



ДОРОЖНИК

Лето - горячая пора

В то время, как большинство из нас предаётся отдыху или домашним делам, берёт отпуск и едет к морю или к родным, для людей этой профессии начинается самая горячая пора. Лето, привычное для них, - это жара, разогретые кабины машин, полчища лесных комаров и работа с утра до вечера в вахтовом режиме.

Мельничный - связующее звено

Работники Лешуконского производственного дорожного участка начали работы, запланированные на это лето, с небольшого, но важнейшего участка трассы, связующей райцентр с внешним миром, - подвездов к переправе в районе ручья Мельничный. В день подготовки этой статьи делегация (на снимке) обсудила вопросы по организации переправы с А.Ю. Мартыновым. В этот день ещё ходил паром, а вскоре он установил pontонный мост.

На этом участке ещё в прошлом году была выполнена часть работ по обоим берегам Мезени. Со стороны Лешуконского - от ушельской дороги до причала, со стороны Смоленца - от бетонной дороги на Березник до дамбы была произведена разрубка, расширение земполотна. В этом году со стороны Лешуконского уложено водопропускная труба, устроен водоотвод. Покрытие уложено из песчано-гравийной смеси с добавлением щебня.

ПГС заготавливалась в карьере "Ошега" ниже Селища, а щебень доставлялся из г.Архангельска. Погода не позволила доставить его зимой в район в полном объёме, поэтому он складировался в Кимже. Оставшиеся там 80 тонн завозили на днях самосвалами.

Материал прекрасно себя зарекомендовал - это видно на участках дорог, где он применялся. Доставленный из Кимжи щебень будет использоваться в смеси с ПГС на участках подвездов к переправе и основных дорогах, где в периоды осадков и распутицы будет необходим ямочный ремонт.

На особом контроле

Пылемская гора - так водители называют один из труднопроходимых участков в верховья Мезени. В первой половине июля начались работы по распределению песчано-гравийной смеси, заготовленной зимой. Работы на участке оценили вместе с генеральным директором АО "Мезенское ДУ" А.В. Малышевым и главным инженером И.Н. Лыковым. Оба отметили, что работники подходят ответственно к делу. Ради беседы с руководством дорожники остановили процесс лишь на короткое время. Обсудив текущие технические вопросы, они поделились коротким рассказом о работе и условиях проживания на вахте:

- Работа начинается в 7:30 и заканчивается в 19:30. Живём в Пылеме, в доме местного жителя. Он, имея должную специальность, исполняет обязанности повара. Питаемся три раза в день, а на месте работ можем и в балке чаю попить. После работы ужин, новости по телевизору смотрим, времени до сна немно-

го остаётся, скучать не успеваем. Комаров много, но нас как-то не донимают. Или мы к ним так привыкли, или они нас за местных принимают. На выходные ездим домой.

На грейдере работает Валентин Михалёв, на бульдозере - Евгений Кузьмин, за рычагами экскаватора сидит Алексей Морозов, на самосвалах трудятся Сергей Малофеев, Николай Киринов и Дмитрий Аксёнов. Последний - самый молодой водитель на участке. Прежде работал временно, подменял водителей, но, по словам мастера Василия Сергунина, зарекомендовал себя не хуже опытных дорожников-водителей и был принят на постоянной основе.

Тёщин язык до Ирасы доведёт

На первом этапе работ была профилирована дорога. Экскаватор был доставлен на место буксиром при помощи КамАЗа. Потом началась отсыпка самого сложного отрезка - от спуска к руч. Макеев до так называемого местечка Тёщин Язык.

Дорожники уложили две металлических водопропускных трубы и оканавили 790 метров дороги. На отсыпку только этого отрезка ушло 1600 кубометров ПГС. А всего на этот участок с 9 по 16 километр дороги зимой было заготовлено более 5 тысяч кубометров смеси.

Сложно припомнить, когда столь большие объёмы ПГС складировались в одном месте. Экскаватор сам стоит на отвалах и производит погрузку ПГС сверху. Самосвалы делают в среднем по 20 рейсов в день.

Ещё 500 заготовленных кубометров ПГС планируется направить на подсыпку небольшого отрезка до Ирасы.

Стоит сказать, что ещё стояли большие уровни воды, и от Смоленца дорога берегом была подтоплена, так что нам пришлось идти к месту по зимнику.

Об общих моментах работы Мезенского дорожного управления рассказал А.В. Малышев.

