

# ДОРОГИ ПОМОРЬЯ



**ИТОГИ  
РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА  
«БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ  
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»  
В 2019 ГОДУ  
В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

---

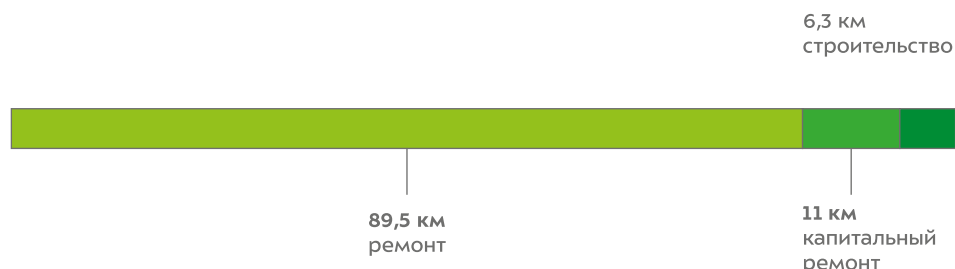
**ДОСТОЯНИЕ**  
ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
**СЕВЕРА**



# 2019 год: дорожный нацпроект в цифрах

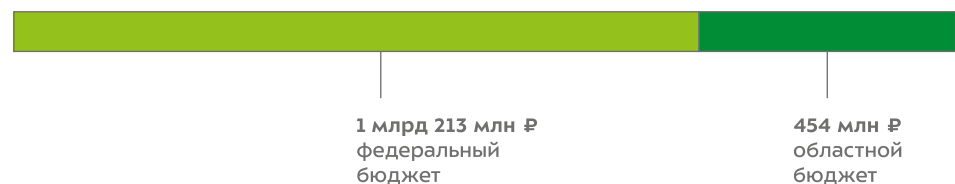
## 106,8 км

региональных автодорог  
будет приведено  
в нормативное состояние  
к концу 2019 года



## 1 млрд 667,2 млн ₽

финансирование ремонтных  
работ



## 32,5 км

дорог общего пользования  
отремонтировано в границах  
Архангельской агломерации

## 870,109 млн ₽

направлено на проведение  
ремонтных работ в 2019 году



стр. 20

Северодвинск  
+8,612 км

стр. 26

Приморский район  
+2,2 км  
Новодвинск  
+3,7 км

стр. 42

Сия — Кулига  
+7,6 км

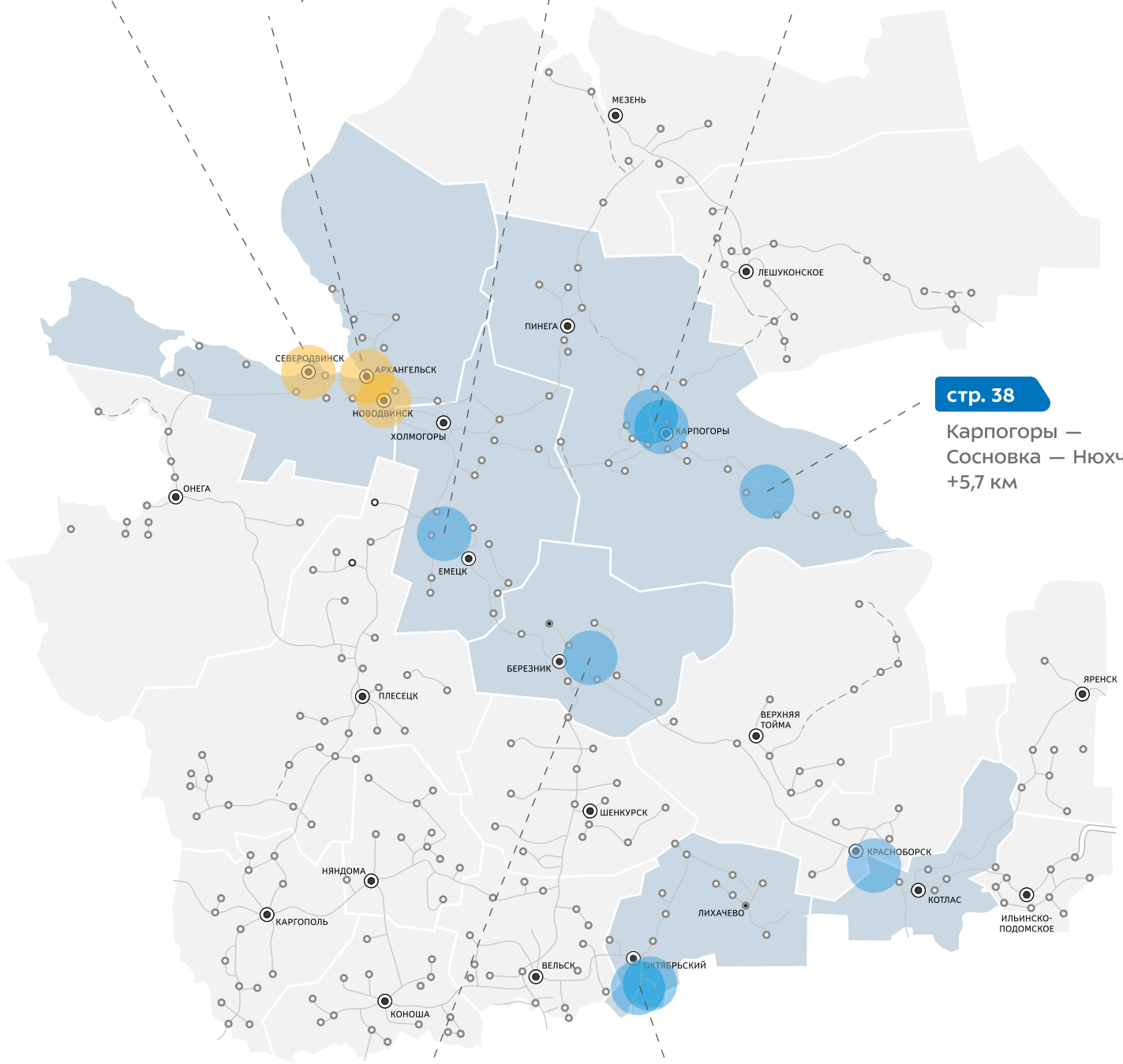
стр. 38

Подъезд к ж/д станции  
«Карпогоры-Пассажирская»  
от автодороги Карпогоры —  
Веегора — Лешуконское

стр. 8

Архангельск  
+17,989 км

Карпогоры — Веегора —  
Лешуконское  
+4,4 км



стр. 38

Карпогоры —  
Сосновка — Нюхча  
+5,7 км

стр. 44

Усть-Ваеньга —  
Осиново — Фалюки  
+6,3 км

стр. 36

Вельск — Шангалы  
+25 км

стр. 34

Усть-Вага —  
Ядриха  
+48 км

стр. 28

Костылево —  
Тарногский городок  
+8 км

## Уважаемые коллеги!



Губернатор  
Архангельской области  
Игорь Орлов

**Архангельская область подводит итоги первого года реализации на территории региона национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Но уже сегодня мы видим первые наглядные результаты государственных начинаний, действие которых рассчитано на шесть лет.**

Масштабный ремонт дорожной инфраструктуры в крупнейших городах региона Архангельске, Северодвинске и Новодвинске, в которых отремонтировано более 32 километров дорог, обновление более 106 километров региональных автотрасс, мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, эффективность которых уже ощутима, увеличение активности населения в сфере контроля дорожных работ – это результаты лишь первого года нашей совместной работы в данном направлении.

Напомню, реализация нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», разработанного Министерством транспорта Российской Федерации в целях исполнения положений Указа Президента Российской Федерации В.В. Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», стала логическим продолжением начатой три года назад масштабной работы в дорожной сфере российских регионов. Тогда эффективным механизмом федеральной поддержки регионов был приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», реализовывавшийся в 38 субъектах РФ. Благодаря этой системной совместной работе федерального центра с регионами дорожная сфера вышла на качественно иной уровень, что позволило заметно улучшить состояние транспортной инфраструктуры крупнейших в стране агломераций. А доля дорог, соответствующих современным нормативам, в них увеличилась с 38 до 62,6 процента.

Отрадно, что в 2019 году данный опыт совместной работы был масштабирован на все регионы России в рамках национального проекта, действие которого рассчитано на шесть лет и завершится в 2024 году. Сегодня он реализуется в 104 городских агломерациях и 83 регионах, охватывая, без преувеличения, всю страну

и являясь крупнейшим дорожным проектом общенационального значения. Перед дорожной отраслью сегодня ставятся задачи, которые определяют ее дальнейшее развитие.

Масштабная работа ведется сегодня сразу по четырем направлениям. Минтранс России реализует проекты «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», Министерство внутренних дел курирует реализацию работы по направлению «Безопасность дорожного движения», а Министерство обороны – проект «Автомобильные дороги Минобороны России». Уже сегодня ясно: масштаб проводимых в Архангельской области работ в рамках дорожного нацпроекта даст огромные дополнительные возможности экономике Поморья, послужит импульсом для технологического прорыва региональной дорожной отрасли, которая, без преувеличения, учится работать по-новому, в тесном взаимодействии с властями на местах и широкой общественностью.

Не менее важно и то, что дорожники полностью открыты для общественного диалога и готовы к реализации самых серьезных задач, в числе которых – доведение к концу 2024 года до нормативного состояния почти трети региональных дорог Поморья. В Архангельской агломерации этот показатель будет доведен до 85 процентов дорог.

Все это необходимо воспринимать не иначе как возврат к системной работе с дорожной сетью, подкрепленный необходимыми для этого государственными инвестициями. Первый год реализации нацпроекта показал, что Архангельская область взяла необходимый для этого темп, не только соответствующий всем заложенным нацпроектом показателям, но и по целому ряду направлений опережающий их. Желаю нам всем успехов в дальнейшей совместной работе.



# Дороги Поморья: вложения в развитие региона



Министр транспорта  
Архангельской области  
Вадим Кривов

## Дорогие друзья!

**Дорожная отрасль — та сфера народного хозяйства, которая, возможно, как никакая другая требует серьезных долгосрочных вложений и по-настоящему системной работы. Сегодня понимание этого факта является истиной, не требующей доказательств. А государство готово вкладывать в дорожное хозяйство регионов те средства, которые необходимы не только для поддержания существующей сети автодорог, но и для ее развития в соответствии с теми потребностями экономики и безопасности дорожного движения, которые являются нормой во всем мире.**

Не секрет, что стартовые условия для регионов России, в которых началась в этом году реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», были разными. Отсюда и различие планируемых целевых показателей, которые должны быть достигнуты на местах. И если для большинства центральных регионов таковым является приведение к нормативу порядка половины всей имеющейся сети автодорог, то в случае Архангельской области он по объективным условиям несколько ниже.

По состоянию на начало 2018 года общая протяженность региональных автомобильных дорог нашего региона составляла 7621 километр. При этом нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям соответствовало лишь 14,6% сети региональных автомобильных дорог, или 1112 километров. Для обеспечения целевого показателя в программу национального проекта были включены дорожные работы по строительству, реконструкции, капремонту и ремонту дорог в объеме 1053,5 км. Таким образом, к концу 2024 года протяженность автодорог региона, соответствующих нормативам, составит 2093,2 км. Это будет огромным шагом вперед, который собственными силами, без привлечения федеральных средств Поморье в столь короткие сроки сделать бы не смогло. А общая сумма финансирования работ по нацпроекту за шесть лет превысит 22,5 миллиарда рублей.

Дорожная сеть региона — это огромная и единая по своей сути система, благодаря которой можно строить далеко идущие планы на завтрашний день всего региона. Поэтому сегодня все мы — правительство Архангельской области, муниципалитеты, депутаты и, конечно, профессионалы-дорожники — делаем одно большое дело: работаем на перспективное развитие Архангельской области в будущем. В регионе создана профессиональная проектная команда, которую объединяют общие цели. Команда, которая, уверен, справится с поставленными руководством страны масштабными задачами, главная из которых — сделать так, чтобы эффект от обновления дорожной сети почувствовал на себе каждый житель Поморья.

# Денис Кулижников: учимся работать единой командой

О том, как готовилась реализация дорожного нацпроекта в Поморье и какова его внутренняя механика, мы беседуем с администратором входящих в состав БКАД региональных проектов Архангельской области, заместителем главы регионального минтранса **Денисом Кулижниковым**.



## Серьезный новый опыт

— Денис Александрович, с чего и когда началась работа по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Архангельской области?

— Безусловно, для нас эта история началась еще в период реализации в России приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги». Все регионы стремились попасть в этот проект, но Архангельской области он, к сожалению, не коснулся: мы объективно не соответствовали его критериям численности населения агломерации.

Однако уже тогда, в конце 2017 года, мы, исполняя поручение губернатора и подразумевая, что данный проект будет иметь свое продолжение, начали определять сеть автомобильных дорог агломерации и выявлять наиболее проблемные участки дорог, требующих первоочередного ремонта. Было множество запросов от Росавтодора относительно состояния дорожной сети Архангельской области.

После же появления в 2018 году майских указов Президента Владимира Путина стало понятно, что наш регион также должен готовиться к большим дорожным ремонтам.

К этому моменту мы уже провели серьезный анализ текущего состояния дорог, что помогло нам в короткие сроки подготовить и защитить все необходимые документы для участия в нацпроекте, в том числе перечень объектов на все шесть лет его действия.

— Работа в рамках нацпроекта подразумевает, в том числе, четкое соблюдение контрольных точек. Каков смысл этих условий?

