



ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ



№2  
(46)

МАРТ-  
АПРЕЛЬ 2018

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КРАСНОЯРЬЯ



Полномочный представитель Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе Сергей Иванович Меняйло, временно исполняющий обязанности губернатора Красноярского края Александр Викторович Усс, глава Республики Хакасия Виктор Михайлович Зимин

КрУДору – 25 лет



**Агрокомплекс** в ДОРОЖНОМ исполнении

Пора **БОЛЬШИХ** РЕМОНТОВ

**Капитан, ДИСПЕТЧЕР, спасатель**

# СОДЕРЖАНИЕ

Юрий Иванов  
**XV Красноярский экономический форум** 4

Марина Климина  
**КрУДору – 25 лет** 6

Елена Аврамова  
**Пора больших ремонтов** 10

Владимир Несяев  
**Агрокомплекс в дорожном исполнении** 12

Анна Петрова  
**К диалогу власти и общества** 14

Мария Ярская  
**155-я навигация на Енисее открыта** 17

Алла Малахова  
**Теплоход «Валерий Чкалов»:  
маршрут не меняется** 18

Кристина Павлова  
**Капитан, диспетчер, спасатель** 20

Марина Полежаева  
**Профессия выбрала меня** 23



В номере использованы фотографии Андрея АФАНАСЬЕВА, Аллы МАЛАХОВОЙ, Марины ПОЛЕЖАЕВОЙ.

# ТК

Издается  
при информационном  
содействии  
министерства  
транспорта  
Красноярского края

**Учредитель  
и издатель**  
ООО «Автомобильно-  
транспортная газета»

**Главный редактор**  
Э.З. Алборов

Адрес редакции  
и издателя:  
660049,  
г. Красноярск,  
пр. Мира, 30,  
а/я 25533.  
Тел./факс  
(391) 227-27-27,  
e-mail: atg2000@mail.ru  
Журнал отпечатан  
в ООО «Полиграф-Аванта»,  
660028, г. Красноярск,  
ул. Телевизорная, 1, стр. 26  
Объем 24А4.  
Тираж – 2300 экз.  
Время подписания в печать:  
по графику 18.00  
фактически 18.00  
Дата выхода 04.05.2018  
Цена свободная

Электронная версия  
журнала на сайтах:  
[www.mintrans.krskstate.ru](http://www.mintrans.krskstate.ru)  
[www.krudor.ru](http://www.krudor.ru)

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.

16+

**R** Рекламный  
материал

Использование  
материалов  
журнала  
без письменного  
разрешения  
запрещено.





# XV Красноярский экономический форум



**В течение трех дней, с 12 по 14 апреля, участники форума обсуждали федеральную повестку, связанную с реализацией Послания Президента России Федеральному Собранию. В ходе форума прошел ряд специальных мероприятий, включая правительственную комиссию по транспорту, где были решены прикладные вопросы как российского уровня, так и продвижения резолюций Президента России по итогам его февральского визита в Красноярск.**

## **«Енисейская Сибирь»**

Как отметил на итоговой пресс-конференции заместитель председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович, основным итогом форума стало общее понимание реализации задач по стратегическим направлениям, обозначенным Президентом.



**– Были высказаны интересные мысли и подходы о планах действий Российского правительства. Что касается региональной повестки, мы определились, какие проекты будем продвигать в ближайшее время, – пояснил вице-премьер.**

Значительная часть рабочей программы КЭФ была посвящена обсуждению приоритетных проек-

тов развития регионов Сибири. В ходе форума была рассмотрена концепция создания экономического макрорегиона «Енисейская Сибирь», а также презентация составляющих его основу инвестиционных проектов.

**– Красноярский край входит в число опорных регионов России, поэтому мы сфокусировали внимание на развитии «Енисейской Сибири», реализация проектов которой обеспечит более высокие темпы социально-экономического развития, более комфортные условия проживания не только жителей Красноярского края, Тывы и Хакасии, но и регионов «восточного вектора», – считает врио губернатора Красноярского края Александр Усс.**



В обсуждении проекта приняли участие представители федеральных министерств и ведомств, члены правительства Красноярского края во главе с временно исполняющим обязанности губернатора края Александром Уссом, а также главы республик Хакасия Виктор Зимин и Тыва Шолбан Кара-оол.

Глава региона отметил, что в рамках форума состоялись рабочие встречи с представителями ОК РУСАЛ, СУЭК, СГК, «Норильского никеля», посвященные предметному бизнес-обоснованию проектов, составляющих основу «Енисейской Сибири». В ходе встреч были обозначены сроки определения качественных показателей, а также создания управленческого механизма для реализации проекта.

В частности, принято решение о заключении концессионного соглашения по строительству железнодорожной ветки Кызыл – Курагино и далее к угольному месторождению «Элегест» в Тыве, рассмотрены перспективы строительства моста через Енисей. Проект моста уже разработан и включает помимо самой переправы дорожные развязки и коммуникации: обход поселка Высокогорского, автодорогу Енисейск – Высокогорский (строительство и реконструкция участков), реконструкцию участков автодороги Епишино – Северо-Енисейский. Высокогорский мост протяженностью 2029 погонных метров станет самой северной переправой (300 километров севернее Красноярска) через Енисей.

На совещании Аркадий Дворкович отметил, что от качественной реализации транспортных инфраструктурных проектов зависит будущее «Енисейской Сибири».

## Проблемы транспорта можно решать

По словам министра, объем инвестиций в отрасль составляет почти 2 триллиона рублей, однако на фоне ВВП этот показатель выглядит неубедительно. В России инвестиции в эту сферу составляют всего чуть более процента от ВВП, а в Китае и Европе в разы больше.

**– Транспортной системе России требуется качественное развитие, так как она работает на пределе своих пропускных возможностей, – отметил министр транспорта России Максим Соколов.**



В своем выступлении он отметил важное значение Красноярского края в формировании железнодорожной, автотранспортной и портовой инфраструктуры. В частности, в рамках повышения проходимости Транссибирской магистрали в крае реализуется проект по «расшивке» ветки Междуреченск – Тайшет. Кроме того, Красноярский край занимает центральное место в повышении потенциала Северного морского пути. Соколов отметил, что в течение нескольких лет планируется повысить объем грузоперевозок до 80 млн тонн в год. Сейчас этот показатель составляет 10 млн тонн.

Особое внимание министр транспорта РФ обратил на приведение автомобильных дорог в порядок. В качестве примера он привел Красноярскую агломерацию, где за год удалось привести к нормативу 50 процентов дорог. Это пример того, как в кратчайшие сроки, сконцентрировавшись на задаче, можно начать решать проблему.

*Юрий ИВАНОВ*



## КЭФ в цифрах и фактах

За время работы площадки форума посетило более 5,5 тыс. человек из 30 стран мира и почти 60 регионов России. В рамках деловой повестки прошло свыше 80 различных мероприятий – дискуссионных площадок, сессий, конференций, круглых столов и т.д., не считая культурной, спортивной и дополнительной программ.

В работе форума приняли участие заместитель председателя Правительства РФ Аркадий Дворкович, полномочный представитель Президента в СФО Сергей Меняйло, руководители федеральных министерств и ведомств, губернаторы регионов, руководители крупнейших промышленных компаний, представители российского и международного экспертного сообщества и общественных организаций.

В дни КЭФ было подписано порядка 70 соглашений, меморандумов, договоров между органами власти, бизнесом, общественными организациями. Блок соглашений был посвящен реализации межрегионального проекта «Енисейская Сибирь» и соглашениям о взаимодействии в разных отраслях между Красноярским краем, республиками Тыва и Хакасия. Ряд договоров касался Универсиады-2019, сотрудничества Сибирского федерального университета с различными организациями и т.д.



## Сергей ЗЯБЛОВ: «Забота о населении края»

Становление новой управленческой структуры в крае, которой стал Дорожный фонд, пришлось на время его руководства Сергеем Зябловым, 1995-2012 годы. Именно благодаря его стараниям и активной жизненной позиции краевое управление автомобильных дорог стало тем самым КрУДором, который хорошо знаком всем дорожникам как в крае, так и за его пределами.



– Сергей Филиппович, чем было обусловлено создание в Красноярском крае Дорожного фонда?

– Дорожный фонд, из которого впоследствии возник КрУДор, появился потому, что правительство страны приняло решение разделить управленческие и хозяйственные функции в дорожной отрасли. Реорганизация затронула всю страну, а не один наш край.

Мне предложили возглавить краевой Дорожный фонд в 1995 году. Шел туда без особого желания. По складу характера я склонен больше к хозяйственной, производственной деятельности, на новом же месте предстояло заниматься совсем другим. Государственным управлением.

1 февраля выходит распоряжение губернатора о моем назначении на должность – и все, покатилося. Начались трудовые будни. Результат, который необходимо было достичь, был понятен с первых дней: дороги должны быть в ведении заказчика, который должен стать главным звеном в стратегических вопросах. Для того чтобы структура стала работоспособной и могла эффективно решать стоявшие перед ней задачи, предстояло взвесить все плюсы и минусы. Любая перестройка – болезненный процесс, и мы, чтобы не наломать дров, действовали аккуратно и осмотрительно. В качестве основополагающих определили три принципа – преемственность, системность и управляемость.

Лучшим инструментом для этого стали государственные програм-



В этом году исполняется ровно 25 лет, как из «Красноярскавтодора» в отдельную структуру

был выделен Дорожный фонд, впоследствии реорганизованный в КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». В течение этого времени управлением руководили поистине достойные люди, такие, как

мы. Это был, подчеркиваю, 1995 год, тогда о программном подходе практически никто даже не задумывался. Зато сейчас, по истечении более чем 20 лет, в России даже федеральный бюджет формируется программно-целевым способом. То есть имеется программа, которую необходимо выполнить, имеются конкретные цели, которые она призвана достичь, для чего и выделяются средства. Вот насколько наше управление автодорог опередило свое время!

