



ДОРОЖНИК

Ситуация не изменится сиюминутно

30 июля в МО «Олемское» побывала делегация для ознакомления с дорожной обстановкой и обсуждения назревших проблем с местными жителями. В делегацию вошли: генеральный директор ОАО «Мезенское дорожное управление» И. Н. Пинаев, главный инженер А. В. Малышев, начальник Лешуконского производственного участка А. А. Кузьмин, глава района А. Ю. Мартынов, глава МО «Олемское» Н. А. Осипова, депутаты областного Собрания С. А. Второй и С. Д. Эммануилов.

ЧЕРЕЗ МЕЛИНАВАШКЕ

Если до этого установилась тёплая погода, то в ночь перед поездкой зарядил сильный дождь, а поутру на реке задувал ветер и гуляли большие волны. Мы шли на двух моторных лодках, примерно через каждые 10-15 минут переходили на малый ход и проталкивались вёслами — было наглядно видно, как обмелела Вашка. Стоит сказать, что жители МО «Олемское» в летнее время в отсутствие дорог могут добраться до райцентра только таким образом либо на самолёте. То есть, население второго (после Юромского) ближайшего МО к Лешуконскому, при расстоянии до первого населённого пункта, п. Усть-Чуласа, всего в 50 километров, вынуждено бывать в райцентре только в случаях крайней необходимости. Полсотни километров в пределах города — вообще не расстояние, здесь же его преодоление превращается в долгую и утомительную поездку.

ДОРОГА ЛОМАЕТ НОЖИ

Прибыла делегация в Усть-Чуласу через два с лишним часа после отправления. На берегу её уже ожидал предприниматель и единственный в МО лесозаготовитель К. Л. Кожухарь, выполняющий работы по подряду от Дорожного управления. После обеда пересели на машины и выдвинулись по направлению к д. Кеба. А началась дорожная поездка с визита на усть-чуласскую базу дорожников и встречи с работающим на этом участке Василием Владимировичем Левкиным.

— Сейчас хожу на Кебу и в сторону Лешуконского до Шишки-

ного ручья, это порядка трёх километров от Усть-Чуласы, — сказал он. — Дальше в сырую погоду транспорту не пройти — требуется много дорожных работ: балковка, оканавливание и т.д. Вот только что вернулся оттуда, сломал отвал прицепного грейдера. Хотя в целом техника хорошая, починю и продолжу работу.

КТО ДАСТ ПОЛТОРА МИЛЛИАРДА?

Стоит сказать, и это неоднократно подчёркивали местные жители на сходе, мелкие ремонтные работы кардинально общую картину не исправят. С другой стороны, как заметил Александр Юрьевич, протяжённость участка от Усть-Чуласы до Лешуконского примерно равна расстоянию от д. Совполья до д. Кимжи в Мезенском районе. Именно из-за этого участка население обоих районов не могло нормально добираться до Архангельска. На строительство этой совпольской дороги ушло более миллиарда рублей, то и усть-чуласское направление потребует не меньше.

— Проблема гораздо глубже, чем нежелание областных властей и дорожников войти в положение населения, — признались депутаты. — Это огромные финансовые и временные затраты, и подвинуть на них представителей высшего уровня власти очень непросто.

Конечно, дорога нужна как местным жителям, так и всему Лешуконскому району — она связала бы нас с областью в обход Мезенского района. Но тут всё решают цифры и трезвый расчёт ответственных лиц.

Если смотреть правде в глаза — кто будет тратить полтора миллиарда рублей на дорогу в муниципальном образовании, где проживает менее тысячи человек? Поэтому остаётся работать над тем, что имеется.

ПОСЛЕ ДОЖДЯ ВСЕГДА ТАК

— Вчера, в сухую погоду ещё хорошо было до Кебы ехать, — сказал Константин Леонтьевич, виртуозно выкручивая «баранку» подпрыгивающего и мотающегося в разные стороны автомобиля. — А после дождя всегда так...

Было видно, местами трактор предпринимателя расширил дорожное полотно, где-то его бригадой была уложена лежнёвка, дорога на некоторых участках пробалкована и оканавлена по договору с дорожным управлением. Без таких работ она вообще была бы непроездной. На вопрос, а не разбивают ли дорогу КамАЗы самого предпринимателя, при вывозе леса с делянок, он ответил:

— Стараюсь их только посуху пускать, так что большой колёжности не делают. В сырую погоду они действительно могут всё разбить и нашу же работу свести к нулю. Я сам ежедневно по этой дороге езжу и мне небезразлично её состояние.

Но дожди сами делают своё дело. Машина шла юзом, и бокком, и по диагонали по отношению к дороге, подпрыгивала на ухабах, грозились съехать в колею и застрять. А скорость редко превышала 15-20 километров в час.

МОСТ КАК ХОЛОДЕЦ

Первую остановку сделали у моста через речку Выкомша. — Когда идёшь на тяжёлой технике через него, он гуляет как холодец, — сообщил Константин Леонтьевич.