— Действительно, изначально нам была поставлена задача уже в первый год реализации нацпроекта заключить все контракты с подрядчиками до конца мая 2019 года. Согласен, очень жесткие условия. И если относительно региональных дорог это сделать удалось, то с муниципалитетами,





входящими в Архангельскую агломерацию, были определенные проблемы.

Конечно, для нас такие условия работы — очень серьезный новый опыт. Могу ответственно заявить, что такого в Архангельской области не было еще никогда — уже в мае иметь заключенные контракты по всем объектам! По опыту прошлых лет это случалось обычно в июле-августе. Эти ранние сроки определения подрядчиков привели к тому, что мы смогли во многих случаях начать работы еще весной и реализовать их в самое благоприятное время года. А город Архангельск, например, не столкнулся с пробками на дорогах в сентябре благодаря тому, что к этому времени большинство работ уже было завершено. Это действительно большое достижение работы в режиме нацпроекта!

— **Есть смысл сохранить этот режим работ и в будущем!**

— Конечно, принципы работы в рамках проектного управления будут реализовываться нами в будущем. Мы будем работать в режиме нацпроекта еще как минимум пять лет — к тому же есть большие надежды регионов на то, что нацпроект не ограничится 2024 годом! Конечно, для всех нас стартовый 2019 год был непростым, но мы действительно многому научились и готовы применять полученный опыт и в будущем. К тому же требования нацпроекта по срокам продолжают ускоряться. Так, в 2020 год мы должны войти с заключенными контрактами. А значит, дорожные работы в следующем году начнутся уже весной, как только позволят погодные условия.

### Расширить границы нацпроекта

— **Сложилась ли на данный момент проектная команда Архангельской области? Как сегодня реализуется взаимодействие между всеми субъектами нацпроекта?**

— Скажу честно, я бы желал лучшего уровня взаимодействия. Однако определенные достижения и прогресс налицо: в частности, налажен контакт на уровне специалистов минтранса и муниципальных образований, а среди последних уже заметны однозначные лидеры. В частности, это, к нашему удивлению — Приморский район, который, даже при определенных ошибках, объяснимых недостатком опыта, отличается самой высокой степенью ответственности исполнения. Архангельск и Новодвинск по этому показателю уверенно делят второе место, а Северодвинск в плане вхождения в общую систему работы стоит, пожалуй, еще подтянуться.

Тем не менее, должен сказать, что по итогам 2019 года в границах Архангельской агломерации мы отремонтируем даже больше, чем изначально было запланировано. Это стало возможным благодаря тому, что удалось выделить городу Архангельску дополнительные средства для проведения ремонтов улиц Поморская и Свободы. Таким образом, всего в областном центре в этом году благодаря нацпроекту отремонтируют не 18, а порядка 20-ти километров городских дорог!

— **Есть ли смысл Архангельской области ожидать дополнительного финансирования в рамках нацпроекта от федерального центра?**

— Мы являемся территорией Арктической зоны. В этой связи хочется надеяться на то, что на уровне Федерации будут приняты решения по увеличению финансирования

**“По итогам 2019 года в границах Архангельской агломерации мы отремонтируем даже больше, чем изначально было запланировано. Это стало возможным благодаря тому, что удалось выделить городу Архангельску дополнительные средства для проведения ремонтов улиц Поморская и Свободы. Таким образом, всего в областном центре в этом году благодаря нацпроекту отремонтируют не 18, а порядка 20-ти километров городских дорог!”**

для субъектов, входящих в данную зону, — это позволит довести показатели дорог, находящихся в нормативном состоянии, до общероссийских. Напомню, по результатам нацпроекта в 2024 году этот показатель в Поморье будет равняться 29,1%, тогда как в среднем по России — более 50%. Конечно, для этого нужны немалые дополнительные средства из федерального бюджета. И Архангельская область уже подготовила все необходимые документы в федеральное министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики для того, чтобы доказать необходимость такой финансовой помощи.

— **Сегодня много говорят о том, чтобы расширить границы нацпроекта и на ремонт аварийных мостов. Каковы перспективы положительного решения этого вопроса?**

— Архангельская область, в силу своей специфики, наверное, один из наиболее заинтересованных в серьезном обновлении мостового хозяйства российских регионов! Только на муниципальных дорогах у нас 138 мостов, требующих реконструкции. Нами подготовлен перечень наиболее важных мостовых сооружений области, который также отправлен в Росавтодор. Очень надеюсь, что уже в 2020 году нацпроект будет расширен и мы увидим в нем средства, предусмотренные на реконструкцию наиболее востребованных мостов из тех, что находятся сегодня в ненормативном состоянии. И Архангельская область обязательно будет в этом участвовать.

— **Денис Александрович, можно ли говорить о каком-то новом личном опыте, который вы вынесли из работы в режиме нацпроекта?**

— Самая главная сложность всегда заключается в правильной организации работы с людьми. В случае нацпроекта новым является то, что региональные структуры напрямую работают с муниципальными, которые исторически являлись совсем иной ветвью власти. При этом увеличивается и объем работ, и объем необходимых отчетов в самые разные контролирующие органы. Сказывается и тот факт, что в муниципалитетах мало профессиональных специалистов-дорожников, готовых говорить с нами на одном языке. Тем не менее, сегодня мы учимся работать по-настоящему единым коллективом, есть первые достигнутые общими усилиями результаты. А значит, проектная команда работала!

# Обезопасить и сохранить!

Повышение безопасности дорожного движения не случайно вынесено в само название национального проекта «БКАД». Безопасность как обязательное качество современных автотрасс в России планируется вывести на принципиально новый уровень.



**О** проводимых в Архангельской области мероприятиях по снижению аварийности и обеспечению сохранности дорог рассказывает руководитель региональной транспортной службы Олег Мишуков.

## Неотвратимость наказания — главный принцип

С 2013 года одним из важнейших направлений деятельности региональной транспортной службы Архангельской области является развитие автоматической системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Эта работа получила новый импульс с начала реализации нацпроекта.

До конца 2019 года на дорогах Архангельской области будут дополнительно установлены девять стационарных и десять передвижных комплексов, а общее их количество будет доведено до 100. Подобные приборы уже доказали свою высокую эффективность как действенный механизм снижения аварийности на дорогах. Их несомненный плюс — круглосуточный режим работы и отсутствие «человеческого фактора». При этом стационарные комплексы способны фиксировать до пятнадцати видов нарушений ПДД. Статистика работы Архангельской РТС в этом направлении впечатляет.

— В 2018 году комплексами зафиксировано более 220 тысяч нарушений правил дорожного движения, постановления





об административных правонарушениях направлены на общую сумму 101 миллион рублей. Только за восемь месяцев текущего года в Архангельской области на основании показаний этих приборов вынесено более 217 тысяч постановлений на общую сумму более 103 миллионов рублей. Если же говорить про итоги пятилетней работы — это более миллиона постановлений на общую сумму более 500 миллионов рублей.

За пять лет достигнуто снижение на 86 процентов (с 582 до 79) дорожно-транспортных происшествий по причине превышения скорости движения, на 89 процентов (с 74 до 8) снижено количество погибших людей в таких ДТП и на 87 процентов (с 818 до 108) — количество раненых.

Отдельно отмечу, что с 1 января 2019 года все штрафы за нарушения ПДД, включая те, которые зафиксированы комплексами фотовидеофиксации, поступают в региональный дорожный фонд и направляются в дальнейшем на мероприятия по повышению безопасности дорожного движения, — рассказывает Олег Мишуков.

В 2019 году стационарные комплексы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения будут установлены на участках региональных автодорог в Вельском, Приморском, Котласском, Устьянском, Коношском и Холмогорском районах до 31 октября 2019 года.

### Сохранять дороги дешевле, чем ремонтировать

Одной из проблем, остро стоящих перед дорожниками Поморья и зачастую влияющих на аварийность, является разрушение существующей сети дорог большегрузным автотранспортом. Именно продолжающееся увеличение доли тяжеловозов на дорогах является основным фактором разрушения дорожной сети. В условиях северного климата этот фактор проявляет себя особенно остро. — В сфере сохранности дорог на уровне Российской Федерации основной упор сегодня делается на дальнейшее развитие системы автоматических пунктов весогабаритного контроля. В Архангельской области эта работа активно реализуется: первый автоматизированный пункт весогабаритного контроля уже работает на региональной автодороге Усть-Вага — Ядриха на подъезде к городу Котласу, — продолжает Олег Мишуков.

В сентябре в архангельской региональной транспортной службе подвели первые итоги работы этого автоматизированного комплекса. Он был установлен в 2017 году и до недавнего времени работал по предварительному отбору правонарушений. В полную силу комплекс функционирует с середины августа этого года. Оборудование фиксирует нарушения по превышению разрешенной нагрузки на ось и общую массу автомобиля. Постановления об административном наказании нарушителям выносятся в автоматическом режиме.

— Только за первый месяц работы первого в Поморье автоматизированного комплекса весогабаритного контроля в Котласе было зафиксировано более 800 случаев нарушений. Все акты о превышении нагрузок мы направили в центр обработки административных правонарушений Управления ГИБДД. Нарушителям грозит весьма ощутимый штраф размером до 500 тысяч рублей. Уверен, это достаточно серьезный аргумент для всех перевозчиков соблюдать требования законодательства в сфере



перевозки тяжеловесных грузов! — отмечает Олег Мишуков.

Котласский автоматизированный пункт весогабаритного контроля является для Поморья пилотным проектом. В рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» уже в 2019 году такой же комплекс планируется установить в Каргопольском районе на въезде в райцентр. В ближайшие годы подобные объекты также появятся на автодороге Новодвинск — Холмогоры (Приморский район), на подъезде к селу Ильинско-Подомское (Вилегодский район) и в районе поселка Октябрьский (Устьянский район).



факты

Среди обязательных целевых показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» — увеличение числа автоматических пунктов весогабаритного контроля на автодорогах регионального и межмуниципального значения. Всего в стране до конца 2024 года появятся 366 таких объектов. Рост же числа стационарных камер автоматической фиксации нарушений ПДД в общефедеральном масштабе должен составить 211% по сравнению с показателем 2017 года.



- Ул. Урицкого — от пр. Ломоносова до Набережной Северной Двины
- пр. Новгородский — от ул. Вологодской до ул. Свободы
- пр. Дзержинского — от ул. Гагарина до ул. Тимме
- ул. Ленина — от пр. Ленинградский до Окружного шоссе
- ул. Воскресенская — от пр. Обводный канал до ж/д вокзала
- пр. Троицкий — от ул. Суворова до ул. Гагарина
- ул. Смольный Буян — от ул. Обводный канал до пр. Дзержинского
- ул. Павла Усова — от пр. Ленинградский до дома № 43 по ул. Павла Усова
- ул. Нахимова — от Краснофлотского моста до ул. Зеньковича
- ул. Зеньковича — от ул. Нахимова до ул. Доковской
- ул. Доковская — от ул. Зеньковича до ул. Вычегодская



АРХАНГЕЛЬСК

**17,989**  
**КМ**

отремонтировано  
согласно плану  
в Архангельске  
в 2019 году





# «Первый шаг сделан, и люди это заметили»

## Известные жители Архангельска — о результатах работы дорожного нацпроекта в этом году

**Сергей Самодов,**  
директор  
Архангельского  
театра  
драмы имени  
М.В. Ломоносова:



— В этом году радует как факт достаточно объемный ремонт дорог в Архангельске. Затронуты участки, которые давно требовали внимания — некоторые вообще больше напоминали проселочные пути, а не городские улицы. Кроме этого, например, на Ленинградском проспекте проезжая часть была расширена — что должно увеличить пропускную способность в районе, который страдает от пробок. Это очень важно, учитывая планируемый ремонт железнодорожного моста. Хочется надеяться, что подрядчики сознательно подошли к делу, а заказчики обеспечили строгий контроль во время приемки работ, и дорожное покрытие не сойдет со снегом следующей весной.

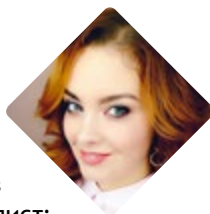
**Елена Доценко,**  
помощник депутата  
ГД ФС РФ  
О.Н. Епифановой:



— Мы с семьей активно передвигаемся по Архангельску и области на машине. Конечно, сегодня качество дорог ощутимо выросло. В основном это касается федеральной трассы и ключевых магистралей города: проспекта Ленинградского, Воскресенской... Но остаются и «узкие места», возьмем хотя бы Логинова или Советских Космонавтов, дворовые проезды, дороги местного значения. Волнует и состояние тротуаров, особенно когда дети идут по ним в школу.

Есть отрезки, где тротуаров в принципе нет! Эту ситуацию надо менять. К счастью, сегодня благодаря нацпроекту первый весомый шаг в восстановлении дорог сделан, и люди это заметили. Но всегда хочется чего-то лучшего. Надеюсь, одну из двух российских проблем в нашем городе смогут решить.

**Анна Рыбакова,**  
телеведущая,  
педагог-  
организатор МБУ  
«Центр охраны прав  
детства», автомобилист:



— На мой взгляд, нацпроект «Безопасные и качественные автодороги» особенно важен для глубинки области и крупных городов. В Архангельске, например, показательный пример — ремонт проспекта Ленинградского. Благодаря новому покрытию и дополнительным полосам движения жители Майской Горки и Ломоносовского округа наконец-то избавились от мучительных и изнуряющих пробок, захвативших транспортный поток на Ленинградском несколько лет назад. Низкий поклон дорожникам и за то, что не только привели в надлежащее состояние проезжие части, но и не забыли о пешеходах: сделали разметку, островки безопасности, провели устройство бордюрного камня и тротуаров.