– Речь идет о программе «Дороги Красноярья»?

– Да.

– И что же было сделано?

– Простой пример. Когда только формировалась сеть опорных дорог в Красноярском крае, за ее основу был взят принцип краевой центр – районный центр – центральная усадьба, который помог связать с Красноярском практически все населенные пункты края. За исключением, разумеется, Крайнего Севера и приравненных к ним территорий – из-за природно-географических условий. Эта задача нашими предшественника-

## Работа, которой можно только гордиться

В 2012-2017 годах краевое управление автомобильных дорог возглавлял Вячеслав Цышук, до этого долгое время проработавший главным инженером управления.

– Перед тем как принять предложение Сергея Филипповича возглавить отдел контроля качества, я как специалист уже имел определенный опыт и соответствующие знания. В 25 лет защитил кандидатскую диссертацию, был ученым на гидротехническом факультете Ленинградского политехнического института, затем, после

переезда в Сибирь, преподавал в Красноярском филиале Института гидротехники им. Веденева.

В те годы коллектив управления только формировался. Это был еще не КрУДор, а Дорожный фонд. И вплоть до своего увольнения в 2017 году я был одним из самых «долгоиграющих» сотрудников.

Когда в течение 22 лет большую



часть своего времени ты проводишь на службе, а все твои мысли связаны с работой и с теми, с кем

Сергей Зяблов, депутат Законодательного собрания края, председатель комитета по делам села и агропромышленной политике, и мэр Красноярска Сергей Еремин, начавший свой путь успешного управленца именно в КрУДоре. Здесь он прошел путь от инженера до начальника отдела и руководителя управления, затем пять лет проработал министром транспорта края. Журнал «Транспортный комплекс Красноярья» публикует подборку материалов, посвященных его руководителям.



Мост через реку Тубу

ми была успешно решена. А перед нами встала новая. Вот представьте: соединить районные центры и дороги районов друг с другом, чтобы можно было ездить напрямую, не выезжая на федеральные магистрали. В общей сложности таких переходов получилось около полутора десятков. В результате не только помогли сэкономить людям время, усилия и деньги на бензин, но и значительно разгрузили основные трассы, как краевые, так и федеральные.

Или, к примеру, зелеевская дорога, которая соединяет М-53

«Байкал» и М-54 «Енисей». Жители юга и юго-запада края, чтобы попасть в аэропорт «Красноярск», должны были сначала проехать правый берег, выйти на Коммунальный мост, проехать весь город и только потом направиться в аэропорт. Какие траты времени и топлива. И совершенно ненужная нагрузка на экологию! Мы сделали эту перемышку, и сейчас транзит с запада на юг края не заезжает ни в Красноярск, ни в Дивногорск, не перегружает улицы и не отравляет своими выхлопами воздух.

– Для городов это, действительно, очень позитивный момент...

– Второй пример – дорога Красноярск – Енисейск, на которой несколько десятков искусственных сооружений и узких деревянных мостов. Подъезжаешь к такому и останавливаешься. Одна полоса и стрелочка красная: преимущество движения за встречным транспортом, уступи дорогу. Все мосты на этой дороге мы заменили на железобетонные и расширили их габариты. Как результат заметно увеличилась пропускная способность трассы, хотя число мостов осталось прежним.

Именно в те годы многие поселки и села края получили хорошие дороги. Тогда существовала несколько абсурдная логика. Улицы, по которым шел транзит через небольшие населенные пункты, целиком и полностью относились к ведению муниципальных властей,

но и для Красноярска и края. Конечно, мост – это не все, чем мы занимались в эти годы. Были еще очень важные объекты, реализация которых продолжается до сих пор. Такие, как реконструкция автодороги Епишино – Северо-Енисейск. Первые ее десятки километров были реконструированы еще при мне. Приятно осознавать, что благодаря в том числе моему личному участию незаслуженно забытые населенные пункты уже через несколько лет получают круглогодичную устойчивую связь с «материком».

Сейчас я могу только гордиться

у которых не было ни средств, ни возможности должным образом ими заниматься.

Едешь по «нашей» дороге – она гладкая, ровная, ухоженная, въезжаешь в село – а там уже «не наша» дорога, грязь, рытвины. Мы решили привести в порядок и транзитные улицы. Более чем в 150 населенных пунктах сделали хорошие дороги.

– Период вашего руководства КрУДором запомнился более глобальными проектами. Строительство дороги на Богучаны, моста через Ангару, глубокого обхода Красноярска с мостом через Енисей...

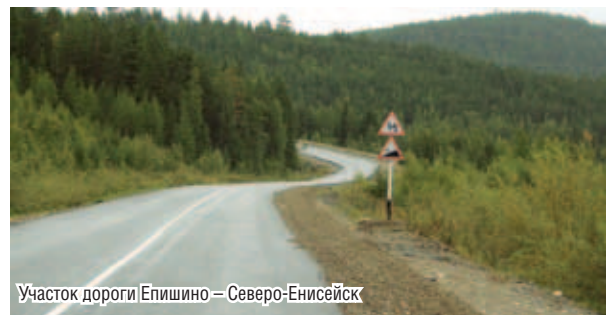
– Первый мост, который мы сделали, – Корона Тубы в Курагинском районе. В те годы эта территория активно развивалась, а прямого проезда не было – река. А мы ее – оп! – и перемкнули.

Тем, кто родился после того, как мы построили этот мост, сейчас уже 20 лет исполнилось. Взрослые люди. Они даже не представляют, что еще не так давно было непросто попасть с одного берега Тубы, и воспринимают этот мост как данность. Сели на машину и переехали без проблем, в полной уверенности, что так было всегда.

Мы потом еще много хороших мостов и дорог построили. Те же Канск – Абан – Богучаны и между речью на этой трассе. Раньше, чтобы добраться до Кодинска, приходилось ехать через Иркутскую область, делать огромный крюк в 1100 с лишним километров. Мы возвели два ключевых моста – через Бирюсу и Чуну, благодаря чему появилась возможность строительства этой трассы. На ней, правда, остались не заасфальтированными еще 100 километров, но это прямая

трудолюбия, быстро эти люди становятся для тебя второй семьей, а управление – вторым домом. Я и жену свою нашел здесь же, на работе, и вот уже почти 18 лет мы идем с ней вместе по жизни.

Самой важной точкой приложения сил во время моего руководства КрУДором стал для нас четвертый мост через Енисей в Красноярске. И по объему инвестиций, и по сложности организационных и технологических вопросов, которые нам предстояло решить. Этот объект стал поистине знаковым – не только для меня и нашего управле-



Участок дороги Епишино – Северо-Енисейск

ся тем, что в течение пяти лет мне довелось стоять во главе столь профессионального инженерно-технического коллектива, которому по плечу любые задачи. Уверен, таким он останется и впредь.





дорога, по которой ходят в том числе рейсовые автобусы.

Да, до Богучан можно доехать на поезде, есть и малая авиация, хотя она осталась в несравнимо меньших объемах, чем было при Советском Союзе. Но все же главное – именно автомобильная дорога, когда ты не зависишь от расписания поездов или летной погоды и в любой момент, если возникнет необходимость, можешь поехать в Красноярск.

Не оставляли мы без внимания и северные территории нашего края, которые традиционно были труднодоступными. Когда зашла речь о достройке Богучанской ГЭС и строительстве в том районе нового алюминиевого завода, остро встал вопрос транспортной доступности. Мост через Ангару нужен был, как воздух. Сегодня это самый большой мост в крае, его протяженность – свыше двух километров. Он строился непрерывно круглогодично, несмотря на ледоходы, которые значительно усложняли работу. Одно дело построить мост даже через такую большую реку, как Енисей, но в том месте, где он не замерзает, – и совсем другое дело на Ангаре. Совершенно разные по сложности задачи! Зато теперь, благодаря этому мосту, появился нефтепровод с Юрубчено-Тохомского месторождения.

Построили мы и глубокий обход Красноярска. Только представьте, что творилось бы в городе, если бы его не было, и огромные фуры шли по городским улицам. Такую же задачу – выведение за черту города транзитного транспорта – мы решили в случае обхода Минусинска.

– Вы все время говорите «мы». «Мы» – это кто?

– Это люди, с которыми я вместе работал в управлении. Профессионалы до мозга костей, с высокой квалификацией, богатым опытом, беззаветно любящие свою работу и родной край. Хотя при формировании коллектива управления я делал ставку не только на ветеранов, но и постарался максимально возможно влить молодой крови. Молодежь заряжала всех своей энергией и задором, а ветераны отдавали ей опыт и знания, помогали понять логику принимаемых решений и правильно расставить приоритеты.

Я очень благодарен и тем, и другим за годы совместной работы. Все вместе мы смогли реализовать четыре программы по развитию дорожного комплекса края и внести огромный вклад в развитие экономики региона.

Хотя в первую очередь мы, конечно, заботились о людях, живущих в крае, а не об экономике вслепую. Лично я уверен, что дороги – это социальные объекты. Наставил на этом всегда. И всегда, как мог, пытался донести свою точку зрения до глав территорий. Чтобы они также понимали, что дороги, как больницы и школы, жизненно важны для населения.

– Насколько мне известно, вы заботились не только о жителях края, но и о дорожниках. И многое сделали для того, чтобы люди, работающие в отрасли, чувствовали себя единой семьей. Именно при вас появилась база отдыха «Дорожник» на озере Шира, начали проводиться зимние спартакиады, регулярно выходила отраслевая газета...

