла наша отрасль за время существования. Это замечательный стимул в нашей дальнейшей деятельности», «С большим удовольствием осмотрели экспозицию. Поражает увлеченность, глубокое знание, огромная любовь и преданность своему делу организаторов».

И таких отзывов десятки.

Информация о музее была опубликована в ряде газет и журналов, размещена в Интернете. И, пожалуй, можно утверждать, что известность музея вышла за пределы отрасли. Есть все основания надеяться, что музей истории автомобильных дорог России будет иметь не только большое информационно-познавательное значение для современного поколения дорожников, но и послужит точкой отсчета дальнейшего развития дорожного дела в XXI веке.