**Артем Колосов,**  
начальник  
Архангельского  
участка  
АО «Плесецкое  
дорожное  
управление»:



— Старт работ по нацпроекту в Архангельске можно только

приветствовать. Новое асфальтовое покрытие уже появилось в разных уголках областного центра. Это избавит дороги от дефектов, возникающих при их длительной эксплуатации. Обновленные участки существенно облегчат труд дорожников по зимнему и летнему содержанию транспортной инфраструктуры. Кроме того, с помощью проводимых ремонтов идет замена бордюрного камня и создаются новые парковочные карманы — это положительно отразится на чистоте в городе. Уверен, преимущества программы «БКАД» очень скоро будут заметны большинству жителей Архангельска.

**Ольга Абакшина,**  
директор МУК  
«Архангельский  
городской  
культурный центр»:



— Меня как жителя города и руководителя одного из ведущих учреждений культуры региона искренне порадовал ремонт улицы Воскресенской. АГКЦ расположен в центре города, к нам приходят как постоянные посетители и участники клубных формирований, так и многочисленные зрители, среди которых — родители с детьми, пожилые люди, маломобильные группы граждан. Удобная дорога — важное условие для всех гостей и посетителей АГКЦ. Ровный, прочный и гладкий асфальт повышает комфорт пешеходов и автомобилистов, качество транспортной инфраструктуры. Кроме того, нельзя забывать и об имиджевой составляющей: к нам прибывает множество гостей из разных точек страны, важно, чтобы они приезжали и уезжали в отличном настроении.



# Ленинградский проспект. Возрождение

Одной из главных улиц Архангельска, о которой долгое время забывали, можно назвать Ленинградский проспект. Сегодня он связывает центр города с его южными округами — Майской Горкой, Варавино и Факторией, а также Малыми Корелами, являясь, таким образом, еще и важным туристическим направлением.



**З**авершить обновление важнейшего городского проспекта на всем его протяжении позволил в этом году нацпроект.

## Культурный слой

До 2008 года Ленинградский проспект был дорогой с двумя полосами движения и параллельной трамвайной линией. В 2007–2008 годах архангельское дорожное предприятие «Севзапдорстрой» провело здесь реконструкцию участка. Были разобраны трамвайные пути, усилена дорожная одежда, положено три слоя асфальта, устроена

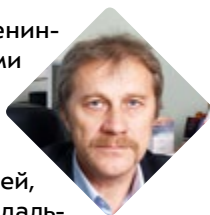
ливневая канализация. Сам проспект на большей части своей длины был расширен до четырех полос, хотя сначала принималось решение сделать улицу трехполосной. Проект переделали по ходу строительства.

Как позже показала практика, это было абсолютно правильное решение, так как оставшийся трехполосным участок очень быстро стал местом концентрации автомобильных пробок, серьезно влиявших на скорость трафика практически на всем протяжении Ленинградского. В таком виде дорога простояла более десяти лет.





— Когда мы 12 лет назад работали на Ленинградском проспекте, копали под бывшими трамвайными путями, оказалось, что культурный слой на этой улице местами доходил до 1,2 метра! Под убранными нами рельсами оказалась старая дорога, под ней, в свою очередь, — булыжная мостовая, а дальше кое-где попадались участки деревянной дороги. В районе ЛДК №3 на большой глубине находили даже остатки старых трамвайных путей. Ведь, как известно, трамвайная система сообщения существовала в Архангельске с 1916 года и долгое время оставалась самой северной в мире, — рассказывает нам один из старожилов предприятия, главный инженер **Василий Удников**.



### Для безопасности пешеходов

В 2018 году «Севзапдорстрой» продолжил реконструкцию Ленинградского проспекта, на этот раз на участке от Смольного Буяна до Первомайской. Проспект стал полностью четырехполосным, на участке появился разделительный островок. Эти меры избавили направление от пробок и повысили безопасность движения.

В 2019 году, в рамках нацпроекта, отремонтирован и оставшийся участок до 2-го лесозавода. Помимо замены покрытия, многое было сделано и для повышения безопасности дорожного движения. Маршруты пересечения пешеходами проезжей части были принципиально «канализованы» — то есть ограничены четкими маршрутами. Пусть сегодня эти меры по привычке продолжают вызывать критику со стороны горожан, они реально увеличивают безопасность движения — причем, прежде всего, именно пешеходов.

— Дорога прослужила 12 лет без особых проблем. Однако все сроки указывали на то, что пора делать ремонт. Была проведена замена верхнего слоя покрытия. Это городская дорога с интенсивным движением, поэтому наш коллектив старался по минимуму затруднить пользователям возможность проезда. Работы проводились преимущественно ночью, для чего было впервые получено официальное разрешение администрации города. Главное же, что было полное понимание необходимости проведения ночных работ местными жителями, — в прежние годы доходило даже до вызовов горожанами милиции. Сейчас люди осознают, что лучше потерпеть ночь, но потом получить хорошую дорогу. Из-за разницы интенсивности движения в ночное и дневное время растет производительность труда. Легко сравнить: вместо пяти рейсов ночью — всего три днем. Архангельск — большой город, где любые дорожные работы днем чреваты пробками. Например, в Москве четко определено, что дорожные работы проводятся в городе только с восьми вечера до пяти утра, — говорит главный технолог «Севзапдорстроя» **Дмитрий Применко**.

### В три раза больше деревьев

Работы на проспекте Ленинградском специалисты «Севзапдорстроя» начали этим летом после завершения восстановления примыкающей к началу ремонтного участка улицы Ленина. Работы по укладке асфальтобетона на участке в 4,8 километра выполнили до конца лета. Численность рабочей смены была в пределах 50 человек. Сегодня весь Ленинградский проспект представляет



собой максимально комфортный и безопасный участок дороги с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

— Технологию ЩМА «Севзапдорстрой» начал использовать первым из дорожных предприятий Архангельской области. Это произошло в 2003 году, когда в Архангельске с использованием щебеночно-мастичного асфальтобетона был заасфальтирован первый участок в районе Сульфата. Многолетние результаты наблюдений показали, что именно за этой технологией будущее. На таком типе асфальта медленнее образуется колея, больше износостойкость покрытия, плюс тот самый эффект «самолечения» дороги, когда трещины затягиваются по мере их образования. Этот эффект работает до трех лет, — рассказывает генеральный директор ООО «Севзапдорстрой» **Илья Нечаев**.



И пару слов об экологии. Расширение Ленинградского проспекта потребовало вырубить яблони, росшие в районе улиц Ильинской — Октября. В рамках компенсационной посадки «Севзапдорстрой» высадил 900 новых деревьев вместо трехсот вырубленных. А на территории, прилегающей к Архангельской епархии, в районе улицы Ильинской, была высажена 21 яблоня разных сортов — в честь 21-летия предприятия «Севзапдорстрой». «Посмотрим, какая из них красивее будет цвести весной!» — говорят дорожники.

Ленинградский проспект в Архангельске начинается от железнодорожного моста через Северную Двину и ведет в сторону Варавино и Фактории. Старые названия — Почтовый тракт, или «Дорога на Санкт-Петербург», по данному направлению вел старый путь в Северную столицу. Ленинградский проспект является продолжением проспекта Ломоносова, ранее носившего название Санкт-Петербургского (1884 г.), а позже Петроградского (1914 г.) проспекта. Назван в честь Ленинграда — города, с которым у Архангельска имеются давние исторические связи.



# «Проспект, которого не было...»

Так глава Архангельска Игорь Годзиш характеризует состояние, которое еще до недавнего времени было присуще Новгородскому проспекту.



**Н**о благодаря ремонтам, проведенным летом в рамках национального проекта, эта улица вновь может по праву называться одной из важнейших транспортных магистралей города.

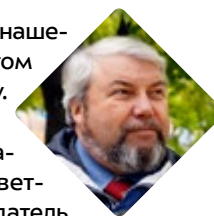
## Новгородский ожил

Проспект Новгородский расположен параллельно берегу Северной Двины, и буквально еще вчера он был хаотично организованной территорией с кое-где сохранившимися элементами дорожной инфраструктуры. Надо признать, автомобилисты весьма неохотно использовали проспект по прямому назначению. Чаще — как место для парковки. Если бы не ремонты этого года, Новгородский, возможно, окончательно превратился бы в задний двор Архангельска.

Тем не менее, проспект был включен в программу первого года реализации нацпроекта, а значит, необходимость изменения ситуации действительно назрела. Субподрядчиком работ по ремонту на объекте стало ООО «Севдорстройсервис». Ремонты прошли

на участке проспекта от улицы Вологодская до улицы Свободы.

— Новгородский проспект стал для нашего предприятия крупнейшим объектом ремонта в Архангельске в этом году. А то, что он финансируется в рамках реализации нацпроекта, накладывало на нас дополнительную ответственность, — рассказывает председатель Совета директоров ООО «Севдорстройсервис» **Владимир Левачев**. — У проспекта интересная судьба: улица, бывшая когда-то одной из центральных и важнейших, пришла в состояние, практически непригодное к эксплуатации. После же завершения ремонта машины пошли по ней буквально одна за другой! В качестве верхнего слоя покрытия мы использовали щебеночно-мастичный асфальтобетон — современный материал, с которым наше предприятие работает уже около десяти лет. Он показал себя как более качественный и долговечный.







## Нацпроект — это история совместной работы на результат

**Игорь Годзиш**, глава города Архангельска:

— Чрезвычайно важно, что нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» дошел до Большого Архангельска, всей нашей агломерации. Изначально многие вообще не верили в то, что в наш город может прийти серьезное финансирование и дороги начнут улучшаться не только небольшими участками с отремонтированными ямками, а целыми улицами. Было множество разговоров, споров, обсуждений и сомнений. Однако та позиция, которую в свое время занял губернатор, последовательно продвигая идею агломерации и тех перспектив, которые она открывает, была абсолютно верной!

Проделана огромная совместная работа муниципальных и региональных властей, чтобы этот проект состоялся — дорожная техника и новый асфальт появились на наших улицах уже потом. Поэтому лично для меня данный нацпроект и первый год его реализации — это история о том, как мы все вместе работали на результат, в который мало кто верил.

Изначально перед городом стояла задача включить в нацпроект те улицы, по которым идет большой трафик, и улицы, где есть движение общественного транспорта. Да, по условиям БКАД дороги должны носить транзитный характер в границах агломерации, но у нас в городе практически все крупнейшие дороги такие. И наши планы по ремонтам на следующий год — порядка 15 участков — соответствуют этим требованиям.

Одним из основных объектов 2020 года в Архангельске будет, в частности, проспект Советских Космонавтов. Параллельно с этим пойдет Обводный канал.



комментарий

Да, возникнут определенные трудности для передвижения, но даже из них мы извлечем максимум пользы. Одним из уроков работы в режиме нацпроекта стал для нас опыт совместной деятельности с ресурсоснабжающими организациями. Ведь какова была бы эффективность дорожного ремонта, если уже на следующий год дороге пришлось бы вскрывать для ремонта трубы?

Еще один особо важный для города момент заключался в том, что в первый год реализации нацпроекта мы отремонтировали дорог на километр больше, чем было запланировано, а именно 19. Этого удалось достичь за счет выделения городу из областного бюджета дополнительных 33 миллионов рублей. Средства пошли на ремонт улицы Поморская, которая уже стала притчей во языцех, и участка улицы Свободы.

## Спасибо от пешеходов!

На проспекте проведен полный комплекс работ, который учитывал интересы как автомобилистов, так и пешеходов. Тротуары отодвинуты от проезжей части на безопасное расстояние. Одновременно здесь было упорядочено и расширено пространство для парковки автомашин — потребность в этом также давно назрела, ведь на проспекте расположено немало жилых многоэтажек. Работы на Новгородском находились под личным контролем главы администрации областного центра.

— Очень важно, чтобы дорожное покрытие менялось вместе с бордюрным камнем, пешеходным переходом, дорожным знаком и светофором. Это комплексный подход, который полностью меняет дорогу! И Новгородский проспект для меня, наверное, самый показательный объект в этом плане, — уверен Игорь Годзиш. — После ремонта люди подходят и говорят: спасибо, что вспомнили о пешеходах! Таким образом, нацпроект сумел «зацепить» не только непосредственно автовладельцев, пользователей дорог, но и тех, кто ходит по улицам!



В планах нацпроекта на 2020 год — отремонтировать в Архангельске более 17 километров городских дорог. Финансирование на эти работы превысит 400 миллионов рублей.

# «Горыныч» архангельских дорог

Дорожная машина, традиционно вызывающая наибольший интерес у горожан и журналистов, — комплекс горячей регенерации асфальта, а его главная «звезда» — разогреватель Ecoheater.



**П**одобных комплексов в России буквально единицы, поэтому расскажем о нем подробнее.

## Единственные в России

В настоящее время парк ООО «Севзапдорстрой» насчитывает около 200 единиц дорожной техники. В их числе разогреватель асфальта Ecoheater КАРН 8 (производитель — Kalottikone Ltd., Финляндия), который применяется для ступенчатого нагревания асфальтобетонного дорожного покрытия. Эта технология очень активно используется для ремонта дорог в Скандинавских странах.

В России финских комплексов, подобных работающему в Архангельске, нет, однако несколько предприятий используют аналогичную технику — например, в Саранске.