– Я за то, чтобы руководитель был открыт, не прятался, не был просто чиновником. Да, уметь ставить задачи и спрашивать за их

выполнение необходимо, но так же необходимо жить вместе с коллективом одной жизнью, понимать, что волнует твоих сотрудников, помогать им по мере возможности справиться с бедами. Это совсем другие отношения, выходящие за рамки формулы начальник – подчиненный.

Но один бы я ничего не сделал. То, о чем вы говорите, не могло появиться без поддержки руководителей дорожных предприятий, которые меня понимали и поддерживали в начинаниях. Так родилась наша база отдыха, на которой и сейчас каждый год отдыхают тысячи дорожников и членов их семей. Что же касается спартакиад, то сначала их проводил Автодор, потом, когда в экономике появились проблемы, о них пришлось забыть. Я лишь возродил эту добрую традицию. И очень рад, что она жива до сих пор и продолжает оставаться настоящим праздником здоровья и хорошего настроения.

Вместе с другими руководителями в те нелегкие годы мы смогли создать большую и дружную семью дорожников.

– Наверное, годы работы в управлении автодорог были для вас самыми лучшими?

– 32 года своей жизни я посвятил дорожной отрасли, 15 лет в родном Крайавтодоре и 17 был руководителем КрУДора. Столько времени на одном предприятии – это дорогого стоит. Особенно когда ты молод и полон сил. И многое из того, что хотелось, мне удалось воплотить в жизнь. Это годы уходающей огромной страны – Советского Союза и становления новой России. Эпоха перемен, в которую мы творили и созидали, работали на результат и при этом всегда смотрели в будущее, а значит, вперед. Так и живем.

Марина КЛИМИНА



# Призвание дорожник — не просто слова

**«Сплав молодости и опыта» – именно так тогдашний министр транспорта Сергей Еремин отозвался об Андрее Журавлеве. В июне 2017 года Андрей Вячеславович был назначен руководителем краевого управления автомобильных дорог.**

Все 25 лет своего существования КрУДор постоянно развивается, не стоит на месте. Мы активно ведем инновационную деятельность, стараемся прирастать новыми направлениями в работе, интересными и нужными как для дорожников, так и для пользователей дорог.

Возьмем, к примеру, видеофиксацию, которая призвана бороться с нарушениями правил дорожного движения. Это, наверное, самый действенный инструмент повышения безопасности дорожного движения для его участников. Впервые мы стали ею заниматься в 2012 году. Тогда все начиналось буквально с чистого листа, а сейчас у нас появилась специальная служба, которая отвечает за это направление работы, и круг ее обязанностей в ближайшее время станет шире.

Обсуждения, касающиеся различных аспектов существования в России такой службы, активно ведутся на федеральном уровне, все идет к тому, что, в частности, в нашем крае КрУДор будет отвечать не только за установку и функционирование видео- и фотокамер и заключение контрактов, но и за вынесение постановлений по выявленным нарушениям. Расширение функций связано, в первую очередь, с тем, что отныне приборы видеофиксации обозначены в законодательстве как элементы обустройства дороги – наравне со знаковой информацией, разметкой или барьерными ограждениями.

Что касается дорожной деятельности – основной задачи, которую призван решать КрУДор, то главным для нас остается сохранение опорной сети. Еще Сергей Филиппович Зяблов говорил, что у каждой дороги должен быть хозяин. И поверьте, каждый из 14 тысяч километров дорог, за которые мы отвечаем, я воспринимаю как

свой, личный. И всегда переживаю, если вдруг в этом беспокойном хозяйстве что-то идет не так.

Сегодня региональные и местные дороги находятся в непростой ситуации. Дело в том, что в последние годы акцент делался на приведение в нормативное состояние федеральных автодорог как основных автомобильных артерий страны. Решение это правильное – ведь они сшивают государство, связывая регионы между собой. Но его воплощение потребовало смещения финансового ресурса именно на федеральные направления, значительно «обескровив» сеть дорог, ответственность за которые несут субъекты Российской Федерации.

Но вроде выдержали. Работы на федеральных дорогах находятся в финальной стадии – к нормативам приведено более 80 процентов трасс, и есть все основания полагать, что в следующем году дойдет черед до региональных и местных дорог. А раз так, то можно будет планировать реализацию новых глобальных дорожных строек и проектов реконструкции.

Самый перспективный из таких объектов – возведение столь необходимого для экономики края Высокогорского моста через Енисей в районе Лесосибирска. Это один из ключевых объектов проекта «Енисейская Сибирь», который продвигается на федеральном уровне и.о. губернатора Александром Викторовичем Уссом. Проект поддержал Президент России Владимир Путин, о нем много говорилось на прошедшем недавно Красноярском экономическом форуме. И я рассчитываю, что в следующем году строительству будет дан старт. Тем более что необходимая документация у нас давно подготовлена.

Меньше года прошло с той



поры, как я возглавил КрУДор, и сейчас могу с уверенностью сказать, что наряду с решением разнородных технических задач один из самых сложных аспектов в моей работе – поддержание в коллективе рабочей, конструктивной и, вместе с тем, доброжелательной атмосферы.

В штате краевого управления автодорог работает почти 230 самых разных людей. Чтобы они могли справиться с любыми проблемами и трудностями, необходимо, чтобы они чувствовали себя единой командой. У нас много молодежи, – но у нас много и ветеранов, которые делятся с ней своим опытом, передают наработки, помогают впитать сложившиеся традиции. Чтобы те, кто приходит сюда впервые, смогли ощутить дух коллектива и воспринять его. Преемственность поколений – один из краеугольных камней нашего управления, на котором строится его работа.

Поэтому есть результаты. И даже в таких непростых условиях, как сегодня, нам удастся сохранить в крае опорную сеть и обеспечивать проезд транспорта до любого населенного пункта.



# Пора больших ремонтов

**Красноярск – самый восточный город-миллионник России. Вполне закономерно, что наш край вошел в число регионов страны, где реализуется федеральный приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» (БКД).**



## Что такое БКД

Суть этого масштабного проекта, рассчитанного на несколько лет, – приведение в нормативное состояние автомобильных трасс в крупнейших городских агломерациях. В Красноярском крае в зону действия проекта входят улично-дорожная сеть Красноярска (который является ядром агломерации) и федеральные и региональные трассы в радиусе примерно 100 километров от города.

Рассчитан проект на несколько лет и делится на два этапа. Первый – 2017-2018 годы, в течение которых основное внимание уделяется проведению ремонтных работ. В основном, устройству и восстановлению дорожного покрытия, а также мероприятиям по безопасности дорожного движения, таким, как оптимизация дорожных потоков, установка знаковой информации, светофоров, устройство шлюзов.

Второй этап начнется в 2019 году и продлится до 2025 года. В этот период приоритеты будут отданы более материалоемким капитальным объектам. В первую очередь, реконструкции и капитальному ремонту дорог и строительству новых автомобильных развязок.

В прошлом году результатом работы дорожников в рамках федерального проекта стали без малого 150 километров отремонтированных дорог федерального, регионального и местного значения, ликвидация свыше 30 очагов аварийности и завершение реконструкции участка автодороги на подъезде к аэропорту «Красноярск». Не менее грандиозные планы и на этот год.

– В связи с тем, что в 2019 году в Красноярске планируется проведение Всемирной универсиады, большая часть объектов ремонта будет находиться на территории Красноярска, – объясняет заместитель министра транспорта края Юрий Васильев. – Всего 38 объектов общей протяженностью 115 километров. Из них региональных – 12 км, местных – 54, федеральных – 48. На эти цели будет выделено 2 миллиарда 63 миллиона рублей. Почти половину из них, точнее 1 миллиард, предоставит федеральная казна, вторую половину – бюджет края.

Заметим отдельно, что 2 миллиарда рублей – это деньги, которые целиком и полностью уйдут на ремонт региональных и муниципальных дорог. Финансирование ремонта федеральных трасс будет производиться исключительно за счет федерального бюджета и в названную сумму не входит. И еще одно небольшое уточнение: по плану необходимо привести в нормативное состояние 53 процента автодорог агломерации, однако, после того как сезон завершится, будет приведено не менее 55 процентов.

## За городом

Ну, а теперь о том, что конкретно будет сделано в соответствии с проектом «Безопасные и качественные дороги» в 2018 году. Крупнейшим объектом в окрестностях столицы края станет реконструкция автодороги Красноярск – Солонцы на выезде из города, так называемый гостевой съезд. Протяженность участка – 1,5 километра.

Проект рассчитан на два года. В этом году планируется заниматься подготовкой площадки для реконструкции и приступить к устройству освещения. В следующем году работы планируют завершить.

В итоге дорогу приведут в порядок, сделают разделительную полосу, установят ограждения, проведут освещение, также на трассе появится два подземных пешеходных перехода. То, что они необходимы, – факт очевидный. Сейчас пересечь эту четырехполосную трассу с очень высокой интенсивностью движения можно только «по земле», что значительно увеличивает риск всевозможных ДТП с участием пешеходов.

Еще один пешеходный переход, надземный, появится на правом берегу Енисея на трассе Р-257 «Енисей», в районе п. Молодежного, где тоже имеется участок с повышенной аварийностью. Заказчиком работ на федеральных трассах выступает ФКУ Упрдор «Енисей».

## В городе

Переходы. Начнем с самого интересного – строительства двух надземных пешеходных переходов, один из которых будет располагаться на улице им. 9 Мая, в районе торгового комплекса «Планета», а другой – на улице Партизана Железняка, напротив строящегося ледового дворца «Кристалл».

Они необычны тем, что впервые в России при их возведении будут применены конструкции из алюминия. Плюсов у этой пока не привычной для нас технологии много.