Осмотрев порядком подгнивший мост со всех сторон, попутчики ещё раз убедились, что сооружение требует срочного ремонта. По предварительной информации, Дорожное управление планирует произвести ремонт моста через р. Выкомша в 2015 году. Зато дальше дорога была посуше, вплоть до глинистого участка у ручья Английский, где

бригада предпринимателя поднимала насыпь и укладывала лежнёвку. Сам он показал гостям фотографии, сделанные им до проведения работ, как доказательство того, что этот участок прежде был почти не проходимый. После с. Олема машины прошли по мосту через речку с тем же названием, на подъезды к которому во время ремонта несколько лет назад было использовано 12

плит с неиспользуемой силосной ямы. И дальше вновь пошла глинистая местность, напрямую влияющая на состояние дороги. Далее была остановка у моста через р. Комша.

РАБОТЫ ЕЩЁ ПРЕДСТОИТ МНОГО

Самой бригады на месте не оказалось — продолжала заготавливать материал. Часть его уже была завезена к месту будущего ремонта моста. Игорь Николаевич, как дорожник с опытом, высоко оценил толщину и добротность материала для насадок и прогонов.

— Из плохого материала Константин Леонтьевич не делает, материал всегда подбирает на совесть, — пояснил Анатолий Аполлонович, не первый год работающий с предпринимателем.

Между делом тот рассказал и о других работах:

— Сделали мост на Отчеме, на Пайте, в июле работали на руч. Домашний. Сейчас вот возьмёмся за Комшу. Но ещё требуют ремонта мосты на Выкомше и Сытке, а также остро стоит вопрос о необходимости пробалковки лесом дороги как в направлении на Кебу, так и в направлении на Лешуконское. Работы ещё предстоит много, но считаю, что мы со своими задачами справляемся, а дорожное управление оплачивает работы по договорам подрядов всегда своевременно. Хотелось бы выделить ребят, много вложивших сил в улучшение дорожной обстановки в поселении: Кузьмина, Иванова, Семенкова, Макарова, Федулова. Кроме дорожных работ ещё занимаемся расширением просека для линий электропередач для энергетиков, распиловкой пиломатериалов, заготовкой дров. Лес, к сожалению, продаём только в поселении, если бы не держали дороги — возили бы и в райцентр.

РАССТАНОВКА ПРИОРИТЕТОВ

После небольшого ознакомления с местом строительства моста, делегация тем же путём вернулась в Усть-Чуласу. Сельский сход как таковой запланирован не был, но областные депутаты решили провести встречу с местными жителями, которые сделали ряд предложений по вопросу содержания дорог.

— Мы учтём замечания, — сказал Анатолий Аполлонович. — В условиях ограниченного финансирования необходимо решить, куда средства должны идти в первую очередь — на дороги к Олеме, откуда вы можете улететь на самолёте, или в направлении к Лешуконскому. В условиях сегодняшней ситуации за один-два года проблему не решить, надо двигаться поступательно, из года в год выполняя первоочередные работы по оканавливанию, прохо-



Усть-чуласский дорожник В.В. Левкин.

дению сырых и заболоченных мест лежнёвкой, засыпкой ям и т.д.

Население выбрало последнее. Авиарейсы, совершаются раз в неделю, большинству билеты не по карману. Да и до Олема из других деревень ещё нужно добраться. А топливо для машин и лодочных моторов стоит недёшево, что влияет также на цены в магазинах.

УВИДЕЛИ ВООЧИЮ

Игорь Николаевич поделился своими впечатлениями:

— Мы приехали в муниципальное образование «Олемское» как раз после обильных дождей, поэтому могли воочию увидеть и ощутить на себе самое отвратительное состояние дорог, какое только может быть там летом. В Няндоме, где я до этого работал, такого нет. Меня приятно удивила самоотверженность и оптимизм местных жителей, и то, что о них не забывают депутаты. Надо понимать, что больших денег на дороги, по крайней мере, в ближайшие годы, выделяться не будет. Поэтому наша задача — максимально оптимально расходовать то, что есть.

Рассказывая о вчерашней поездке в составе делегации в верховья Мезени, С. А. Второй заметил:

— Конечно, на том направлении ещё есть проблемные участки, те же Палащельские горы, участок от Пылемы до р. Ираса, р. Полюга и др. Но если сравнивать нынешнюю ситуацию и ту, которая была там несколько лет назад, заметно, как она постепенно меняется в лучшую сторону. Например, если раньше люди говорили: «туда-то и туда-то не проехать», сейчас ездят без особых проблем. В МО «Олемское» ситуация с обеспечением движения автотранспорта не может измениться сиюминутно. Надо работать, чтобы ситуация по обеспечению проезда ежегодно изменялась в положительную сторону. С этим местные жители на сходе полностью согласились:

— Конечно, всё и сразу не получится, но пусть дело хоть сдвинется с мёртвой точки. Когда что-то делается, на душе спокойней. Значит мы вам небезразличны...

В. СЕМЁНОВ.
Фото автора.



Дорожники (И.Н. Пинаев, А.А. Кузьмин и А.В. Малышев) с К.Л. Кожухарём на мосту через р. Комша.