Началось все с того, что в 2003 году представители «Севзапдорстроя» съездили в Финляндию и увидели дикинскую тогда машину вживую. Как рассказывает главный технолог предприятия Дмитрий Применко, после поездки мечтали об этой машине три года (оборудование очень дорогое) и наконец приобрели. Первым объектом, на котором поработала новая техника, стал ремонт Объездной дороги в Архангельске, произведенный в 2008 году.



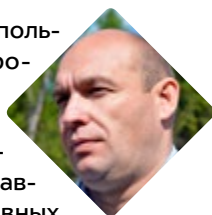


На сегодняшний день с помощью этой технологии специалисты «Севзапдорстрой» в Архангельской области отремонтировали более 200 километров городских, региональных и федеральных дорог. А благодаря эффективному внешнему виду процесса горячей регенерации, и особенно — использованию живого огня, архангелогородцы быстро прозвали машину «Горынычем».

### Технология себя оправдала

Принцип работы комплекса довольно прост. «Поезд» из дорожных машин, основой которого являются нагреватель и ремиксер, нагревает старое асфальтовое покрытие, фрезерует его, в снятое покрытие добавляет битум или восстанавливающий реагент, а также новую горячую асфальтобетонную смесь. Перемешанную смесь вновь укладывают на дорожное основание за один проход. При этом возможна одновременная укладка дополнительного слоя износостойкого покрытия. Завершают процесс дорожные катки, которые уплотняют покрытие. Без учета работников асфальтобетонного завода (АБЗ) обслуживают комплекс в момент его работы всего девять человек.

— Несмотря на кажущуюся простоту, использование данной технологии требует проведения большого комплекса подготовительных работ, в которых задействованы, в частности, лаборатории, анализирующие пробы старого покрытия и составляющие его карту перед началом основных работ. Также приходится дополнительно много работать с дорожными колодцами. Тем не менее, после десяти лет использования могу сказать, что эта технология себя полностью оправдала. Наше предприятие планирует использовать ее и в будущем, — рассказывает **Дмитрий Применко**.



### Экономичность и экологичность

Плюсов у данной технологии множество. Прежде всего, это ее экологичность: 100 процентов старого асфальтобетонного покрытия подвергают вторичной переработке и использованию. Практика повторного использования

материалов является признанной во всем мире. Например, в Соединенных Штатах повторно используется асфальтобетона больше, чем в России всего выпускается за год.

Далее — возможность провести полную регенерацию асфальта на участке дороги за один проход техники. При этом существует множество способов улучшить асфальтобетонную смесь благодаря дополнительным добавкам. При работе комплекса не только обновляется верхний слой дорожного пирога, но и ликвидируются трещины в нижних слоях. А качество регенерированной асфальтобетонной смеси соответствует свежей. Высокая же производительность оборудования позволяет сократить сроки работ в несколько раз: за рабочую смену работающая в Архангельске установка способна обновить порядка четырех тысяч квадратных метров покрытия.

Оборудование также не представляет опасности для участников дорожного движения, так как занимает лишь одну его полосу. Экономическая эффективность составляет до 30 процентов сметной стоимости работ: происходит экономия материала для асфальтобетонной смеси за счет использования старого асфальтобетона, а также ГСМ, исключаются трудозатраты на приготовление новой смеси. Самое же главное — использование данной технологии дает возможность увеличить сроки между капитальными ремонтами дороги за счет повышения прочности дорожного покрытия.

Предприятие «Севзапдорстрой» под своим нынешним названием существует 21 год. За это время компания ввела в эксплуатацию более 1000 километров автомобильных дорог. Однако по-настоящему его история началась в 1991 году в Коношском районе, когда в одноименном поселке начал работать дорожный участок только что созданной дорожной фирмы ТОО «Волошка».

справка



# По главной улице — с укладчиком

Компания «Помордорстрой» завершила ремонт одной из наиболее важных дорог Архангельска: благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» преобразилась улица Воскресенская.



## «Умное» покрытие

Восстановление дорожного покрытия велось на участке от проспекта Обводный канал до площади 60-летия Октября, где расположен железнодорожный вокзал.

— На названном участке подрядчик провел фрезирование покрытия основной дороги и примыканий, демонтировал бортовой камень, осуществил устройство монолитного бордюра, выравнивающего слоя; завершил работы по укладке щебеночно-мастичного асфальтобетона — «умного» материала с повышенным содержанием щебня и битума. Финальным

аккордом при выполнении работ стало нанесение современной дорожной разметки с применением термопластика, — рассказал директор департамента транспорта, строительства и городской инфраструктуры администрации Архангельска Алексей Норицын.

Он напомнил, что железнодорожный вокзал является стратегическим транспортным узлом, поэтому ремонт ведущих к нему магистралей стал одной из приоритетных и ключевых задач при реализации нацпроекта «БКАД» — речь идет не только об улице Воскресенской, но и о проспекте Дзержинского и улице Смольный Буян.





### Город становится мобильнее

В число ремонтируемых объектов в рамках нацпроекта «БКАД» в 2019 году в разных округах Архангельска вошли участки дорог проспектов Ленинградский и Троицкий, улиц Урицкого и Нахимова. А также проспект Новгородский, улицы Ленина, Павла Усова, Зеньковича и Доковская, где отремонтированы не только проезжие части, но и тротуары. Эти ремонты очень важны для жителей Исакогорки, откуда в центр города идет стабильно интенсивный транспортный поток — на территории округа также расположена узловая железнодорожная станция. Сегодня восстановленное покрытие на Зеньковича, Нахимова и Доковской радует жителей левобережья. И это также дело рук специалистов компании ООО «Помордорстрой».

Заместитель главы Архангельска по городскому хозяйству Виталий Акишин констатировал: отличительная черта дорожных работ текущего сезона — не только увеличение объемов ремонта, но и принципиально новый подход. Вместе с обновлением асфальтового покрытия идет замена бордюрного камня на износостойкий монолитный вариант, восстановление парковочных карманов, благоустройство газонов, ремонт тротуаров, замена дорожных знаков, установка ограждений, нанесение дорожной разметки из термопластика.

— Главная цель национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» — приведение в нормативное состояние муниципальных и региональных трасс. На мой взгляд, проект, стартовавший в Архангельске в 2019 году, весьма успешно себя зарекомендовал. Благодаря ремонтным работам, город получит 18 километров обновленных дорог. Это повысит транспортную мобильность агломерации «Большой Архангельск», позволит планомерно и поступательно решать вопросы с изменением городской транспортной инфраструктуры в лучшую сторону, — уверен Алексей Норицын.



### «Мы намерены продолжить участие в БКАД»

Сергей Минькин,  
заместитель директора  
ООО «Помордорстрой»:



— Компания «Помордорстрой» растёт и совершенствуется, на практике применяя современные методики производства работ. В автопарке предприятия — современная импортная дорожно-строительная техника. В будущем мы намерены продолжить участие в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автодороги», чтобы делать улицы города красивыми и удобными, а проезд по ним — безопасным и приятным.

комментарии



# Олег Комиссаров: Отрадно, что идеи «Асфальт29» начинают реализовываться

С известным в Архангельске фотографом и одним из активистов общественного движения «Асфальт29» **Олег Комиссаровым** мы беседуем о меняющемся лице столицы Поморья, общественном контроле за деятельностью дорожной отрасли и роли нацпроекта в возрождении городской дорожной сети.

— Олег, вы известны в Архангельске как городской фотограф, автор популярных фотопабликов в соцсетях. Наверное, художники и фотографы первые замечают изменения, происходящие в городской среде. Вдохновляет ли вас сегодня Архангельск на творчество? Чем наш город интересен для фотографа?

— Всегда можно найти в городе интересную точку съемки. Одна и та же улица по-разному «играет» в зависимости, например, от облачности. Чумбаровку можно снимать бесконечно (смеется). Если в кадре ровные дороги, то для открыточных фотокарточек — это безусловный плюс. А вот новые заборы, выглядящие очень дешево, уродуют всю эстетику. Собственно, как и засилье дорожных знаков с агрессивно желто-зеленой обводкой. Стараюсь, чтобы все это, как и реклама, не попадало в кадр.

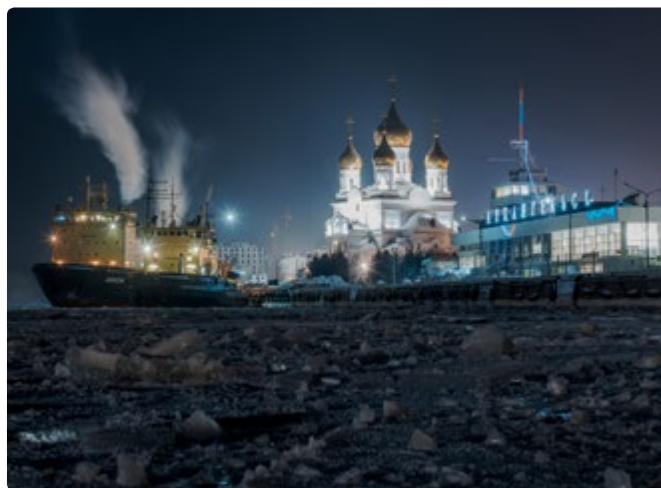
— На ваш профессиональный взгляд, как меняется облик Архангельска, городская среда? Какие есть положительные и отрицательные тенденции?

— Отрицательные — это появившиеся вдоль городских дорог заборы. Ну а дороги, магистрали, безусловно, становятся лучше. Дворикам пока такое и не снилось, — многие из них до сих пор в состоянии разрухи. Но для съемок этот винтаж тоже порой, конечно, интересен. В этом легко найти эстетику. По этой причине многих фотографов, в том числе и меня, привлекают всякие «заброшки», руины.

— Ваша вторая ипостась — участие в общественной организации «Асфальт29». Почему эта тема увлекла вас, человека, который не является водителем — а значит, вроде как не заинтересован лично в качестве городских дорог?

— Отчего ж не водитель? Я в свое время сменил несколько авто, последним был «Аутлендер». Просто кривая так





Архангельск в объективе Олега Комиссарова

вывела, что сейчас, после переезда, какой-то острой необходимости в авто у меня нет. Живу почти на Чумбаровке, работаю в 400 метрах. Уже привычка. На счет заинтересованности — да, собственно, как и всех, раздражает разруха! Сперва это было некоторым приключением и новым кругом знакомств. Я же фотограф, которому интересно везде проникнуть, все запечатлеть, в том числе лица. Для меня публичное приглашение губернатора, про которое я прочитал в паблике «Жесть по-архангельски», — это та самая история с коллективным письмом президенту про отвратительные дороги — было не более чем днем открытых дверей в здание правительства. Вот и ходил на первые встречи с зеркалкой в руках. Потом втянулся, стало действительно интересно узнать, как все устроено. Понял, что мои умения, почерпнутые из рекламной деятельности, могут пригодиться моим единомышленникам. У нас сейчас в движении действительно есть профессионалы в своих областях, в том числе проектировщики, есть даже будущий инженер-дорожник. Отсюда конструктив в общении с чиновниками. Нам уже не надо разжевывать, почему так, а не эдак, и отмахнуться от нас общими словами не получится. Мы уже сами вносим предложения на всех уровнях. И радостно, что многие идеи получают реализацию.

— **Как вы оцениваете ситуацию с дорогами в Архангельске? Она меняется?**

— Сами дороги действительно становятся лучше. Это замечают и таксисты, но большинство людей на волне накопившегося объективного негатива не хотят в это верить и часто ставят знак равенства с состоянием дворовых территорий рядом со своим домом. Ведь если у подъезда, что называется, яма на яме, то человека уже не переубедить, что дороги стали лучше.

— **В чем, на ваш взгляд, плюсы и минусы нацпроекта БКАД применительно к Архангельску? Есть ли какие-то пожелания по его дальнейшей реализации?**

— Мои расчеты, которые я приводил на страницах «Асфальт29», показывают, что цель БКАД — 85 процентов нормативных дорог в Архангельске (не могу говорить обо всей агломерации) — за оставшиеся пять лет достичь вполне реально, если не снижать заданные темпы

с учетом, разумеется, дополнительного объема второй волны ремонтов. Я хорошо помню заявления, что первый год или два БКАД — для раскочки и тестирования нацпроекта, а позже федеральное финансирование должно увеличить.

Из минусов: финансирование конкретно БКАД, как бы ни трубили СМИ, пока сопоставимо с совокупным дорожным фондом города в предыдущие годы, то есть не выдающееся. В 2008 году бюджет был полтора миллиарда, с поправкой на инфляцию и стоимость материалов это три миллиарда. А вот организация работ, их плановость сейчас поставлена на новый уровень. А главное достижение, которое, на мой взгляд, нужно удержать — это не допустить к работам дорожные компании с плохой репутацией. Репутация — это не абстрактные рейтинги или чьи-то компании-любимчики, это объективный показатель — качество предыдущих ремонтов. Или же пусть нерадивые подрядчики повышают планку, но в это не очень верится.

— **Многие сегодня уезжают из Архангельска. Каков ваш ответ на вопрос «уехать или остаться»? Является ли, на ваш взгляд, решение проблем с местными дорогами аргументом для тех, кто раздумывает об этом выборе?**

— К сожалению, не является. Я бы уехал, если бы нашел хорошее местечко. Но как фотограф постоянно вижу от своих подписчиков — тех, кто уже уехал — сентиментальные комментарии о том, как они скучают по Архангельску...