Во-первых, на появление одного такого перехода потребуется гораздо меньше времени, чем на

железобетонные. А так как все будет делаться быстрее, то, соответственно, на время строительства будет вноситься меньше изменений в организацию дорожного движения и меньше ограничений будет для водителей. Это, в свою очередь, снизит риск новых аварий. Во-вторых, конструкции из алюминия легче монтировать. В-третьих, цена. Она тоже будет отличаться в лучшую сторону, то есть станет меньше. Впрочем, два первых, пилотных, перехода, скорее всего, по деньгам обойдутся так же, как и обычные. А вот последующие, когда технология будет обкатана, окажутся намного дешевле. Минусы покажет эксплуатация, а пока их нет.

Если алюминиевые переходы хорошо проявят себя в условиях нашего сибирского климата, то в нашем городе их будет появляться все больше. Естественно, для них понадобятся металлоконструкции: их, чтобы снизить расходы на транспортировку, выгоднее всего будет производить на месте, в Красноярске, что, в свою очередь, даст новые рабочие места. Тем более что и объем по строительству надземных пешеходных переходов в столице края большой.

Но вернемся к проекту «Безопасные и качественные дороги».

Если говорить о них, то в первую очередь стоит упомянуть улицу Ленина, на которой будет производиться капитальный ремонт. Еще один ремонт с расширением проезжей части до четырех полос ожидает проспект Свободный – на участке от ГорДК до Сибирского федерального университета, где будет Деревня Универсиады.

Произведут дорожники и ремонт основных въездов в Красноярск – на улице Свердловской (право-

бережье) и улице Калинина (левый берег). Их планируется сделать в первую очередь, весной и в начале лета. Это позволит минимизировать пробки и заторы в летний период, когда начнется сезон отпусков и люди активно поедут за город – на отдых в лес, на озера и дачи.

Также дорожники отремонтируют улицы Взлетная, Сурикова и Академика Киренского и произведут много других небольших ремонтов. В том числе будут устранены нарушения и недочеты, допущенные подрядчиками в прошлом году, в основном на проспекте Мира.

В общей сложности в городской черте будет отремонтировано и приведено в нормативное состояние 55 километров дорог.

Из существующих в Красноярске 19 очагов аварийности в этом году планируется ликвидировать 18.

### Особенности текущего сезона

Каждый ремонтно-строительный сезон, как бы он ни был похож на другие, отличается от предыдущих. В этом году основным отличием, несомненно, станет организация общественного контроля, который будет работать под эгидой Общероссийского народного фронта.

– Контролеры – наши помощники, – уверен Васильев. – Проект федеральный. И наша задача – быть максимально открытыми для населения, в том числе информационно. Чтобы жители города могли без проблем найти в СМИ и Интернете любые интересующие их сведения, касающиеся проведения дорожных работ, – где какие ремонты ведутся, какой подрядчик их выполняет, сколько он уже отремонтировал и что ему предстоит сделать.

Вторая не менее важная осо-

бенность сезона – ранний старт ремонтных работ. Новая администрация Красноярска, которую менее полугода назад возглавил Сергей Еремин, пришедший на пост главы города с должности министра транспорта края, учла ошибки и недостатки своих предшественников и сделала соответствующие выводы.

Если в прошлом году дорожный сезон начался чуть ли не в середине лета из-за поздно проведенных торгов, то в этом году все аукционы были проведены зимой, а в марте были заключены основные контракты, составлены графики, разработаны схемы организации дорожного движения и согласованы с ГИБДД маршруты перекрытия дорог. Более того, нынешний сезон фактически начался 10 апреля, когда на въездах в Красноярск дорожники стали производить первые подготовительные работы.

– Сейчас в контракты внесены определенные изменения, которых раньше не было и которые позволяют расторгнуть контракт при нарушении сроков производства работ, – говорит Юрий Владимирович. – График жесткий: дорожники не могут начать раньше запланированного времени и не имеют права закончить позже. Цель – завершить основные работы до конца августа. Чтобы, если что-то вдруг придется дорабатывать или исправлять, делать это в нормальных погодных условиях первых теплых месяцев осени. С учетом того, что в Красноярске обновилась команда управленцев, в которую пришли специалисты высокого класса, я уверен, что в этом году мы сможем достойно справиться со стоящими перед нами задачами.

*Елена АВРАМОВА*

## Торги

Объявлены торги на определение подрядной организации по реконструкции автодороги Красноярск – Солонцы в рамках приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

Заказчик работ по реконструкции автомобильной дороги Красноярск – Солонцы – КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» объявило торги на определение подрядной организации.

После проведения установленных законодательством мероприятий подрядная организация будет определена в конце мая.

Реконструкция автодороги Красноярск – Солонцы рассчитана на два года и пройдет от границ

Красноярска до подъезда к Новалэнду (1,4 км).

По окончании реконструкции дорога будет иметь по две полосы в обе стороны с разделением потоков по оси. Кроме этого, появится искусственное освещение и два подземных пешеходных перехода.

Напомним, что на региональной сети автодорог Красноярского края федеральным проектом «Безопасные и качественные дороги» в 2018 году предусмотрен ремонт пяти участков автодороги «Саяны» в Манском районе Красноярского края общей протяженностью 10 км.

*Информационно-аналитический  
отдел КГКУ «КрУДор»*





# Агрокомплекс в дорожном исполнении



Животноводческий комплекс в селе Таскино

**ГП КК «Каратузское ДРСУ» за последние десятилетия неизменно числится среди передовых предприятий дорожной отрасли Красноярского края. В этом большая заслуга Николая Васильевича Димитрова, который возглавил ДРСУ в далеком 1996 году.**

За это время протяженность принятых на содержание дорог возросла с 183,5 до 315 километров, построены новые трассы Верхний Суэдук – Тигрицкое, Ширьштык – Червизюль. Материальная база, включая обновленный машинный парк, увеличилась вдвое, а качество дорожно-строительных и ремонтных работ при этом постоянно признается одним из лучших в отрасли края.

Впрочем, небольшой исторический рассказ пойдет не об основной деятельности предприятия, а о развитии его, если можно так назвать, подсобного агрохозяйства. Очень любопытный, на наш взгляд, опыт.

## **Как помирились Виктор Александрович с Николаем Васильевичем**

Накануне сентябрьских 2014 года выборов губернатора исполняющий обязанности главы региона Виктор Толоконский побывал в Каратузском районе. Знакомился с обстановкой и своими потенциальными избирателями.

Что в первую очередь демонстрируют большому начальству местные власти? Правильно, наиболее успешные свои предприятия. Желательно лучшие из лучших. Поэтому врио губернатора привезли в ГП КК «Каратузское

ДРСУ», уникальность которого состоит в том, что дорожное, ремонтное и строительное по статусу предприятие является также одним из ведущих сельхозпроизводителей. Причем не только в районе – на всем юге края.

На хлебоприемном пункте директор ДРСУ Николай Димитров показал высокопоставленному визитеру гордость предприятия – три усовершенствованных сушильных комплекса для обработки зерна.

– Ты что, дурак? Самое выгодное – это сушить зерно под солнцем на открытом воздухе, – не впечатлился экскурсией Виктор Александрович.

– Вам лучше знать, дурак я или нет, – обиженно ответил Николай Васильевич. – Вы большой начальник, вам виднее.

Вот такой неловкий диалог состоялся между Виктором Александровичем и Николаем Васильевичем. Но это поначалу. Спустя какой-то час Толоконский извинился за свои слова, пораженный картиной, раскинувшейся перед ним в поле за селом. Семь комбайнов, следуя друг за другом, уходили в горизонт, убирая пшеницу. Да с таким полным, налившимся колосом! Такого врио губернатора не доводилось видеть в своей родной Новосибирской области. Позже, по признанию Толо-

конского, в том же году большая часть урожая у наших западных соседей из-за дождливой погоды пропала. В большинстве районов не оказалось сушилок.

С той поры, бывая на юге края, Толоконский всегда заезжал к Димитрову в хозяйство, хвалил за деловую хватку, рачительность и ставил всем в пример.

И финансовую помощь из бюджета обещал, если ДРСУ и далее будет развивать сельхозпроизводство в целом и животноводство в частности. Где-то порядка 500 миллионов рублей сулил. Правда, так ни рубля и не выделил.

## **Так все начиналось**

Все это происходило сравнительно недавно, а если глубже копнуть в прошлое, то несколько лет судьба необычного дорожно-аграрного предприятия буквально висела на волоске.

Сельскохозяйственное производство у себя в ДРСУ Димитров организовал в 2004 году, засеяв первые 750 гектаров пашни. Пошел на это не от хорошей жизни. Объемы работ в российской дорожной отрасли по причине ее очередного реформирования обвально упали, а трудовой коллектив и специалистов нужно было как-то сохранить, из каких-то источников платить специалистам зарплату. В то время соседнее Курагинское ДРСУ стало шить спецодежду, кто-то занялся добычей полезных ископаемых.

Прослышав о новшестве Димитрова, тогдашний губернатор Александр Хлопонин не только

поддержал инициативу Николая Васильевича, но и указал всемерно вкладываться в отрасль. Правда, указал устно, никакой распорядительной бумагой свои слова не подкрепил. Денег, кстати, не обещал.

Десять лет средняя урожайность зерновых в Каратузском ДРСУ была наивысшей в районах краевого юга, последние пять не опускалась в среднем ниже 43 центнеров с гектара, а в 2011-м и вовсе составила рекордные 51 ц/га. Уже в 2006 году предприятие стало лучшим в крае по большинству основных показателей среди 480 чисто аграрных хозяйств.

А в 2017 году Николая Димитрова при подведении итогов непростой минувшей страды за достигнутые высокие показатели наградили знаком «Золотой колос Красноярского края».

