

Дороги северных районов становятся лучше

Главным событием, произошедшим в Пинежском районе Архангельской области в этом году можно уверенно назвать 25-летие канонизации святого праведного Иоанна Кронштадского. И в том, что мероприятие завершилось благополучно, не малая степень заслуг специалистов Мезенского дорожного управления, в чьём ведении находятся дороги Пинежского района.

Праздники и будни северной глубинки

Организовать массовое мероприятие всероссийского уровня с участием Патриарха Всея Руси в пинежской глуши, доставить сюда тысячи паломников со всех частей света, организовать движение небывалого для района потока автомобилей и новые переправы, обеспечив при этом безопасность движения, было не простым делом. Для торжеств в Суре были проведены работы по дополнительному профилированию дорог Пинежского района, выполнен ремонт асфальтобетонного покрытия в Карпогорах. Патрулирование на дорогах района велось в круглосуточном режиме. И по итогам праздника дорожники были отмечены за хорошую работу Правительством Архангельской области.

Утонувший понтон на одной из дорог Лешуконского района



Масштабные торжества в Суре стали возможны, в том числе, и благодаря усилиям дорожников

Впрочем, это лишь эпизод из ежедневной работы коллектива Мезенского дорожного управления, которое работает в четырёх северных – а значит, пожалуй, самых сложных в дорожном отношении – районах Архангельской области. На содержании «мезенцев» – более 1700 километров автодорог и автозимников. На эти работы по контракту с «Архангельскавтодором» в 2015 году выделено 308 миллионов рублей. В эту же сумму включено устройство почти трёх десятков ледовых переправ – это более половины всех ледовых переправ региона, – а также содержание понтонных переправ, которые при растущих нагрузках требуют всё больше внимания.

Районам нужны строительство мостов либо новые понтоны

В своё время, когда в Архангельской области ещё активно действовали речные перевозки, дорожниками активно использовались списанные баржи. Их устанавливали на переправах вместо понтонов, и таким образом как-то находили выход из ситуации с обеспечением проезда через многочисленные местные реч-



ки. Сегодня, когда речные перевозки канули в лету, в районах почти не осталось даже этих барж. С каждым годом ситуация становится всё сложнее, а поток тяжеловозов всё больше. Старые баржи и понтоны просто не выдерживают нагрузок, и, в прямом смысле этого слова, трещат по швам и дают течи.

– Среди подобных переправ самые сложные – в Лешуконском районе, это переправы через реку Ирасу, Цебьюгу, Пылему, Ёжугу и другие. В Мезенском районе – это переправы через Кимжу и Няфту, – рассказывает директор ОАО «Мезенское ДУ» **Андрей Малышев**. – Последние два года в северных районах барж в резерве у нас не осталось совсем, и мы пригоняли их по Двине из Котласа, и через канал Кулой доставляли их в Мезень и Лешуконское. Таким образом, какие-то из самых старых барж – а они 70-80 годов выпуска – удалось заменить. Однако вечно служить они не смогут, и когда-то это станет большой проблемой. Ежегодно требуются после весеннего паводка прилагать немалые усилия для восстановления понтонных мостов и пропуска по ним автотранспорта. Назрела острая необходимость в устройстве постоянных мостов.

Мост через Кимжу: мечта или реальность?

В 2008 году, была сдана автодорога Архангельск – Мезень, в Мезенском и Лешуконском районах началась новая жизнь. Появилась постоянная связь с Архангельском, а жители, как и сами дорожники, ждали, что работы в районах будут продолжены. В рамках строительства дороги на реке Кимжа был установлен военный понтон. Как тогда думали, временный: ожидалось, что мост через Ким-

жу будет построен буквально в течение 3-4 лет. Однако из-за финансовых трудностей, вызванных финансовым кризисом, сделать это у региона не получилось. А «конверсионный» понтонный мост, меж тем, продолжает служить из года в год. Каждый год специалистам Мезенского дорожного управления приходится поднимать этот понтон и заваривать износившееся железо. Однако последние три года возросший поток тяжеловесного транспорта ещё обострил ситуацию. При прохождении совсем уж тяжёлых машин устаревшие понтоны практически ложатся на дно. При этом, напомним, на кону – транспортная доступность сразу двух районов, Мезенского и Лешуконского, которые могут быть отрезаны от цивилизации по вине всего одного старого военного понтона. Дорожники бьют тревогу: вопрос требует незамедлительного решения! И лучшим из возможных стало бы, конечно, строительство нового капитального моста через Кимжу.

Переправа в Лешуконском будет бесплатной

Прошедшей зимой в Мезенском районе работали бесплатные переправы через реку Мезень в районе Кимжи, а также через Пёзу и полый р.Пезы. Пользователи, часто едущие по этим направлениям, получили ощутимое финансовое облегчение. Жители Лешуконья также с нетерпением ждут бесплатную понтонную переправу через Мезень в районе ручья Мельничный. Дело это недешёвое, однако правительством региона принято соответствующее решение. Ранее решение вопроса упиралось в тот факт, что подъезды к переправе не являлись частью сети региональных дорог. Сегодня «Архангельскавтодором» заключено соглашение с администрацией Лешуконского района о сроках подготовки документации для передачи подъездов к переправе в областную собственность. Согласно этому соглашению, жители Лешуконского должны пользоваться бесплатной переправой уже в 2016 году.