Общественное движение «Асфальт29» было создано в Архангельске в 2015 году Олегом Комиссаровым, Евгением Богучарским и Константином Пяткиным для общественного обсуждения ситуации с дорогами в Архангельске и области, а также осуществления контроля над деятельностью дорожных служб. На сегодняшний день число подписчиков группы «Асфальт29» «ВКонтакте» превышает восемь тысяч человек.

справка



# «Машина едет, как по зеркалу!»

- Пр. Морской (от д. 2 по пр. Морской до д. 46а по пр. Морской)
  - Пр. Ленина (от Архангельского шоссе до д. 12 по пр. Ленина)
  - Ул. Ломоносова (от д. 2 по ул. Ломоносова до д. 115 по ул. Ломоносова)
  - Ул. Коммунальная (от 0 до 1 + 373), в том числе мост через дренаж у КОС
  - Ул. Транспортная (от д. 1А по ул. Транспортная до 0 + 900)
  - Ул. Первомайская (от д. 1 по ул. Первомайской до д. 63 по ул. Первомайской)
- Итого по г. Северодвинску — 8,612 км.







## Северодвинцы — о нацпроекте

**Артем Фокин,**

директор СМУП «Спецавтохозяйство»:

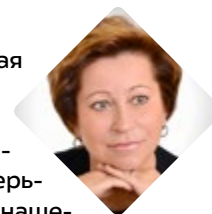
– На мой взгляд, «БКАД» заслуживает особого уважения. Столь весомая поддержка федералов необходима муниципалитетам и городским округам. Очень приятно, что сегодня нацпроект реализуется именно в нашем городе. Отремонтированные дороги непременно повысят привлекательность Северодвинска и снизят упаднические настроения населения. Уверен, программа придется по сердцу нашим инженерам и активным жителям. Радует, что для проведения работ подрядчик (ООО «Магистраль») приобрел новое оборудование, улучшающее качество асфальта. Еще хочу поблагодарить представителей ГИБДД и комитета ЖКХ за новую разметку на пересечении проспекта Ленина с улицей Первомайской. Теперь движение там будет более безопасным.



**Елена Павлова,**

главный врач ГБУЗ АО «Северодвинская станция скорой медицинской помощи»:

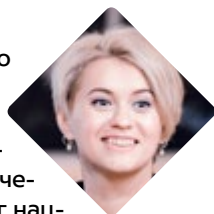
– Как автомобилист с 17-летним стажем подчеркну: нацпроект «БКАД» серьезно преобразил проспекты и улицы нашего города. И больше всего меня впечатлили новые технологии, применяемые при ремонте дорожного покрытия. Взять, к примеру, проспекты Морской или Ленина. Ехать по ним теперь – одно удовольствие: колдодцы больше не возвышаются над проезжей частью, дорога ровная, бесшовная и красивая. Все это крайне важно для работы наших бригад, которые должны добираться к горожанам максимально оперативно. Было бы здорово в перспективе включить в объекты нацпроекта ремонт внутридворовых проездов и устройство освещения дорог.



**Елена Лещева,**

генеральный директор продюсерского центра «ЛЕЩproduction»:

– Улица Ломоносова – главная транспортная артерия Северодвинска. И сегодня мне очень приятно, что дошла очередь и до ее ремонта. Здесь нам помог нацпроект «Безопасные и качественные автодороги». Я мотаюсь по Ломоносова не по одному разу в день: вожу дочь в школу, потом оттуда – в кружки, езжу по рабочим вопросам, ну и, наконец, домой я тоже чаще всего добираюсь именно по этой улице. Очень атмосферно, знаете ли, получается: вечерние фонари, подсвеченная площадь Корабелов, по радио звучит джаз, а машина катится, как по зеркалу. Мечта! Спасибо огромное тем парням, которые быстро и качественно обеспечили нам комфортную езду!



**Валерий Серба,**

депутат городского Совета Северодвинска:

– Сегодня в нашем городе дороги медленно, но верно приводят в порядок. В этом году благодаря нацпроекту «БКАД» это особенно заметно. Например, проспект Ленина, который отремонтировали от заводоуправления АО ПО «Севмаш» до площади Победы, улицы Первомайская и Транспортная. Сейчас идет ремонт на улице Ломоносова.

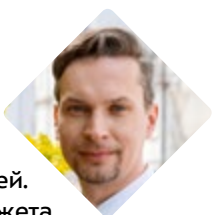


Теперь о проблемах. Возьмем улицу Первомайская. На мой взгляд, если уложили асфальт, надо в обязательном порядке предусматривать устройство бордюрного камня. Это позволит остановить автовладельцев, паркующих машины на тротуарах и газонах, а после – разносящих грязь по всему городу. Еще было бы здорово включить в проект создание ливневой канализации, которая попросту отсутствует в разных частях Северодвинска.

**Михаил Старожилов,**

председатель Совета депутатов Северодвинска:

– Вопросы ремонта и содержания дорог регулярно звучат в парламентской повестке и волнуют наших избирателей. Раньше, при дефиците местного бюджета, город не мог совершенствовать дорожную сеть в полную силу. Но сегодня проблема сошла с «мертвой точки» благодаря нацпроекту «БКАД».

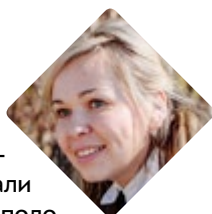


Депутаты Северодвинска сразу включились в него, уже в мае организовали депутатские слушания, дали рекомендации администрации Северодвинска: например, вместе с ремонтом полотна вести установку бордюрного камня, предусматривать парковочные карманы. Если же говорить о приемке дорог, то качество работы хорошее: асфальтовое покрытие отвечает действующим стандартам. Конечно, у депутатов есть отдельные замечания, но при старте любого крупного проекта это неизбежно. Уверен, они будут оперативно устранены.

**Ирина Черепанова,**

кукольных дел мастер, коренная северодвинка, автомобилист:

– Местные жители нередко ругают Северодвинск за якобы плохие дороги. Не соглашусь! В этом году мы проехали за рулем четыре страны, или восемь с половиной тысяч километров. Хочу сказать: дороги у нас в городе вполне приличные. Рулить одно удовольствие. А какой идеальной после ремонта стала моя родная улица Первомайская! Я все лето провела в командировках, ездила туда-обратно, и все за рулем. Вернулась в сентябре и просто ахнула! Уверена, по весне сюрпризов под лужами здесь больше не будет, ведь на старой Первомайской я дважды влетала в такие ямы, что пришлось менять колеса. На работу и домой теперь добирюсь с большим удовольствием. Низкий поклон за это нашим дорожникам!





# Самый масштабный ремонт Северодвинска

30 сентября в городе корабелов ввели в эксплуатацию последний завершённый объект дорожной инфраструктуры — обновлённый участок улицы Ломоносова от Малой Труда до бульвара Строителей.



## Почти сорок тысяч квадратных метров

Работы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автодороги» Северодвинск смог выполнить благодаря участию в агломерации «Большой Архангельск». Общая стоимость контракта составила 238 миллионов 288 тысяч рублей, при этом 202,5 миллиона — размер участия федерального бюджета.

Как и на других объектах Северодвинска, которые были отремонтированы по нацпроекту, работы здесь вела подрядная организация ООО «Магистраль».

На улице Ломоносова дорожники восстановили 37 тысяч 500 квадратных метров асфальтобетонного покрытия. Здесь же отремонтированы больше ста колодцев ливневой канализации. Кроме того, как рассказал председатель комитета ЖКХ, транспорта

и связи администрации Северодвинска Михаил Тарасов, в этом году на подходах к пешеходным переходам, где при сильных осадках образуются лужи, будет уложена тротуарная плитка, а также запланированы работы на газонах, чтобы отвести воду.

Получается, что в этом году город корабелов с помощью «БКАД» смог обновить 8,6 километра автомагистралей. Но это далеко не предел: в общей сложности до 2024 года Северодвинск намерен привести в нормативное состояние 85 процентов из 91 километра автодорог городской улично-дорожной сети.

На все работы подрядчик даёт четырехлетнюю гарантию. Добавим к этому и те два года, в течение которых муниципалитет должен поддерживать отремонтированные дороги в нормативном состоянии.



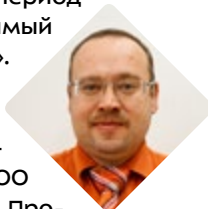


## Новый АБЗ для Северодвинска

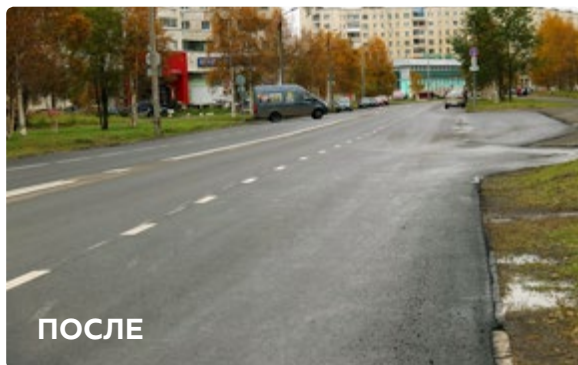
ООО «Магистраль» подошла к реализации национального проекта с особой тщательностью. Компания приобрела и установила в Северодвинске новый асфальтобетонный завод, поскольку действующий не мог дать предприятию нужные мощности выпуска продукции. АБЗ был куплен в декабре 2018 года с помощью лизинговых программ, в апреле текущего года смонтирован и запущен на полную мощность. В зимний период активно заготавливали необходимый материал под программу «БКАД».

— К началу сезона наше предприятие подготовилось более чем на сто процентов, — рассказывает заместитель директора ООО «Магистраль» **Андрей Малков**. — Производительность нашего АБЗ достигает 100 тонн смеси в час, при этом завод может давать не только щебеночно-мастичный асфальтобетон, но и асфальт любых типов. Несмотря на то что муниципальный контракт мы заключили только 28 мая, все работы выполнили точно в срок.

Штатная численность нашей фирмы составляет 45 человек, а в летний период достигает 110-ти. За предприятием закреплены около 70 единиц дорожно-строительной техники и автомобильного транспорта. На рынке ООО «Магистраль» работает с апреля 2003 года, и 95 процентов от всех наших заказов связаны с мероприятиями по улучшению дорожно-транспортной сети именно Северодвинска. Что касается планов, мы, конечно же, намерены продолжать участвовать в национальном проекте «БКАД».



ДО



ПОСЛЕ

ул. Ломоносова от Малой Труда до бульвара Строителей

### «Важно, что это — комплексная работа»

**Олег Лобачев**, заместитель главы Северодвинска по городскому хозяйству:



— «БКАД» — это действительно грандиозный проект для города. Объемы и масштаб его финансирования позволяют приводить в порядок наши улицы комплексно, а не просто латать «дыры» с помощью одного муниципального бюджета. Важно, что идет не просто асфальтирование дорожного покрытия, а целый ряд сопутствующих работ: с помощью ресурсоснабжающих организаций мы обновили городские коммуникации, заменили опоры освещения на светодиодные, совместно с инспекцией ГИБДД установили новые светофорные объекты, регулирующие потоки движения.

Таким образом, за шесть лет реализации нацпроекта Северодвинск может в корне преобразиться. Если же говорить о недостатках, то их приведу два: в перечень ремонта попали широкополосные дороги, поэтому с объемом работ вырос и объем софинансирования из муниципальной казны. А дороги, не вошедшие в мероприятия «БКАД», нам пришлось делать исключительно за свой счет. Кроме того, проект стартовал довольно быстро, поэтому были незначительные недоработки: где-то пришлось поднимать подходы к пешеходным переходам во избежание луж, где-то — переустанавливать бортовой камень. Уверен, все эти нюансы мы учтем в будущем году.

комментарий



# Нацпроект привел в город современные дорожные технологии

Новодвинск первым из муниципальных образований, входящих в Архангельскую агломерацию, завершил все дорожные ремонты в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



**С**пециалисты ООО «Помордорстрой» выполнили все работы со значительным опережением графика.

## Лето обновлений

Тем, кто въезжает в Новодвинск по архангельской трассе, сразу же бросаются в глаза изменения, произошедшие этим летом с городом: на средства областного и местного бюджетов в размере 65 миллионов рублей здесь отремонтировано 3,7 километра дорог.

В списке объектов национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» — важнейшие городские магистрали. В частности, полное обновление асфальтового покрытия было произведено на улицах Мира и Солнечная, новый асфальт также появился на участках улиц 3-й Пятилетки (от ул. Малой Новой до ул. Мельникова), Советов (от ул. Добровольского до ул. Фронтových бригад,

а также вдоль дома №1 на ул. Советов, включая площадку для разворота автобусов) и Берденникова (от ул. Советов до ул. Двинской). Все ремонтные работы были проведены в кратчайшие сроки и завершены к началу сентября.

— Ремонты, выполненные в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», по-настоящему изменили облик главных улиц Новодвинска. Такого объема дорожных ремонтов город в своей истории еще не видел, качество их выполнения подрядчиком также не вызывает замечаний. Отрадно, что весь комплекс дорожных работ в городе, включая нанесение разметки, был завершен даже раньше предусмотренного контрактом срока. Это хороший ориентир для работы других муниципальных образований региона, — отметил заместитель министра транспорта Архангельской области Денис Кулижников.





## Ставка на качество

Благодаря нацпроекту в Новодвинск пришли современные дорожные технологии. Впервые в истории города специалисты «Помордорстрой» уложили верхний слой дорожного покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона, а также применили технологию монолитного бордюрного камня, который украсил улицу Мира — визитную карточку города бумажников.