Сегодня Каратузское ДРСУ является в сельскохозяйственном районе не просто флагманом и ведущим, а воистину градообразующим предприятием. Здесь постоянно трудятся, получают приличную зарплату и достойно содержат семьи 215 человек. А в уборочную кампанию количество работающих возрастает до трех сотен. Предприятие ежегодно намолачивает, сушит и реализует по 30 тысяч тонн зерновых культур. Для сравнения: столько зерна однажды сдали государству все хозяйства Каратузского района в далеком и рекордном для муниципального образования 1986 году.

Обрабатываемые сельхозугодья дорожное управление арендует у местных жителей, ежегодно рассчитываясь за каждый используемый земельный пай (общим числом полторы тысячи) 12 центнерами зерна. Хорошая поддержка для сельского жителя.

Ежегодно от 20 до 30 работников ДРСУ за счет предприятия поправляют здоровье в санатории «Туманный». Все работники, от директора и до технички, осенью получают по две тонны зернофуража, а механизаторы, непосредственно занятые на полевых работах, – от 10 до 20 тонн.

### К новым рубежам

– Если бы не депутат Законодательного собрания края Сергей Зяблов и тогдашний председатель краевого парламента Александр

Усс, нас бы съели и не поморщились, – вспоминает Николай Васильевич. – Особенно благодарен за поддержку Александру Викторовичу, постоянно встававшему на мою защиту перед чиновниками, невзирая на должности и ранги. Вот что значит настоящий государственный муж. Сам потомственный селянин, он понимает: где еще развивать сельскохозяйственное производство и задействовать в нем жителей, как не в аграрных районах.

Когда же министром транспорта назначили Сергея Еремина, теперешнего мэра Красноярска, работать и вовсе стало легко. Родовой корень Сергея Васильевича тоже глубинный, крепкий, деревенский. Приезжая к Димитрову на предприятие, помимо дорожных дел, всегда интересовался аграрными вопросами.

С одобрения Еремина три года назад Николай Васильевич решил возродить в селе Таскино животноводческий комплекс, принадлежавший когда-то исчезнувшему местному колхозу. Именно возродить, а не реставрировать, ибо от помещений для содержания скота остались одни руины. Опять же это было необходимо не столько ДРСУ, сколько районной экономике. Ведь даже сегодня суточный валовой надой молока в Каратузском районе составляет всего 8,7 тонны. В соседних Минусинском и тем более в Курагинском районах этот показатель равен 39 и 109 тонн соответственно.

Ныне комплекс с заново отстроенными фермами и откормплощадками, на что в общей сложности затрачено 96 миллионов рублей, никому не стыдно показать. Даже в благополучные советские времена таковых в крае по пальцам можно было пересчитать. Во всяком случае, вице-премьер регионального правительства и министр сельского хозяйства Леонид Шорохов всякий раз сюда частенько наведывается и гостей различных с собой привозит: полюбуйтесь, мол, как надо работать.

Сейчас на комплексе содержится 400 фуражных коров, средний надой с каждой в 2017 году составил 6011 литров. Результат гроссмейстерский, ведь по столько от буренки получают в нашем крае лишь 15 хозяйств. Поражают чистотой и технологической культурой ясли, где от рождения



Главный зоотехник Татьяна Даниленко

до трехмесячного возраста содержатся 150 телят. Каждый в отдельной клетке с отдельным питанием и поением. Средний ежесуточный привес – 1200 граммов.

Выращивание молодняка здесь поставлено на поток: ежемесячно свыше 30 новорожденных помещают в индивидуальные стойла, освободившиеся клетки после подростков, которых выписали и отправили на жительство в другой корпус. Падежа практически нет, за два года потеряли лишь одного теленка.

Организовав в ДРСУ мощную сельскохозяйственную отрасль, Николай Васильевич никоим образом не отделяет ее от основной, дорожной. Коллектив работает, образно выражаясь, на общий котел. В прошлом году производственные объемы составили 360 миллионов рублей, из них 61 процент внес в общую копилку аграрный сектор. И не суть важно, что на содержание и ремонт дорог пришлось 39 процентов, вины Каратузского ДРСУ в том нет никакой. Главное в ином.

К примеру, комбайнер Сергей Федорович Вернер, девятикратный чемпион района и четырехкратный – краевого юга по намолоту зерновых культур, является к тому же замечательным специалистом-дорожником. Максим Николаевич Сорокин одинаково успешно трудится и за штурвалом комбайна, и за рычагами автогрейдера на расчистке трасс от снега. Сегодня водители возят зерно, завтра – гравий на отсыпку полотна. Вот так и заняты специалисты круглый год, что очень важно для настоящего рабочего человека.

Владимир НЕСЯЕВ



# К диалогу власти и общества

**Дороги – это то, с чем каждый из нас постоянно сталкивается в повседневной жизни. Не удивительно, что дорожная проблематика для нашего общества – одна из самых актуальных.**



Мы всегда пристрастно относимся к качеству дорог, к тому, кто и как их строит или ремонтирует. И если, не дай бог, нам вдруг покажется, что дорожники делают что-то не так, то сразу же во всеуслышание высказываем недовольство. Благо сейчас эра Интернета. Любой даже самый тихий голос становится хорошо слышным.

## Карта «убитых» дорог

– Я тесно сотрудничаю с Общероссийским народным фронтом, и в последнее время мы в ОНФ стали уделять особое внимание работе с общественностью и формированию диалога власти и общества, – говорит Вадим Серватинский, заведующий кафедрой «Автомобильные дороги и городские сооружения» ИСИ СФУ. – Все, что делается у нас, в частности в дорожной отрасли, в конечном итоге делается для блага жителей края, а значит, обратная связь с населением при-

обретает решающее значение. В наше время уже недостаточно просто что-то сделать, надо еще рассказать людям, в чем их выгода, и объяснить, почему это сделано именно так, а не иначе. Нельзя допускать, чтобы высказанные людьми замечания и их недовольство уходили в пустоту. За ними обязательно должна следовать реакция тех, кто принимает решения. Работа, про которую говорит Вадим Вячеславович, ведется по двум основным направлениям. Первое из них связано с компьютерными программами, способными обеспечить вовлеченность самых широких слоев населения к решению дорожной проблематики. Такими, как проект Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта «убитых» дорог, координатором которого в нашем крае является Вадим Серватинский.

– Мне, правда, не совсем нравится слово «убитые», – признает-

ся Вадим Вячеславович. – Но меня убедили, что оно наиболее полно отражает суть этой программы. Теперь каждый желающий может установить себе на телефон специальное приложение, увидев на дороге какую-то трещину или выбоину, сфотографировать ее и отправить в единый банк данных. Там снимок обработают и на основе его и десятков и сотен других таких же снимков сформируют карту дефектов дорожного покрытия, которую, в свою очередь, будут принимать во внимание при составлении списка ремонтов на ближайшее время. Еще одна подобная программа «Информационное поле водителя» разработана на нашей кафедре, ее автор студент магистратуры Роман Волков.

## Горячая пора

Второе направление – создание групп общественных контролеров за дорожными работами. Такое решение было принято на совещании, состоявшемся в марте в министерстве транспорта Красноярского края, где присутствовали заинтересованные в качественных ремонтных работах стороны. Краевую власть представляли министерство транспорта и краевое управление автодорог, городскую – Управление капитального строительства и Управление дорог, инфраструктуры и благоустройства. Общественность, то есть нас с вами, жителей города и края, – Красноярское отделение Общероссийского народного фронта.

В том, что работа общественных контролеров необходима, сомнений нет. 2018 год – основной в подготовке к Всемирной универсиаде. Объем работ, которые запланированы, огромен. Только по федеральному проекту «Безопасные и качественные дороги» в Красноярске будет отремонтировано 38 объектов дорожной инфраструктуры. А ведь есть еще программа «Дороги Универсиады», которая запроецирована под конкретные задачи, что ставит дирекция международных студенческих соревнований.

Необходимо не только максимально полно освещать производимые работы, но и без устали



объяснять, что и почему делается. И если население наше к властям традиционно относится с недоверием, то к голосу волонтеров наверняка многие прислушаются.

Что скрывать, зачастую претензии, высказываемые жителями, бывают вполне резонными. Недоверие родилось не на пустом месте. Хватает ситуаций, аналогичных той, что случилась во время прошлогоднего ремонтного сезона. Когда подрядчик «отхватил» себе проспект Мира, все три километра, и сразу все перекрыл – вместо того чтобы закрывать по участкам, по мере выполнения работ. И ладно, если бы в итоге все сделано было на «отлично», так ведь нет! И получилось, что людям пообещать пообещали, они терпели, а результат опять негативный.

– Учитывая, сколько в прошлом году в Красноярске было нареканий к дорожникам, мы перед началом нового дорожно-строительного сезона объявили о наборе активистов для общественного контроля, – говорит Серватинский. – И я даже не представлял, сколько у нас в городе неравнодушных людей, готовых поступиться своим личным временем ради общего блага.

### **Знание – сила**

Впрочем, есть у общественников один существенный недостаток, который потенциально может свести на нет все их усилия, – в подавляющем своем большинстве они не являются специалистами. Во-первых, имеют смутное представление об охране труда в отрасли.

Во-вторых, не разбираются в принципах, которые лежат в основе дорожных работ, и не знают технологий. В качестве примера

Вадим Вячеславович приводит довольно распространенный случай – укатку свежеположенного асфальта в дождь.