- Цель остаётся одной - обеспечить проезд в условиях отсутствия в районе полноценного дорожного строительства и капитального ремонта дорог в прошлом - говорит генеральный директор АО "Мезенское ДУ" А.В. Малышев. Дорога без альтернативы водного и воздушного транспорта, которые были приоритетны и развиты в советское время, сейчас совсем не работают, имеет огромное жизненное необходимое значение. Сегодня ситуация такова, что только немногим более 10% наших дорог находятся в хорошем состоянии, приближающемся к нормативному. Общая протяженность региональных трасс, за которые отвечает Мезенское дорожное управление, составляет более 1700 километров. При этом из всех

дорог, являющихся зачастую единственной связью с внешним миром, асфальтобетонное покрытие имеют всего лишь немногим более 40, остальные грунтовые и песчано-гравийные. Немалую часть этой сети составляют зимники. В зимний период устраивается и содержится 28 ледовых переправ из 49 подобных рода объектов, имеющих на региональной автодорожной сети. Отсутствие планового ремонта, не говоря о работах по реконструкции, строительству, определяет задачу в некоторых случаях просто обеспечить проежаемость, что подтверждается действительностью. Ежегодный завоз грузов в районы Крайнего Севера, который в прежние годы осуществлялся по морю и рекам, сегодня полностью переключен на автомобильный транспорт. При этом весогабаритные характеристики грузовых автомобилей, в буквальном смысле бороздящих дороги Пинежского, Мезенского, Лешуконского, Холмогорского районов, намного превышают нагрузки, на которые эти дороги изначально рассчитывались. Трассы, и без того нуждающиеся в ремонте и реконструкции, разрушаются.

Каждый мост - стратегический

- Другая очень острая проблема - состояние мостового хозяйства, - продолжает А.В. Малышев. - При том наличии огромного количества рек и одновременной неразвитости дорожной сети каждый мост здесь является стратегическим. В случае разрушения или повреждения одного из объектов может "встать" вся трасса, которая связывает с областными центрами целые районы. Последний подобный случай произошел в августе 2016 года, когда из-за повреждения тяжеловесными бензовозами pontонного моста через реку Кимжа было на три дня прервано автомобильное сообщение с двумя райцентрами - Мезенью и Лешуконским.

Что касается Лешуконского района, то работы на участке начаты и продолжаются по всем запланированным направлениям. Выполнены мероприятия по р.Мельничному, продолжаются работы на участке "Пылемская гора" км 9-км 16 а/д Лешуконское-Койнас, койнаские работники проводят ремонт мостов, один из них в Вожгоре. В



Идет погрузка ПГС.



И.Н. Лыков, А.В. Малышев, А.Ю. Мартынов. Беседа об организации переправы на р. Мельничный.

направлении на Олему отремонтирован мост между Лешуконским и Усть-Чуласой, будет произведены работы на сыром участке ур.Выкомша. Работы выполняет бригада Кожухаря К.Л. На Нисогорском направлении в сырых местах установим две водопропускные трубы, на этой дороге заготовлено 500 м³ ПГС. Будет отремонтирован, а точнее сказать, вновь построен, мост через р.Виска, по которому есть вопросы по обеспечению проезда тяжеловесной техники и огасности, что подъезд к мосту в скором времени будет смыт как дорога в районе д.Пылема.

На дороге областного значения

По словам Андрея Васильевича, основная дорога на областной центр в пределах района получила лишь работы по разрывке полосы отвода и замену пришедшего в негодность и не соответствующего требованиям ГОСТ тростового ограждения на барьерное металлическое. Данная дорога тоже подвергается значительному разрушению, дорожная одежда истощается. Это видно в период осадков, например, на участке перед р.Юромой со стороны с.Лешуконское, д.Заручей-д.Смоленец, в районе руч.Б.Кеслома. Однозначно эти участки основной дороги требуют внимания при планировании работ в будущем. Почти весь объем финансирования ремонтных работ по ямочному ремонту в 2017 году направлен на "пылемскую гору". Этот объект на-

ходится на особом контроле. Надеюсь, что выполненные работы позволят обеспечить проезд до начала зимников. Много будет зависеть от того, будут ли по участку дороги осуществляться перевозки большегрузными полноприводными машинами в осенний период, когда дорога будет водонасыщаться.

Планы на будущее

К концу года должны быть сформированы планы на 2018 год. Основные направления ясны. Должны быть продолжены работы по водоотводу и искусственным аварийным сооружениям на участке Овья-Усть-Чуласа, ямочный ремонт на основной дороге на Мезень. Хотелось бы продолжить работы по Пылемскому луку, но все будет зависеть от результата работы на Пылемской горе - скорее всего она потребует продолжения, чтобы закрыть проблему проезда. Работу на тех же Баровых мы продолжали на протяжении трех лет. Плановые предупредительные работы однозначно будут и на мостах, в частности требует замены настил моста через р.Кельчема. Физические объемы будут определены с учетом планового финансирования работ на 2018 год.

На самой базе Лешуконского производственного участка также кипит работа. Выполняет её бригада предпринимателя, занятая на сборке здания, в котором будут оборудованы четыре бокса под единицы техники и офис. Офис будет перенесён на базу участка.