Отремонтированы и тротуары — пешеходные дорожки на улицах 3-й Пятилетки, Мира и Берденникова. Установлены новые леерные ограждения на улице Берденникова, вблизи городской школы № 6.

— Комиссионное обследование показало, что ремонт проведен высокого качества. Асфальт уложен, установлены новые дорожные знаки и нанесена дорожная разметка. Тем не менее в процессе приемки мы внесли ряд небольших предложений от горожан, и специалисты подрядной организации «Помордорстрой» согласились выполнить их в ближайшее время. Фирма заслуживает уважения и зарекомендовала себя как ответственный подрядчик, с которым у нас сложились хорошие партнерские отношения, — рассказал начальник отдела инфраструктурного развития администрации Новодвинска Игорь Расторгуев.

На 2020 год запланирован не меньший объем дорожных ремонтов и выделенных на них финансовых средств. В планах — важные в инфраструктурном отношении городские улицы 50-летия Октября и Декабристов. За три года запланированных в Новодвинске дорожных ремонтов в рамках нацпроекта БКАД общее финансирование работ превысит 200 миллионов рублей.



Улица Мира еще недавно была такой



Улица Мира после ремонта

## «Увеличен срок службы городских дорог»

**Федор Минькин**, директор ООО «Помордорстрой»:

— Благодаря нацпроекту в 2019 году в город Новодвинск пришли современные дорожные технологии. Это увеличит срок службы дорог на городских улицах с наибольшей интенсивностью движения. Всего в Новодвинске этим летом нами обновлено порядка 10 тысяч квадратных метров дорожного покрытия.

Хотелось бы отдельно отметить работников, отличившихся на строительстве дорог по нацпроекту «БКАД»: начальника участка Андрея Маркова, дорожных рабочих Анатолия Заборского и Николая Логинова, машиниста бетоноукладчика Сергея Шишова, прораба Николая Попова.

Работа в рамках нацпроекта — это новый, очень полезный опыт для нашего предприятия, к которому мы были полностью готовы. Единственной сложностью стали некоторые неточности в проектной документации, которую пришлось корректировать в процессе работ. Думаю, это издержки стартового года нацпроекта, которые наверняка будут устранены в будущем.

## «Объекты ремонта по нацпроекту были выбраны горожанами»

**Андрей Коротков**, председатель городского Совета депутатов МО «Город Новодвинск»:

— Важно, что при формировании планов ремонта по нацпроекту были учтены мнения и пожелания самих жителей города. Для этого еще на стадии подготовки к реализации нацпроекта в администрации Новодвинска были организованы общественные слушания с участием депутатов и общественности, где были подняты все наиболее проблемные, связанные с городскими дорогами. По их итогам все пожелания были направлены в правительство Архангельской области. Поэтому так от радно видеть сегодня результаты нашей совместной работы.

Конечно, Новодвинск связывает большие ожидания с дальнейшей реализацией нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на территории города. Список объектов уже определен, при этом финансирование дорожных ремонтов в последующих годах будет увеличено. Уверен: и город, и подрядные дорожные организации к такому росту объемов работ готовы!





# Районные дороги городской агломерации

В Приморском районе работы по реализации дорожного нацпроекта были развернуты в трех муниципальных образованиях: «Лисестровское», «Приморское» и «Боброво-Лявленское».

**О**бщая цена контрактов составила 48,5 миллиона рублей, отремонтировано порядка шести километров дорог.

## Завершили уже в июне

Приморский район стал не только первым муниципалитетом Архангельской агломерации, который провел все необходимые торги по определению подрядчика (их на местные объекты вышло четыре), но и первым по срокам окончания самих ремонтов.

Обновленные улицы Центральная и Хуторская комиссия принимала уже в июне. В поселке Боброво подрядчик — дорожная компания «Строительные технологии Севера» (субподрядчик — «Севдорстройсервис») — провел ремонты сразу нескольких местных дорог, проходящих по улицам Неманова, Дружная, Школьная, Лесная, Первомайская и Двинская.

А самым, пожалуй, знаковым ремонтом этого года стало для Приморского района обновление дорог в поселке Васьково, которое также было завершено уже к концу июня. Здесь работали специалисты одного из старейших дорожных предприятий Архангельской области — фирмы «Севдорстройсервис». В ее послужном списке — около 400 километров построенных и капитально отремонтированных дорог, в том числе перегон Плесецк — Каргополь, и 50 возведенных мостов. В этом году предприятие, завершающее большую трехлетний контракт по реконструкции дорог в городе Мирном, вернулось на большие объекты областного центра и Приморского района.

— Мы уже 23 года работаем на рынке дорожного строительства. На сегодняшний день на нашем предприятии сложилась дружная и профессиональная команда численностью около 300 человек. Главное для нас — качество! В этом году перед началом работ в рамках нацпроекта по Архангельску и Приморскому району мы специально перевезли из Плесецка асфальтобетонный завод, который уже в июне дал первый асфальт. Предприятие старается быть внимательным к потребностям заказчика. В частности, по Васьково мы прислушались к просьбам местной администрации, выполнив некоторые работы сверх контракта. Понимаем, что у проектов бывают свои



Поселок Васьково

недостатки, а местным властям хочется отремонтировать сразу как можно больше, — рассказывает председатель Совета директоров ООО «Севдорстройсервис» **Владимир Левачев**. — Сегодня знаком времени является то, что жители очень ревностно и внимательно следят за качеством дорожных ремонтов, активно контролируют процесс, высказываются об этом в соцсетях — и это правильно! Ведь дорога украшает любой город! Либо — не украшает...

## Ждали ремонта со времен СССР

Приемка обновленных дорог в Васьково стала для поселка настоящим событием, на котором присутствовали глава Приморского района Валентина Рудкина, глава администрации МО «Лисестровское» Виталий Кропотов, директор филиала по Архангельской области ФКУ Упрдор «Холмогоры» Алексей Бабицкий, депутаты и общественники.

Члены приемочной комиссии отметили, что работы выполнены с соблюдением всех технологических требований, замечаний и недостатков не выявлено. Гарантийный срок обновленной дороги — четыре года. Стоимость работ составила 15 миллионов рублей. На эти средства было отремонтировано почти 1,5 км дорожного полотна.



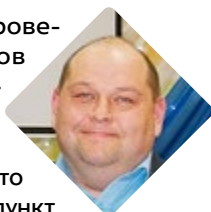


Председатель Совета директоров  
ООО «Севдорстройсервис» Владимир Левачев

При этом благодаря нацпроекту, в Васьково в этом году были не только обновлены практически все основные дороги, но и многое сделано в плане повышения безопасности дорожного движения. В частности, отремонтирована пешеходная зона возле Васьковской средней школы.

— Социальная значимость проведенных этим летом ремонтов в нашем муниципальном образовании огромна! Серьезного дорожного ремонта в Васьково не было со времен СССР. Это наш крупнейший населенный пункт, где проживает больше тысячи человек. При бюджете нашего дорожного фонда в два миллиона рублей мы своими силами никогда бы не смогли отремонтировать столько дорог. Высоко оцениваю и качество проведенного ремонта. Подрядчик, предприятие «Севдорстройсервис», использовал современную технику и технологию щебеночно-мастичного асфальтобетона. Одним словом, люди очень довольны! — отметил глава муниципального образования «Лисестровское» **Виталий Кропотов**.

Дорожные ремонты по нацпроекту в Приморском районе продолжатся и в следующем году. В планах — обновление дорожного покрытия в Уйме и Катунино.



ДО



ПОСЛЕ

Улица Школьная  
в поселке Боброво

## ПАСПОРТА ОБЪЕКТОВ

Автодороги по улицам  
**ХУТОРСКАЯ И ЦЕНТРАЛЬНАЯ, ПОС. ЛАЙСКИЙ ДОК,  
МО «ПРИМОРСКОЕ»**

Подрядчик — ООО «Магистраль».  
Сроки реализации: завершены 14 июня 2019 г.

Автодороги в  
**ПОС. ВАСЬКОВО, МО «ЛИСЕСТРОВСКОЕ»**

Подрядчик — ООО «Севдорстройсервис».  
Сроки реализации: завершены 30 июня 2019 г.

Автодороги по улицам  
**НЕМАНОВА, ДРУЖНАЯ, ПЕРВОМАЙСКАЯ,  
ДВИНСКАЯ, ЛЕСНАЯ И ШКОЛЬНАЯ ПОСЕЛКА  
БОБРОВО МО «БОБРОВО-ЛЯВЛЕНСКОЕ»**

Подрядчик — ООО «Строительные технологии Севера». Субподрядчик — ООО «Севдорстройсервис». Сроки реализации: завершены 22 августа 2019 года.

Автодорога в  
**ДЕР. НОВИНКИ,  
МО «БОБРОВО-ЛЯВЛЕНСКОЕ»**

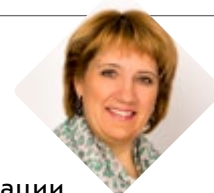
Подрядчик — ООО «Помордорстрой».  
Сроки реализации: 25 сентября 2019 г.



## 200 миллионов — на дороги района

**Валентина Рудкина**, глава Приморского района:

— Являясь частью Архангельской агломерации, в 2019 году мы активно включились в реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Конечно, помощь из федерального центра очень ощутима, ее объемы не идут в сравнение с объемом дорожного фонда района. И люди уже почувствовали, что дороги в населенных пунктах района стали лучше! До 2024 года в развитие дорожной сети района будет вложено в общей сложности порядка 200 миллионов рублей.



комментарий



# Праздник на границе двух регионов

Первый региональный объект БКАД сдали в Устьяхах



**3** сентября 2019 года войдет в историю дорожной отрасли Архангельской области как день официального ввода в эксплуатацию первого на региональной сети автодорог объекта, отремонтированного в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Ремонт был проведен специалистами местного участка Плесецкого дорожного управления быстро и качественно.

## Автотрасса преобразилась

В этот по-летнему теплый и солнечный день на границе Архангельской и Вологодской областей дорожники устроили самый настоящий праздник. Соединяющая два соседних региона автотрасса Костылево — Тарногский Городок, доставлявшая раньше немало хлопот автомобилистам, по-настоящему преобразилась. Подрядчик АО «Плесецкое дорожное управление» завершил ремонт на участках общей протяженностью более восьми километров почти на два месяца раньше запланированного контрактом срока. Однако на качестве работ

этот факт никак не сказался, что подтвердили лабораторные проверки, проведенные контролирующими организациями. Согласно данным специалистов, все работы подрядчиком выполнены с надлежащим качеством.

К завершению ремонта было приурочено и появление на границе двух регионов новой красивой пограничной стелы, посвященной 90-летию Устьюзского района. Теперь она радушно встречает всех въезжающих в Архангельскую область по этому направлению и желает счастливого пути всем тем, кто пересекает границу Вологодской области.



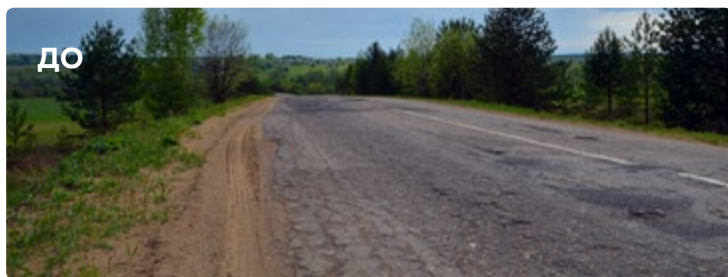


## Одна из самых красивых в районе

По традиции первым после торжественного перерезания красной ленты по только что открытой дороге прошел автотранспорт подрядной организации, осуществлявшей ремонт. Специалисты Устьянского участка Плесецкого дорожного управления традиционно занимаются содержанием дорог Устьянского района, поэтому к реализации контракта по нацпроекту отнеслись вдвойне ответственно.

Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Устьянском районе Архангельской области будет продолжена и в следующем году. Уже в 2020-м с помощью федерального финансирования будет отремонтирован 12-километровый участок подъезда от автомобильной дороги Костылево — Тарногский Городок (4 км) к селу Малодоры на участке 0 км — 12 км + 400.

Эта трасса имеет для района большое значение благодаря тому, что в этом направлении активно развиваются сельское хозяйство и туризм. Местные жители считают дорогу на Малодоры одной из самых красивых в районе, и это действительно так: пейзажи здесь захватывают дух. Осталось лишь привести им в соответствие состояние дорожного полотна, которое пока является настоящим испытанием для водителей. Впрочем, благодаря нацпроекту ситуация здесь скоро в корне изменится. Сейчас по малодорской дороге уже подготовлена вся проектная документация, уже в этом году определится и подрядчик.



Автомобильная дорога Костылево — Тарногский Городок до ремонта...



Автомобильная дорога Костылево — Тарногский Городок после 5 сентября 2019 г.

## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Ремонт автомобильной дороги

### КОСТЫЛЕВО — ТАРНОГСКИЙ ГОРОДОК

на участках 26 км + 600 — 29 км + 200, км 30 — 34 км + 452

Подрядчик: АО «Плесецкое дорожное управление».

Сроки реализации согласно контракту:  
3 июня 2019 — 25 октября 2019.



### Дорога, важная для всех

Алексей Хоробров,  
глава Устьянского  
района:



— Данная транзитная дорога отличается высокой интенсивностью движения. По ней проходит транспорт, следующий из Вологодской области в Архангельскую и обратно, по ней же осуществляется автотранспортная связь Устьянского района с Котласом и Коржжмой. Также эта дорога связывает наш райцентр и ряд отдаленных деревень. Вот почему автотрасса столь важна не только для нашего района.