– Как только кто увидит такое, сразу начинаются недовольные звонки во все инстанции: «Безобразие! Халтура! Так нельзя!», – говорит завкафедрой. – А на самом деле, можно. Это же не укладка, покрытие уже положено. Здесь важно, чтобы асфальтобетонная смесь была положена на сухую поверхность, а уж укатывать можно и при небольшом дожде. И тут вопрос не столько в том, соблюдается технология или нет, сколько в распространенном отношении к любым действиям властей. Как только в городе пытаются что-то сделать лучше, сразу поднимается волна негатива, причем повального: дорожники бездельники и бракоделы, а городская администрация только тем и занимается, что портит и усложняет людям жизнь. Так получилось, например, когда было принято решение запретить левые повороты на улице Брянской, где была дикая аварийность.

### **Учение – свет**

«Безопасные и качественные дороги» – очень важный и объемный проект. Для того чтобы активисты понимали, в чем состоит их задача и что они делают, накануне дорожно-ремонтного сезона в ОНФ было принято решение подготовить специальные методические указания, в которых бы в доступной форме объяснялись правила безопасности при производстве дорожных работ и рассказывалось об азах дорожного дела и применяемых технологиях.

Если понадобится, преподаватели СФУ готовы прочитать

ознакомительные лекции, чтобы общественники вышли на улицы уже подготовленными. Более того, в числе волонтеров будут и начинающие профессионалы – студенты-дорожники. Поработать на благо Красноярска и красноярцев изъявили желание восемь студентов.

Входят в число активистов и люди с ограничением доступа. В первую очередь, это инвалиды-колясочники, которые согласны на себе тестировать пандусы или специализированные съезды. Есть люди в возрасте, есть молодые мамочки с колясками – все они готовы прийти и принять участие в экспериментах.

А для того чтобы результаты проводимого совместно с Общероссийским народным фронтом общественного контроля стали общедоступными, к этой работе будут привлекаться не только существующие в городе и крае средства массовой информации, но и блогеры, чья читательская/зрительская аудитория не намного уступает газетам или телевидению. А также студенты факультета журналистики СФУ, которые могли бы организовать своеобразный пресс-центр акции. Согласитесь, одно дело организовать общественный контроль, и совсем другое – сделать его результаты общедоступными и понятными.

Вадим Вячеславович уверен: если четко организовать работу с населением, сделать ее грамотной и системной, это всем пойдет только на пользу. И дорожникам, непосредственно занимающимся ремонтами. И властям, которые несут ответственность за все, что происходит в городе и крае. И, самое главное, нам, людям, которые здесь живут.

*Анна ПЕТРОВА*



## Модернизация техники

О необходимости модернизации парка спецтехники для уборки улично-дорожной сети Красноярска заявил врио губернатора Красноярского края Александр Усс в начале текущего года на совместном выездном совещании с мэром Сергеем Ереминым. Глава города подчеркнул:

– Содержание городского пространства – то направление, в котором уже давно назрела необходимость в кардинальном внимании. И начало положено. Внедрены новые регламенты уборки города, пересмотрена координация взаимодействия с районными администрациями, которые теперь полноценно вклю-

чены в процесс по содержанию городского пространства, впервые на участках улично-дорожной сети используются современные реагенты. Очередной шаг – обновление парка дорожно-коммунальной техники.

В планах – покупка спецоборудования для зимнего и круглогодичного содержания улично-дорожной сети. В том числе самосвалов, снегопогрузчиков, автогрейдеров, подметально-вакуумных машин, фронтальных погрузчиков, «ручных пылесосов», поливочного оборудования и др. Уже летом в Красноярске должны появиться первые единицы, а до конца года техника будет поставлена в полном объеме.

Новое оборудование планируется приобретать на условиях лизинга. Сумму размером 1 млрд рублей будут осваивать поэтапно, до 2022 года.

## В Красноярске ищут подрядчика

Соответствующий аукцион размещен на электронной площадке госзакупок. Работы на главной улице города в этом году будут выполняться сразу по нескольким муниципальным контрактам. Сейчас ищут подрядчиков для проведения благоустройства на сумму 105 миллионов рублей и работ по установке освещения и обеспечению безопасности дорожного движения на сумму 75 миллионов.

В рамках первого контракта

подрядчик должен будет провести работы на участке проспекта Мира от ул. Профсоюзная до ул. Диктатуры Пролетариата. Он должен будет отремонтировать тротуары – заменить тротуарный бордюрный камень, демонтировать старую брусчатку и уложить новую, крупноформатную. Также на тротуарах поднимут горловины колодцев, установят новые люки и водоотводные лотки.

В рамках второго контракта

предусмотрено завершение работ прошлого года в части освещения и организации дорожного движения. Эти работы будут проведены на протяжении всего проспекта. На сумму 75 миллионов рублей подрядчик должен будет установить новые опоры освещения со светодиодными фонарями, современные светофоры, нанести продольную и поперечную разметку, установить дорожные знаки.

*Пресс-центр Красноярска*

## Инспекция объектов ремонта

Рабочая комиссия, в состав которой вошли представители управления автомобильных дорог по Красноярскому краю и подрядных организаций, проверила состояние участков региональных автодорог в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», работы на которых проводились в прошлом году.

Напомним, в 2017 году асфальтирование и обустройство участков проводилось на автодорогах Красноярск – Железногорск, Красноярск – Кузнецово – Зыково, Красноярск – Енисейск, Миндерла – Сухобузимское – Атаманово.

В целом к качеству работ нареканий нет. Специалисты отметили некоторые дефекты, проявившиеся после зимы и весны, – отдельные поперечные трещины на дорожном покрытии и просадка обочин.

На выявленные дефекты распространяются гарантийные обязательства. Все недочеты будут устранены подрядными организациями в июне 2018 года.

## Сезон обновления дорожной разметки

На региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах Красноярского края специалисты приступили к обновлению разметки. Новая разметка появилась на автодорогах Подъезд к аэропорту «Красноярск» и Красноярск – Железногорск.

В 2018 году разметка будет нанесена на 4850 км автодорог. Из них 4790 км будет размечено специальной краской, 60 км – различными пластичными материалами.

На 28 участках автодорог на проезжей части появятся дублирующие знаки. Будут нанесены как запрещающие (ограничение скоростного режима и запрещение обгона), так и предупреждающие (приближение к пешеходному переходу и в местах пересечения проезжей части детьми независимо от наличия пешеходных переходов) знаки из пластика.

На автодорогах с высокой интенсивностью движения на осевой линии планируется установить световозвращатели «Кошачий глаз». Всего будет установлено 5150 таких знаков.

На пешеходных переходах также будут размещены световозвращатели и надписи из пластика «Переходишь? Убедись в безопасности».

Кроме того, осевая линия автодороги Красноярск – Элита на всем ее протяжении будет размечена желтой краской. А аварийно опасные участки оснастят поперечными шумовыми полосами.

На выполнение работ по нанесению дорожной разметки из краевого бюджета предусмотрено около 175 млн рублей.

*Информационно-аналитический отдел КГКУ «КрУДор»*



# Навигация открыта

**28 апреля в Красноярске, на Центральной набережной Енисея, состоялось торжественное открытие 155-й навигации в Енисейском бассейне.**



В мероприятии приняли участие речники, ветераны, курсанты Красноярского института водного транспорта, руководители организаций речного флота и судоводителей компаний (ФБУ «Администрация «Енисейречтранс», АО «Енисейское речное пароходство», Красноярский транспортный филиал ГМК «Норильский никель»), представители городской и краевой администраций, а также министр транспорта Красноярского края Константин Димитров.

– Отдельный поклон и уважение ветеранам нашего речного хозяйства, – сказал Константин Николаевич. – Вы смогли сохранить его и передать нынешнему поколению речников в гораздо

лучшем состоянии, чем в целом по России. Как говорит наш губернатор Александр Усс, мы дети одной реки – Енисея. Это социально важный транспортный узел. Наш Енисей и его притоки связывают отдаленные северные территории с центром Красноярского края. Многие населенные пункты и даже регионы получают важные для жизни грузы только по реке. И это благодаря вам, наши дорогие речники. Спасибо вам огромное! Поздравляю вас с праздником и желаю дальнейшего развития, роста и процветания.

В 2013 году Федеральным агентством морского и речного транспорта было принято решение проводить официальное от-

крытие навигации на внутренних водных путях. Уже открыта навигация в южных и западных районах России – это Азово-Донское, Волго-Донское, Волжское, Волго-Балтийское бассейновые управления.

– Наша великая река дала толчок к продвижению такого бренда, как «Енисейская Сибирь», которая объединяет три региона – Туву, Хакасию и Красноярский край, – сказал в своем выступлении Владимир Демидов, председатель комитета по промышленной политике, транспорту и связи краевого Заксобрания. – Это хороший шанс, для того чтобы в Туве, Хакасии и Красноярском крае появился новый, более мощный флот.

В Енисейском бассейне судоводительские компании готовы к пассажирским и грузоперевозкам. В 2018 году АО «ПассажирРечТранс» планирует перевезти более 400 тысяч пассажиров. Основной грузоперевозчик – АО «Енисейское речное пароходство» запланировало перевезти более 5,5 миллиона тонн грузов.

Первая пассажирская линия открылась 28 апреля по маршруту Торговый центр – Усть-Мана. В грузовых районах Красноярского речного порта грузятся суда на Подкаменную Тунгуску, Большую Хету, а также в низовья Енисея. Грузовая навигация начнется немного позже, когда притоки Енисея освободятся ото льда.

*Мария ЯРСКАЯ*





# Теплоход «Валерий Чкалов»: маршрут не меняется

**До открытия пассажирской навигации на Енисее осталось мало времени. На судах «ПассажирРечТранса» сейчас горячая пора судоремонта. Рассказываем, как экипаж флагманского теплохода «Валерий Чкалов» готовит его к работе летом 2018 года.**



Помещения теплохода, предназначенные для пассажиров, словно в глубоком сне. Ресторан закрыт, в музыкальном салоне молчит пианино, в просторном холле бережно занавешен старинный портрет Героя Советского Союза Валерия Павловича Чкалова. Но внизу, в машинном отделении, шумно и споро работают судовые механики и мотористы. Они выполняют текущий ремонт двигателей и дизель-генераторов теплохода.