Работники Мезенского дорожного управления готовятся и к предстоящему сезону работы ледовых переправ. В северных районах Архангельской области зимой это настоящие «дороги жизни», от которых зависит жизнь и здоровье тысяч людей. В одном Лешуконском районе намораживается 16 автомобильных ледовых переправ.



Директор
ОАО «Мезенское ДУ»
Андрей Малышев

Большегрузные
автомобили - главная
угроза для понтонных
мостов



Ответственности стало больше, финансирование – не увеличивается

– В последние годы мы явственно ощущаем увеличение груза ответственности, который лежит на нас, – говорит директор ОАО «Мезенское ДУ» Андрей Малышев. – С 2015 года изменились схемы вывоза древесины предприятиями ЛПК, также поменялась транспортная логистика северного завода. Ранее он осуществлялся в основном по морю, теперь же главные нагрузки легли на дороги. Таким образом, обострилась проблема их повреждения тяжеловозами. Конечно, невозможно недооценить роль бизнеса в экономике нашего региона и отдельных районов. Но получается, что с одной стороны мы зарабатываем на лесе, но при этом разбиваем свои же дороги! Именно поэтому дороги требуют не того ямочного ремонта и тех объёмов по содержанию, которые мы имеем в нынешнем году, а значительно большего. Конечно, нам хотелось бы, чтобы и в наших районах началось строительство, реконструкции и капитальные ремонты, которых ожидают люди. К сожалению, на приведение дорог в нормативное состояние требуются огромные средства, которыми дорожники не располагают.

Мосты становятся крепче, специалисты – профессиональнее

Тем не менее, Мезенское дорожное управление продолжает развиваться и выходить на новые уровни профессионализма. Так, 2015 год войдёт в историю предприятия благодаря первому опыту строительства моста с железобетонными опорами.

– До этого года мы строили лишь деревянные мосты. Наш Карпогорский участок получил неоценимый опыт производства работ с бетоном, – рассказывает главный инженер Мезенского ДУ **Игорь Лыков**. – Также в этом году мы делаем третий комбинированный мост, с металлическими пролетными строениями.

При этом капитальные ремонты приносят не только опыт, но и дополнительные объёмы работ, что позволяют нам закупать новую технику и оборудование.

За последние три года Мезенским ДУ в рамках лизинга было приобретено 15 единиц техники. На предприятии продолжает дей-



Ремонт моста через реку Она в Лешуконском районе

ствовать программа улучшения условий труда – приводятся в порядок бытовые помещения, строятся дополнительные современные ремонтные боксы. В 2015 году Мезенское ДУ продолжало развивать и практику взаимодействия участков. Так, мезенские дорожники работали на вахте в соседнем Лешуконском районе. Идёт обучение механизаторов смежным профессиям, чтобы они имели не одну, а несколько специальностей, и могли, в случае необходимости, друг друга подменить.

Что лучше: «сложные» дороги – или их отсутствие?

– В этом году наше предприятие отмечает юбилей, и мы чувствуем, что спрос с нас большой! – говорит Андрей Малышев. – Коллектив «Мезенского ДУ» понимает и осознает то, что на сегодняшний день и в будущем многое будет нацелено на автомобильный транспорт. Без работы дорожные организации не останутся. Это внушает уверенность в завтрашнем дне. Давайте признаемся честно: дороги в области с каждым годом становятся лучше. Хотя, конечно, человек по своей природе всегда желает большего. Да, есть неподъёмные пока для нас задачи, например, районы Усть-Чуласы и Олемы, где вообще нет дорог. Нужны очень серьёзные вливания, чтобы ситуация там изменилась. Есть множество проблем с дорогой Койнас – Усть-Низемье – Зубово – Латыюга, Каменка-Долгощелье, Каменка-Кимжа, которые каждый год, хоть и с не такими как хотелось бы темпами, но решаются. На остальных же дорогах мы всё-таки дали более-менее качественный проезд, главные из которых направления с г.Архангельска на районные центры. Ничего подобного не было ещё 20 лет назад. Так что всё познаётся в сравнении!



Главный инженер
ОАО «Мезенское ДУ»
Игорь Лыков



Основные работы, выполненные Мезенским дорожным управлением в 2015 году



Мезенский район

- Содержание 294,5 километров автодорог;
- Обустройство временного объездного моста через р. Шукша дорога Кимжа – Каменка
- Устройство и содержание 45 км автозимников;
- Обустройство и содержание 5 ледовых переправ.

Пинежский район

- Содержание 712,5 километров автодорог;
- Капитальный ремонт аварийного моста через реку Немнога ;
- Приобретён автогрейдер для Карпогорского участка;
- Обустройство и содержание 5 ледовых переправ.



Лешуконский район

- Содержание 507 километров автодорог;
- Капитальный ремонт аварийного деревянного моста через реку Она;
- Ремонт моста через р. Выкомша (автодорога Лешуконское – Койнас – Усть-Низемье – Зубово – Латюга) в рамках выполнения работ по устранению последствий паводка;
- Закуплена всесезонная комбинированная дорожная машина для отдаленного производственного участка с.Койнас;
- Обустройство и содержание 16 ледовых переправ.

Холмогорский район

- Содержание 197,8 километров автодорог;
- Ремонт мост через р. Чуса;
- Обустройство и содержание 1 ледовой переправы.