### «Наше предприятие контроля не боится»

Алексей Прожерин,  
начальник Устьянского  
дорожного участка  
АО «Плесецкое  
дорожное управление»:



— На отремонтированном участке нашим предприятием был проведен полный комплекс работ — от фрезерования старого асфальтобетонного покрытия до укладки нового, усовершенствованного покрытия в виде щебеночно-мастичного асфальтобетона и нанесения дорожной разметки. Также выполнены планировка полосы отвода дороги и восстановление водоотводных канав. Работы в рамках нацпроекта отличались повышенным вниманием со стороны общественности и контролирующих организаций. Однако наше предприятие такого контроля не боится, так как работы мы выполняем качественно и в полном соответствии с проектами. Готовы к работе по объектам нацпроекта и далее.





# 21 километр нового асфальта

Участок региональной дороги Усть-Вага — Ядриха в Верхнетоемском районе стал одним из двух крупнейших региональных дорожных объектов 2019 года.



**А**сфальт не видел здесь настоящего ремонта со времени строительства дороги, то есть с конца 80-х годов прошлого века.



## Привет от дорожников прошлого века

В последние годы растет интенсивность движения на трассе, которая не только соединяет Архангельск с юго-восточными районами области, но и связывает наш регион с Вологодской и Кировской областями, а также Республикой Коми.

Участок длиной 21 километр идет из центра Верхнетоемского района до границы с Красноборским. Дорога за последние годы довольно значительно просела: трасса была рассчитана на нагрузки, не сравнимые с современными. Сегодня по данному участку ежедневно проезжают порядка 2–3 тысяч автомобилей, здесь активно осуществляются грузоперевозки, проходят междугородные автобусные маршруты. При этом износ дорожного покрытия участка



## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Ремонт автомобильной дороги

**УСТЬ-ВАГА — ЯДРИХА**

на участках 152 км — 166 км, 166 км — 174 км

Подрядчик: ООО «Автодороги»

Сроки реализации  
согласно контракту:

20 мая 2019 г. — 25 ноября 2019 г.



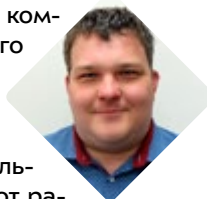
в Верхнетоемском районе составлял фактически сто процентов. Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» призван решить эту проблему.

Приступая к обновлению асфальтобетонного покрытия на верхнетоемском участке трассы Усть-Вага — Ядриха, сотрудники фирмы-подрядчика ООО «Автодороги» почувствовали себя почти археологами, наткнувшись на забавный артефакт. На старом, почти стертом асфальте камешками была выложена дата: «1989». Такой своеобразный привет из прошлого наверняка был оставлен строителями. Выходит, что этот участок дороги увидел ремонт лишь в год своего тридцатилетия — что, конечно, превышает все возможные межремонтные сроки.

### Работы будут продолжены в 2020 году

Большая протяженность участка ремонта — лишь одна из особенностей работы подрядчиков в Верхнетоемском районе. Есть и другие: так, часть дороги проходит по заболоченным участкам, а вдоль нее проложен оптоволоконный кабель, что создало дополнительные сложности для специалистов.

— На данном объекте мы реализовали полный комплекс работ по обновлению асфальтобетонного покрытия. Также установлено барьерное ограждение, дорожные знаки, произведено обустройство автобусных остановок с заездными карманами. Дорога стала безопаснее для пользователей за счет расчистки полосы отвода от растительности — это особенно важно, так как, в числе прочего, позволяет защитить водителей от неожиданного появления на трассе диких животных, — рассказывает генеральный директор ООО «Автодороги» **Павел Беляев**.



В 2020 году большой дорожный ремонт в Верхнетоемском районе продолжится. Наконец исполнится давняя мечта местных жителей: будет переведен в асфальтобетон традиционно один из самых проблемных участков трассы Усть-Вага — Ядриха 62 км — 72 км. Сегодня он создает для водителей массу проблем, особенно в период межсезонья. Капитальный ремонт потребует серьезных финансовых затрат, которые стали бы очень тяжелым бременем для регионального дорожного фонда, не будь нацпроекта.

— В текущем году мы завершили проектные работы по асфальтированию так называемого гравийного разрыва, ведутся проектные работы по оставшимся участкам. Таким образом, уже в текущем году на все эти участки у нас будет готова проектно-сметная документация. Закончить все работы по ликвидации гравийного разрыва в Верхнетоемском районе планируется в 2022 году, — отмечает заместитель директора дорожного агентства «Архангельскавтодор» **Игорь Кудинов**.



### Спасибо дорожникам за хорошую работу!

**Наталья Вьюхина**, глава  
Верхнетоемского района:

— Автодорога Усть-Вага — Ядриха исторически является важнейшей для всего Верхнетоемского района — она связывает его с областным центром и соседними муниципальными образованиями. Поэтому обновление большого ее участка, которое было реализовано в рамках национального проекта в этом году, — это огромный плюс. Подрядчик ООО «Автодороги» быстро и качественно выполнил большой объем работ. Спасибо дорожникам от всех жителей Верхнетоемского района!



комментарий







# Дорожный нацпроект преобразил Красноборск

26 сентября, на месяц раньше срока, введен в эксплуатацию капитально отремонтированный участок дороги Усть-Вага — Ядриха, проходящий по поселку Красноборск и прилегающим к нему населенным пунктам. Это плоды двухлетней работы специалистов «Котласского ДРСУ», которую удалось завершить благодаря средствам нацпроекта.



## Идеально вписалась в концепцию БКАД

Местные жители и перевозчики многие годы жаловались на качество дорожного покрытия в райцентре. Региональная дорога, проходящая по Красноборску, является важной транспортной магистралью: она связывает юг Архангельской области с областным центром и — через федеральную автотрассу М-8 — с другими регионами.

При этом поток автомобилей здесь год от года растет — и это сказывалось на всей жизни райцентра: дорога проходила в непосредственной близости

от жилой застройки. Безопасность жителей при этом находилась под угрозой: с тротуарами вдоль дорог в Красноборске традиционно была проблема. Именно поэтому назрела необходимость менять не только само устаревшее дорожное покрытие, но и всю дорожную инфраструктуру райцентра.

Двухлетняя реконструкция 11-километрового участка дороги в Красноборске началась еще в прошлом году и велась на средства областного бюджета. Помимо проведения большого комплекса работ по обновлению дорожной инфраструктуры на шести километрах трассы было уложено новое асфальтобетонное



## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Капитальный ремонт автодороги

**УСТЬ-ВАГА — ЯДРИХА**

на участке 237 км — 248 км

Подрядчик — АО «Котласское ДРСУ».

Сроки реализации  
согласно контракту:

3 мая 2018 г. — 25 октября 2019 г.  
(технологический перерыв — с 26  
октября 2018 г. по 2 мая 2019 г.)



покрытие (ЩМА-15). А когда регион вошел в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», этот объект идеально вписался в его концепцию.

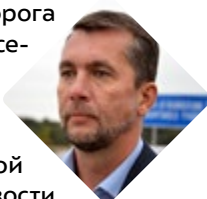
В 2019 году работы возобновились уже на средства, пришедшие в регион благодаря нацпроекту. На всем оставшемся пятикилометровом участке завершена укладка нового асфальта, которая согласовывалась с муниципальными властями и местными жителями. Практически на всем протяжении участка ремонта устроены новые тротуары. Реконструирована система проходящих по поселку водоотводных канав, приведена в порядок полоса отвода.

Проект также включил в себя обустройство 24-х автобусных остановочных площадок, переходно-скоростных полос, установку пяти пар светофорных объектов Т7 и десяти искусственных неровностей, а также устройство девяти километров линии электроосвещения. Установлены и подключены в общей сложности 355 электросветильников, произведен монтаж щитов управления. При этом, принимая во внимание близость начала учебного года, котласские дорожники и здесь пошли навстречу местным жителям, подключив всю систему освещения ранее оговоренных контрактом сроков — уже к Дню знаний — чтобы местным ребятам было комфортней и безопасней идти в школу.

### Общий праздник

На объекте постоянно трудилось порядка 45 человек. Одним из факторов, который усложнил работу дорожников и постоянно корректировал их планы, стала этим летом дождливая погода. Специалистам Котласского ДРСУ приходилось «ловить» благоприятные для работы часы и даже сушить дорогу после осадков для того, чтобы нанести на нее разметку. Тем не менее, опережающие сроки, с которыми велась реконструкция практически на всем ее протяжении, удалось сохранить. А день проведения приемочной комиссии стал для местных жителей настоящим праздником.

— Особенность этого объекта в том, что дорога проходит непосредственно по крупному населенному пункту, в районе жилой застройки, и является постоянно и активно действующей транспортной артерией. А это значит, что работать приходилось по одной полосе движения, в непосредственной близости от проходящего автотранспорта. В этом плане данный объект для нашего предприятия — знаковый, — рассказывает главный инженер Котласского ДРСУ **Сергей Лобанов**. — Конечно, такие работы, длящиеся на протяжении почти двух



лет, доставляют немало беспокойства местным жителям. Однако негатива с их стороны мы не испытывали: люди отнеслись к этим трудностям с терпением и пониманием, что делается общее, благое для всех дело. Сейчас мы видим, как местные жители постепенно привыкают, например, ходить по настоящим тротуарам, а не по тропинкам на обочинах дороги, что, конечно, повышает безопасность дорожного движения.

Сегодня красноборский участок дороги Усть-Вага — Ядриха соответствует всем современным стандартам качества и безопасности. Это повлечет за собой дальнейшие изменения в жизни райцентра. Так, после завершения капремонта и усложнения всей инфраструктуры проходящей по Красноборску дороги изменится режим ее дальнейшего содержания, которое также осуществляется специалистами Котласского ДРСУ. Уже сейчас прорабатывается вопрос о том, что в зимний период необходимо увеличивать объем вывоза снега.

### Видим плоды нацпроекта уже сейчас

**Владимир Рудаков**, глава Красноборского района:

— Искренне рад, что жители Красноборска и прилегающих к нему населенных пунктов теперь могут ощутить плоды дорожного нацпроекта на себе. Двухлетние ремонтные работы завершились благополучно и досрочно. Можно уверенно сказать, что Красноборск по-настоящему преобразился. Мы получили прекрасную современную дорогу — это лучший подарок к 400-летию районного центра, который будет отмечаться в следующем году.



КОММЕНТАРИЙ





# Дорога на Котлас — в стопроцентном нормативе!

...Пусть пока лишь и только в границах Котласского района. Однако для самой загруженной региональной автотрассы Архангельской области, каковой является дорога Усть-Вага — Ядриха, это важный шаг к тому, чтобы полностью соответствовать всем стандартам комфорта и безопасности. И время это не за горами, уверены котласские дорожники.



## Отцы строили, дети сохраняют

Автодорога Усть-Вага — Ядриха в границах Котласского района полностью приведена в нормативное состояние благодаря действию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Последний проблемный участок длиной в 15 километров был отремонтирован этим летом. Гарантией качества ремонта стало участие в качестве подрядчиков двух местных предприятий — Котласского

ДРСУ и Котласского АБЗ, специалисты которых знают дороги района как свои пять пальцев.

Оба предприятия исторически связаны с районом и в целом — с югом Архангельской области. В частности, именно с Котласским ДРСУ сопряжено становление и развитие местных дорог, появление на юге региона первого асфальта. Символично поэтому, что в наше время ремонтируют и содержат дороги района потомки тех, кто когда-то их строил.



## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Ремонт автомобильной дороги  
УСТЬ-ВАГА — ЯДРИХА

на участке 269 км + 960 — 285 км

Подрядчик — АО «Котласское ДРСУ».  
Субподрядчик — АО «Котласский АБЗ».  
Сроки реализации  
согласно контракту:  
17 июня 2019 г. — 25 ноября 2019 г.



Автотрасса, связующая Котлас с областным центром, традиционно находится под пристальным вниманием дорожных служб как основная транспортная артерия. За последние годы в границах Котласского района был отремонтирован участок, проходящий по поселку Шипицыно, а также два участка в сторону Красноборска — перегон между двумя райцентрами традиционно является самым загруженным в плане интенсивности движения на всей трассе Усть-Вага — Ядриха. По оставшемуся проблемному участку было немало жалоб от населения и депутатов: асфальт здесь устарел и морально, и физически, а скорость движения в последние годы заметно упала. Сейчас эта проблема решена.

### Качество и долговечность

К работам котлашане приступили в июне 2019 года. Одной из накопившихся проблем, помимо дефектов дорожного покрытия, была растительность, которая местами подходила к дороге вплотную. Поэтому первое, к чему приступили дорожники — это разрубка полосы отвода. Проведен полный комплекс работ по обновлению дорожного покрытия — на участке уложен щебеночно-мастичный асфальтобетон. В связи с тем что дорога проходит вблизи нескольких населенных пунктов, здесь обустроено 18 автобусных остановок. Заменены и дорожные знаки, в том числе указатели населенных пунктов: на них появились старинные, исторические названия поселений.

Основной комплекс работ был проведен силами субподрядчика — Котласского АБЗ.