Со времен постройки – а в этом году кораблю исполняется 65 лет – несколько раз полностью менялись выработавшие свой моторесурс главные двигатели. Для того чтобы демонтировать и извлечь один 21-тонный блок, требуется локальная разборка всех трех палуб и привлечение мощной крановой техники. Нынешние двигатели работают с 2006 года. Дизель-генераторы меняли в 2005-м: поднимали судно в доке

судоремонтного центра, вырезали бортовую часть.

Модернизации подверглась и система судовой связи. Устаревшие машинные телеграфы, предназначенные для передачи команд об изменении режима работы двигателей из ходовой рубки в машинное отделение, сменились современным кнопочным оборудованием.

– Такого современного оборудования нет больше ни на одном судне в Енисейском бассейне, – говорит капитан теплохода «Валерий Чкалов» Алексей Бояринцев.

В соответствии с последними требованиями надзорных органов на судне обновлены системы отопления и водопровода, а также противопожарная система. А вот главный котел теплохода работает вот уже 65 навигаций и по сей день находится в хорошем состоя-

нии, успешно проходя освидетельствование Российским Речным Регистром. Металлическая табличка на котле гласит: «Rohrleitungsbau Bitterfeld. Baujahr 1953» («Производство трубопроводов города Биттерфельд. Изготовлено в 1953 году»). Вот уж точно – немецкое качество.

В одном из подсобных помещений теплохода ведутся токарные работы – изготавливается материал для замены пола в трюме. Также обновляют покрытие верхней палубы, где любят прогуливаться пассажиры в погожие дни.

В программу судоремонта на теплоходе «Валерий Чкалов» в этом году вошла замена танка для приема сточных вод. Танк вместимостью 42 тонны частично демонтирован, устанавливается новый металл взамен подвергшимся коррозии участкам.

Кстати, на теплоходе функционирует автономная система переработки сточных и хозяйственно-бытовых вод. Принцип ее работы в следующем: под действием химических реагентов мелкие частицы загрязнений укрупняются и выпадают из сточной воды в осадок в виде так называемого





шлама. Осадок скапливается в нижней наклонной части днища установки и отдельным насосом удаляется в шламовую цистерну. Очищенная вода проходит через загрузку плавающего фильтра и самотеком попадает в отсек обеззараживания, а затем уходит за борт. Современная экологичная технология.

### **Флагман енисейских просторов**

Что касается архитектуры теплохода «Валерий Чкалов» в целом, то с 1954 года, когда он Северным морским путем пришел в Красноярск и начал работать на Енисее, она мало изменилась. Разве что произошло переоборудование четырехместных кают в двухместные – для повышения уровня комфортности в путешествии. Если по проекту пассажировместимость теплохода составляла 360 человек, то сегодня она уменьшилась до 250. Безусловно, обновляются мебель и интерьер судна. Но внутренняя его отделка инте-

ресна именно благодаря изящному ретростиллю.

Есть вещи, которые на теплоходе берегут и хранят в первоначальном виде. Например, горлышко разбитой о борт теплохода бутылки шампанского, выставленной как музейный экспонат за стеклом в кают-компания. На воду трехпалубный «Валерий Чкалов» сошел со стапелей судостроительного завода немецкого города Висмара в 1953 году.

Вот историческая фотография. 1958 год, теплоход совершает первый экспериментальный рейс Красноярск – Диксон – Красноярск. На борту известные деятели культуры и искусства, среди которых поэт Лев Ошанин, написавший под впечатлением от путешествия знаменитую на флоте песню «Кораблик-барочка». А вот еще один памятный фотоснимок: на нем уже не существующий ныне ледокол «Ермак» выводит теплоход «Валерий Чкалов» из рано вставшего льда у Диксона. На особом стенде – портрет молодого Валерия

Павловича, подаренный экипажу корабля его супругой Ольгой Эразмовной в 1966 году.

65-летнюю историю теплохода вершили семь енисейских капитанов и механиков – Степан Иванович Фомин, Иннокентий Васильевич Копеев, Иван Михайлович Великанов, Николай Александрович Козырев, Иван Антонович Булава, Иван Иванович Шевченко и нынешний капитан Алексей Михайлович Бояринцев. Сколько за это время было запоминающихся рейсов! Сколько туристов из самых разных уголков мира, писателей, актеров, музыкантов, политических деятелей остались в восторге от дивной сибирской природы, красоты которой наблюдали в путешествии на теплоходе «Валерий Чкалов».

По предварительным планам, свою очередную, 65-ю, навигацию теплоход начнет 13 июня. Красноярск – Енисейск – Туруханск – Игарка – Дудинка: более полувека маршрут не меняется.

*Алла МАЛАХОВА*



**В 1958 году в Красноярское ремесленное училище речников поступил паренек из Овсянки Валентин Астахов. С тех пор на протяжении 60 лет, и «без перекуров», Валентин Георгиевич честно служил Енисейскому флоту. Его карьера началась на рейдовом буксировщике «Амур», продолжилась на сухогрузе «Украина». За 10 навигаций на пассажирском теплоходе «Композитор Калинин» Астахов прошел путь от рулевого до капитана.**

#### **Зимовка 1974-го**

Одно из ярчайших событий на профессиональном пути Астахова – случайная зимовка в устье Подкаменной Тунгуски в 1974 году. Морозы тогда грянули внезапно рано. Много судов зазимовало по Енисею: в Игарке, Туруханске, Верхнеимбатске. Это была трагедия для пароходства – сколько флота не вернулось зимовать на свои места...

Танкер «Братск ГЭС», капитаном которого был 30-летний Валентин Астахов, вместе с другими судами, не успевшими вернуться в родные затоны, оказался зажат в льдах Осиновской системы порогов. По распоряжению диспетчеров пароходства капитаны выбрали глубокое место в устье Подкаменной речки и встали караваном у левого берега. Часть экипажей распределили по частным домам деревни Подкаменная Тунгуска, часть разместились на финском лихтере, а кому-то ненадолго удалось вернуться в Красноярск.

В марте для выполнения ледокольных работ на караван был направлен буксировщик «Разин». К этому времени Астахов находился уже на своем танкере. Валентин Георгиевич объявил вооружение на теплоходе, команда запустила двигатели, включила котел, и судно ожило. Вокруг него вручную выкололи лед. «Разин» раскачивал льдины со своей стороны, пробивал ход навстречу. Так постепенно



## **Капитан, диспетчер, спасатель**

и подготовил флот к выводке. Как только прошел ледоход – это было 9 мая, этот небольшой буксировщик поочередно вытаскил весь караван на Енисей.

– Сами мы не могли двигаться: в морозы под корпусом судна образовалась большая ледяная чаша, которая не давала винтам крутиться, – вспоминает Валентин Георгиевич. – «Разин» вывел нас на Енисей и давай болтать туда-сюда. Течением весь лед оторвало от днища – грохот большой стоял, всплывали громадные льдины. Так винты и очистились, и мы начали работать своими двигателями. Слава богу, судно не повредили.

С собой в Красноярск «Братск ГЭС» повел нефтеналивную баржу-тысячницу под названием «Семга» (в то время несамоходным судам часто давали «рыбные» названия: «Нельма», «Треска», «Пелядка»). С баржей на буксире танкер спрятался за остров Таловый в ожидании выхода льда из Ангары. В том районе лед двигался бушующей стихией. Через пятеро суток

вроде бы вышел весь.

Астахов повел танкер дальше. Только миновали остров Кораблик, как из-за соседних стало выносить целые ледяные поля. Команда успела привязать судно к дереву на острове Стародубовский. Льдины обнимали танкер, сходились под кормой, захватывали «Семгу». «Братск ГЭС» сопротивлялся, как мог: двигатели работали на полную мощность. Буксир был толстый, но дерево, к которому было привязано судно, повалилось.

И танкер с баржей понесло стремительным весенним течением. Возникла опасность, что теплоход вынесет на остров Кораблик, а баржа обогнет его с другой стороны. Но к тому времени на выручку подоспел ледокольный буксировщик «Чиликен». Он быстро обошел состав, расколол и разогнал идущие навстречу льдины.

Дальнейший путь в Красноярск для экипажа «Братск ГЭС»



прошел благополучно. Задание по буксировке баржи было успешно выполнено.

### Как Левитан

После шести навигаций на «Братск ГЭС» Астахов принял пассажирский дизель-электроход «Композитор Бородин». Первым делом Валентин Георгиевич отправился в библиотеку, чтобы выяснить, кем был человек, в честь которого названо судно. Ведь туристы обязательно спросят об этом капитана. Оказалось, что Александр Порфирьевич не только всемирно известный музыкант, оставивший потомкам величайшие произведения, но и выдающийся ученый, профессор химии, медик, общественный деятель, помогавший женщинам России добиться права на высшее образование.

На линии Красноярск – Дудинка Астахов отработал 11 лет. Ежегодно два рейса дизель-электрохода было задействовано в перевозке детей работников Норильского комбината в пионерлагеря поселка Атаманово, в 80 километрах ниже по течению от Красноярска. Так вот, при пассажироместимости дизель-электрохода 240 человек перевозили за рейс и по 500 ребятишек. В этой программе участвовало несколько пассажирских судов, которые за летний сезон доставляли в лагеря, а осенью в Дудинку 11 тысяч пионеров.

Капитаны пассажирских судов всегда были статными, интеллигентными мужчинами с грамотной речью. Ведь им приходилось контактировать с туристами, в том

числе иностранными, озвучивать по судовому громкоговорителю важные объявления. Красивый голос Валентина Георгиевича однажды смутил пассажиров «Калинникова».

Дело было так. На флоте существовала традиция: теплоход, проходя деревню Ворогово, становился у дебаркадера, и туристы отправлялись в местный музей и к памятнику погибшим в 1941-1945 годах воинам. Когда пассажиры возвращались на борт, судно отходило на 70 метров от берега, и в память о павших экипаж опускал с кормы на воду гирлянду из пихтовых веток.

В это время капитан с мостика произносил речь: «В честь героически павших за Родину и независимость в годы Великой Отечественной войны...» и так далее. И вот однажды подбегает к Астахову руководитель рейса: «Вы что наделали? Почему все плачут?». И, правда – пассажиры плакали, приняв речь Валентина Георгиевича за выступление диктора Всесоюзного радио Юрия Левитана.

Сегодня голос Валентина Георгиевича знают экипажи всех теплоходов, приписанных к Красноярскому судоремонтному центру: Астахов уже более десяти лет работает диспетчером цеха технической эксплуатации флота.

Задача диспетчера ЦТЭФ – регулирование движения флота в большом, малом затонах и затоне за дамбой. Здесь крутлый год оживленное движение. Зимой оно связано с ремонтными, ледокольными работами, транспортировкой рабочих в док. В период навигации

суда приходят в затон на профилактику, внеплановый ремонт или в ожидании прибытия грузов.

Диспетчеры работают круглосуточно, в четыре смены.

### За спасение утопающих

У Астахова много наград. В 1986 году он получил звание «Отличник речного флота». Будучи начальником ЦТЭФ, с 1993 по 2008 год, был награжден Почетным знаком Енисейского пароходства II степени. Ветеран труда, председатель Совета командиров Красноярского судоремзавода с 1980 по 1990 год, член Совета КРОО «Клуб Енисейских капитанов», Валентин Георгиевич особенно гордится своей первой медалью от имени Верховного Совета – «За спасение утопающих». Это было в далеком 1966 году.

– Я на «Калинникове» еще рулевым был, – рассказывает Валентин Георгиевич. – Как-то вечером подходим к Енисейску с пассажирами. Внезапно объявляют тревогу «Человек за бортом». Я находился в каюте, не на вахте. Моей обязанностью по расписанию было опустить спасательную шлюпку и плыть в сторону тонущих. Втроем спустились, видим, перед носом судна как лягушата плюхаются ребятишки. А получилось как? Местные дети на своей лодке плавали близи Енисейска, и двигатель у них заглох прямо на судовом ходу. А дизель-электроход – судно тяжелое. Доковый вес – тысяча тонн. Такое сразу не остановится, по инерции будет идти. Вот носом «Калинникова» лодку и стукнуло. Мы им только прокричать успели: «Прыгайте в воду!». За несколько секунд до столкновения ребяшня выскочила из лодки. А та после удара перевернулась и в мгновение ока потонула. Всех пятерых ребятишек мы вытащили за шкирки, как зайчат за уши.

Сейчас ветеран продолжает трудиться, помогает внуку-студенту. Супруга тоже по сей день в работе – она медицинская сестра. Дочь четы Астаховых – доцент, кандидат технических наук Института цветных металлов СФУ. Семья всегда поддерживает Валентина Георгиевича и с нетерпением ждет домой с каждой смены.

Кристина ПАВЛОВА



# Приоритет – безопасные маршруты

**Краевое транспортное управление (КТУ) было создано в 2016 году, и его основной задачей является реализация полномочий министерства транспорта Красноярского края в части организации транспортного обслуживания населения автомобильным пассажирским транспортом по пригородным и межмуниципальным маршрутам, а также повышение качества оказания данной услуги.**

Управление в рамках подсистемы межведомственной информационной системы РНИС обеспечивает консолидацию и обработку полной информации о работе пассажирского транспорта в Красноярском крае.

– Мы сотрудничаем со всеми краевыми перевозчиками, у которых заключены договоры с минтрансом, – рассказывает руководитель краевого транспортного управления Константин Мандров. – Ежедневно 65 перевозчиков выпускают на линии около 1200 пассажирских транспортных средств, и наше управление осуществляет контроль над соблюдением расписаний и графиков движения на 1500 межмуниципальных и 568 муниципальных автобусных маршрутах.

Управление также реализует мероприятия по развитию краевых пассажирских перевозок, осуществляет анализ деятельности транспортного комплек-



са Красноярской агломерации и Красноярского края в целом, проводит сбор информации о транспортном спросе населения.

Обеспечение мониторинга и сбор навигационной и атрибутивной информации осуществляется с использованием системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в

единую платформу навигационных приложений Региональной навигационно-информационной системы Красноярского края.

Краевое транспортное управление плотно взаимодействует с органами местного самоуправления, проводя научные обоснования их управленческих решений по вопросам организации дорожного движения, сотрудничает с контрольно-ревизионными подразделениями организаций и индивидуальных предпринимателей, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении.

В этом году на базе краевого государственного казенного учреждения создан проектный офис, целью которого является организация и осуществление региональных научно-технических и инновационных программ и проектов в сфере транспортного комплекса Красноярской агломерации. Задачи нового подразделения – стратегическое и текущее планирование развития транспортного комплекса Красноярской агломерации, мониторинг, проведение исследований по проблемам транспортного обслуживания населения, разработка предложений по развитию транспортного комплекса в крае.



## Новое расписание

Новое расписание движения дачных автобусных маршрутов вводится, учитывая сложившийся пассажиропоток в направлении садовых обществ, находящихся в черте Красноярска.

Информацию о движении автобусов можно узнать круглосуточно в Центральной диспетчерской службе городского пассажирского транспорта по телефону: 256-84-00, в Call-центре: 223-55-56.

# Профессия выбрала меня



Валерий Мокроусов отработал в дорожной отрасли больше двадцати лет. Какие пути привели его в отрасль, мы решили выяснить у самого Валерия Александровича.

район. Строительство в те годы шло хорошими темпами: интенсивно строились совхозы. В среднем в совхозах за год сдавалось до четырнадцати домов. Возводились и объекты соцкультбыта – школы, клубы, детские сады и школы.

В 1995 году Валерий Александрович перешел на работу в Дорожный фонд (со временем был переименован в управление автомобильных дорог). Чтобы устроиться сюда, Мокроусову нужно было сдать непростой экзамен – пройти собеседование в Красноярске. Хороший специалист с большим опытом работы в архитектуре был утвержден на должность инженера Дорожного фонда. Но сразу же Валерию Александровичу порекомендовали получить профильное дорожное образование. Ну, а раз надо, значит, надо, и он ответил: «Хорошо, будем учиться!». И с легкостью поступил на факультет «Строительство автомобильных дорог и аэродромов» Красноярской государственной архитектурно-строительной академии.

– Вот и получается, что не я, а сама профессия меня выбрала, – то ли шутя, то ли всерьез замечает Мокроусов.

С 2001 по 2017 год Валерий Александрович – инженер, а затем ведущий инженер Балахтинского межрайонного отдела КруДора.

В круг обязанностей Мокроусова входил контроль за качеством содержания автомобильных дорог, ходом ремонтов, состоянием мостовых сооружений, знаковой информации. Валерий Александрович курировал вначале только Балахтинский район, затем ему добавили Новоселовский.

Ему приходилось тесно работать с многими подрядными организациями:

– В Балахте это, в первую

очередь, ДРСУ, где трудятся отличные специалисты. Многие вопросы быстро и оперативно мы решали с директором управления Александром Сиротининым, с заместителем директора по содержанию дорог Артуром Гельдом, главным инженером Владимиром Гостевым. Также тесно работали с бухгалтерией и юристами, производственно-техническим отделом – с Андреем Ореховым формировали план-задание.

**Александр Сиротинин, директор ГП КК «Балахтинское ДРСУ»:**

**– Сотрудничали с Валерием Александровичем Мокроусовым много лет. Изначально знал, что в должности инженера он быстро освоится, так и случилось. Какой он в работе? Требовательный, все его замечания всегда были справедливыми. Конечно, в работе было всякое. Но человек он, располагающий к себе, хороший собеседник, никогда не бросал слов на ветер, что уважаю в людях.**

Сегодня Валерий Александрович находится на заслуженном отдыхе. А про свой долгий труд в дорожной отрасли говорит так:

– Если бы работа мне не нравилась, я бы столько лет на нее не тратил. И очень рад, что пригодился району на этом поприще.

У Мокроусова наконец-то появилась возможность больше времени уделять близким. Тем более что теперь им с супругой Екатериной Васильевной есть кому дарить тепло души своей: две дочери и сын подарили им четырех внуков, двух внуков, и даже правнучка у них есть.

Кстати, сын Валерия Мокроусова Евгений пошел по стопам отца: он курирует мостовое хозяйство и иногда обращается к своему главному «дорожнику» за советом.

*Марина ПОЛЕЖАЕВА*

Из Козульского района, где родился Валерий, семья переехала на станцию Кемчуг. Здесь он пошел в школу, а после ее окончания был направлен Красноярским отделом трудоустройства на комбайновый завод. Затем ему предстояла служба в армии. Еще мальчишкой Валерий решил для себя, что служить в армии будет обязательно, чтобы в дальнейшей жизни не встречать препон при трудоустройстве.

И вот армия позади, и учеба в Красноярском строительном техникуме на отделении «Архитектура». Перед молодым специалистом с дипломом архитектора встал непростой выбор: с каким местом связать свою дальнейшую судьбу? Ему предложили трудоустройство в нескольких районах края. Остановился на Балахтинском.

Сначала работал специалистом в архитектурно-производственной группе в районной администрации, затем архитектором. Основательно изучил