— Данный участок — самый крупный для нашего предприятия объект этого года. На работах были задействованы 56 человек, основной костяк коллектива, а также сезонные рабочие. Очень радует, что государство, запустив национальный проект, обратило внимание на приведение в нормативное состояние региональных дорог и планирует продолжать эту работу и в будущем. Отрадно также, что асфальт типа Б постепенно уходит в прошлое и заменяется на ЩМА. Мы работаем с данной технологией с 2013 года, и я считаю, что это — вложение в качество и долговечность! — рассказывает директор АО «Котласский АБЗ» Александр Шульгин.



### Работаем в постоянном контакте с дорожниками

Татьяна Сергеева, глава Котласского района:

— Результаты ремонта — более 15 километров дороги Усть-Вага — Ядриха, выполненные в этом году в Котласском районе, — ощущают на себе многие его жители: специфика района такова, что многие из них ежедневно ездят в райцентр на работу. На этой дороге расположено множество населенных пунктов, и, учитывая напряженный трафик, трасса давно требовала обновления. Сегодня она стала не только комфортной для автомобилистов, но и по-настоящему безопасной. Мы были в постоянном контакте с подрядчиками и специалистами «Архангельскавтодора». Особые слова благодарности — руководству и сотрудникам Котласского ДРСУ и Котласского АБЗ, которые сработали очень грамотно и со значительным опережением графика, несмотря на сложные погодные условия этого лета.



КОММЕНТАРИИ

### Нацпроект требует продолжения и после 2024 года

Елена Вторыгина, депутат Государственной Думы Российской Федерации:

— На примере реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» мы видим, как оперативно, профессионально и качественно работают минтранс Архангельской области, «Архавтодор» и подрядные организации. Дороги становятся не только комфортнее, но и безопаснее!

Очень важно то внимание, которое правительство Российской Федерации обратило сегодня именно на региональную сеть автодорог. Конечно, до 2024 года, в котором завершит свое действие нацпроект, заасфальтировать все региональные дороги не получится. А это значит, что нам нужно продолжать его и дальше! Эту необходимость сегодня признают все депутаты Госдумы, которые постоянно выезжают в свои регионы и воочию видят результаты дорожных ремонтов. Дорожники свою работу делают достойно и качественно! Наша же задача — продолжать поддержку этих проектов!







# Большой ремонт под контролем общественников

Одними из принципиальных условий реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» стали информационная открытость дорожной отрасли и взаимодействие с общественностью.



Общественники inspectируют объект ремонта

**В**ельский район, где находится самый протяженный региональный участок ремонта 2019 года, — прекрасный пример реализации этого подхода. Местные общественные активисты работали в постоянном взаимодействии с подрядчиком — компанией «Автодороги».

## Дорога на Устьяны приведена в норматив

Дорожная сеть Вельского района, который граничит с Вологодской областью и лежит на пересечении важнейших автотранспортных артерий юга Поморья, на сегодняшний день сформирована и отличается устойчивым круглогодичным сообщением со всеми соседями.

Протяженность региональной дорожной сети района составляет 557 километров, из них 214 километров — это дороги с асфальтобетонным покрытием. Самой интенсивной региональной трассой района является автодорога Вельск — Шангалы, обеспечивающая связь с Устьянским и Котласским районами,

а также выход на Вологодскую область. До этого лета в нормативном состоянии находилось лишь 70 километров, или 12,7 процента региональных дорог Вельского района (в среднем по Архангельской области этот показатель составляет 15 процентов).

Если в целом по итогам шестилетней реализации нацпроекта в Архангельской области в нормативное состояние будет приведено 29,1 процента всей протяженности региональных дорог, то для Вельского района, с учетом загруженности его опорной сети, этот показатель даже выше. К концу 2024 года в Вельском районе будет отремонтировано практически 120 километров, а показатель дорог в нормативе составит 34,1 процента. Уже в 2019 году, благодаря нацпроекту,



## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Ремонт автомобильной дороги

### ВЕЛЬСК — ШАНГАЛЫ

на участках 5 км + 420 – 10 км + 400, 13 км + 200 – 14 км + 800, 17 км + 600 – 18 км + 623, 25 км + 623 – 34 км + 380, 36 км + 600 – 45 км + 100

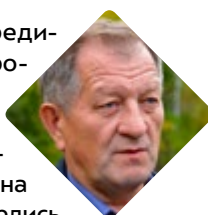
Подрядчик — ООО «Автодороги».

Сроки реализации согласно контракту — 17 июня 2019 г. — 25 ноября 2019 г.



приведена в нормативное состояние дорога Вельск — Шангалы. Здесь отремонтировано пять участков общей протяженностью 25 километров.

— Работы на объекте были нами начаты в середине июня. Контракт по ремонту данной автодороги предусматривает двухслойное дорожное покрытие с верхним слоем ЩМА толщиной пять сантиметров. Была также произведена отсыпка обочин, расширена полоса отвода, выполнена замена дорожных знаков и разметка. Работы велись с опережением графика, — рассказывает директор Вельского филиала ООО «Автодороги» **Александр Шадрин**.



Воспользовавшись возможностью, гости задали руководителю регионального дорожного агентства множество конкретных вопросов о планах по приведению дорог района в нормативное состояние и получили на них ответы.

— С руководством «Архавтодора» мы договорились о том, что наша инициативная группа возьмет на себя сбор оперативной информации об участках дорог Вельского района, не соответствующих нормативу, а также пожеланий от жителей района. И конечно, будет активно участвовать в контроле качества выполняемых дорожных работ, — рассказал Игорь Гомзяков.

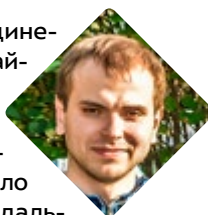
### Общественный контроль в действии

Еще весной этого года в Вельске была создана общественная инициативная группа из неравнодушных граждан, которые начали активно взаимодействовать с дорожными службами. Руководителем группы был избран общественник Игорь Гомзяков, участник местного общественного объединения «Вело-Вельск». Вельские общественники создали собственное сообщество в соцсети «ВКонтакте», где активно собирают информацию по своему району и обсуждают насущные вопросы.

Для «Архангельскавтодора» взаимодействие с общественными организациями давно стало одним из обязательных элементов работы. Одной из ее форм являются совместные инспекторские выезды на объекты. Сначала вельские общественники посетили современный асфальтобетонный завод ООО «Автодороги», где познакомились с технологиями производства асфальтобетонной смеси. А затем выехали с директором «Архавтодора» Игорем Пинаевым и представителями подрядной организации на сам объект ремонта.

Игорь Пинаев рассказал вельчанам, какие здесь используются технологии и способы контроля качества, гости своими глазами увидели, как укладывается асфальт, как дорожники приводят в нормативное состояние полосу отвода и как происходит приемка работ заказчиком.

— Главная цель нашего общественного объединения — улучшение качества дорог в Вельском районе. Подобный выезд на объект вместе с представителями «Архавтодора» — это неоценимый опыт. Конечно у нас, общественников, нет специального дорожного образования, поэтому было очень интересно узнать все тонкости, чтобы в дальнейшем можно было контролировать ремонт дорог самому, — делится мнением руководитель общественной группы по контролю над ремонтом дорог **Игорь Гомзяков**.



### Общественники — это информация из первых рук

**Игорь Пинаев**, директор дорожного агентства «Архангельскавтодор»

— Мы приветствуем любую активность общественников, которые желают лично контролировать ход дорожных работ. Для меня как руководителя «Архангельскавтодора» подобные общественные группы и существующие в соцсетях сообщества давно стали важным источником информации из первых рук, идущей непосредственно от тех, кто ежедневно пользуется нашими дорогами. Уже на первой встрече с вельскими общественниками мне стало понятно, что они действительно очень интересуются дорожной темой. Надеюсь на плодотворное сотрудничество с ними и в будущем! А также на то, что подобные объединения неравнодушных жителей будут появляться и в других районах области.



КОММЕНТАРИЙ





# Дорожный ремонт впервые за 20 лет

Райцентр Пинежского района стал одним из убедительных примеров того, как нацпроект может преобразить дороги населенного пункта всего за одно лето.



Новый асфальтобетонный завод в Карпогорах

**Б**еспрецедентный для Карпогор объем дорожных ремонтов с заменой асфальтового покрытия на 14 километрах дорог — результат работы специалистов Плесецкого дорожного управления. Это лучший подарок району к предстоящему юбилею уроженца этих мест Федора Абрамова.

## Подарок к 100-летию Федора Абрамова

В следующем году Пинежье, что называется, ждет гостей со всех волостей. Здесь готовятся широко отметить столетие писателя, прославившего этот заповедный уголок Архангельской области на весь мир. Обновление дорожной сети заметят и оценят не только местные жители.

Тех, кто сегодня приезжает в Карпогоры поездом, новая асфальтовая дорога встречает уже у вокзала. Дальше она идет в райцентр и там соединяется с еще двумя отремонтированными участками. В 2019 году здесь были обновлены практически

все важнейшие для населенного пункта проезды — вплоть до ведущих из Карпогор направлений на знаменитую Верколу, малую родину Абрамова, и Лешуконское, столицу соседнего района.

Обе эти дороги сегодня активно используют и развивающийся лесной бизнес, и туристы, которых традиционно влечет сюда ни с чем не сравнимое очарование Русского Севера. Именно с этими отраслями связывает свое дальнейшее будущее Пинежский район. И можно сказать с уверенностью: обновление местной дорожной сети станет для них мощным дополнительным импульсом. Ведь давно известно: где дороги — там жизнь.

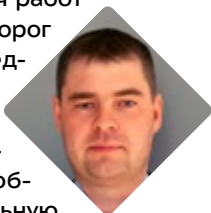


## Новые технологии и контроль качества

Дорожный ремонт региональных трасс в рамках нацпроекта начался на Пинежье позже, чем в других районах области, — в июле. Связано это было исключительно с трудностями логистики и необходимостью доставить и установить здесь передвижной асфальтобетонный завод.

Плесецкие дорожники хорошо известны своей качественной работой. Главным образом — благодаря применению современных технологий и жесткому контролю качества непосредственно на месте.

— Специально для проведения работ по обновлению асфальтовых дорог в Пинежском районе наше предприятие в короткие сроки приобрело, установило и запустило в Карпогорах новый асфальтобетонный завод, а также собственную современную мобильную лабораторию. Задача последней — постоянный контроль качества асфальтобетонной смеси. К слову, АБЗ здесь заработал этим летом впервые за более чем 20 лет. Именно так был возраст асфальта, который в этом сезоне был заменен на новое дорожное покрытие, — рассказывает заместитель генерального директора АО «Плесецкое дорожное управление» **Олег Берестовой**. — Приведение любой дороги в нормативное состояние, как правило, обостряет вопрос безопасности дорожного движения. Ведь хорошее покрытие позволяет водителям максимально использовать скоростные возможности своих автомобилей. Это значит, что повышается скорость езды, а следовательно, и тяжесть последствий возможных ДТП. Поэтому при реализации национального проекта в Карпогорах была учтена необходимость обустройства пешеходных переходов, реализован полный комплекс работ по установке автобусных остановок, а также восстановлены тротуары, построенные еще несколько десятков лет назад.



## ПАСПОРТА ОБЪЕКТОВ

Ремонт автомобильной дороги

### КАРПОГОРЫ — ВЕЕГОРА — ЛЕШУКОНСКОЕ

на участке 0 км — 4 км + 418

### КАРПОГОРЫ — СОСНОВКА — НЮХЧА

на участке 0 км — 5 км + 700

### ПОДЪЕЗД К Ж/Д СТАНЦИИ «КАРПОГОРЫ-ПАССАЖИРСКАЯ» ОТ АВТОДОРОГИ КАРПОГОРЫ — ВЕЕГОРА — ЛЕШУКОНСКОЕ

на участке 0 км — 3 км + 623

Подрядчик — АО «Плесецкое дорожное управление».

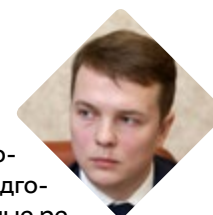
Сроки реализации согласно контракту — 3 июня 2019 г. — 25 октября 2019 г.



## Готовим дороги к приему гостей

**Александр Чечулин**, глава Пинежского района:

— В администрации Пинежского района сформирован местный штаб по подготовке к юбилею Абрамова. И дорожные ремонты, реализуемые в районе, — одна из важных составляющих проводимой нами работы. Благодаря нацпроекту в этом году удалось отремонтировать важнейшие для Карпогор дороги, благоустраивается районный центр, в том числе — центральная площадь, где мы планируем создать литературный сквер имени Абрамова, приводятся в порядок и остальные дороги. Уверен, район достойно встретит гостей юбилейных мероприятий.



## Радуюсь результатам дорожных ремонтов!

**Сергей Эммануилов**, депутат Архангельского областного Собрания:

— Столь масштабные ремонтные работы на дорогах Карпогор и включение Пинежского района в дорожный нацпроект связаны, прежде всего, с тем, что состояние дорожного полотна здесь не выдерживало никакой критики. Эти проблемы постоянно поднимались жителями и руководством района, и отрадно, что наши обращения были услышаны. Сегодня, наблюдая за результатами проведенного ремонта, мы испытываем настоящую радость! Однако мы уже думаем о том, чтобы работы на дорогах района были продолжены.





# Веркола. Микрокосмос



Очень камерный фоторепортаж  
с малой родины Федора Абрамова



Галина Михайловна Абрамова,  
племянница писателя



Деревянные кони на домах, прославившие Верколу на весь мир





Комната в доме Федора Абрамова



Могила писателя и его жены возле их дома в Верколе



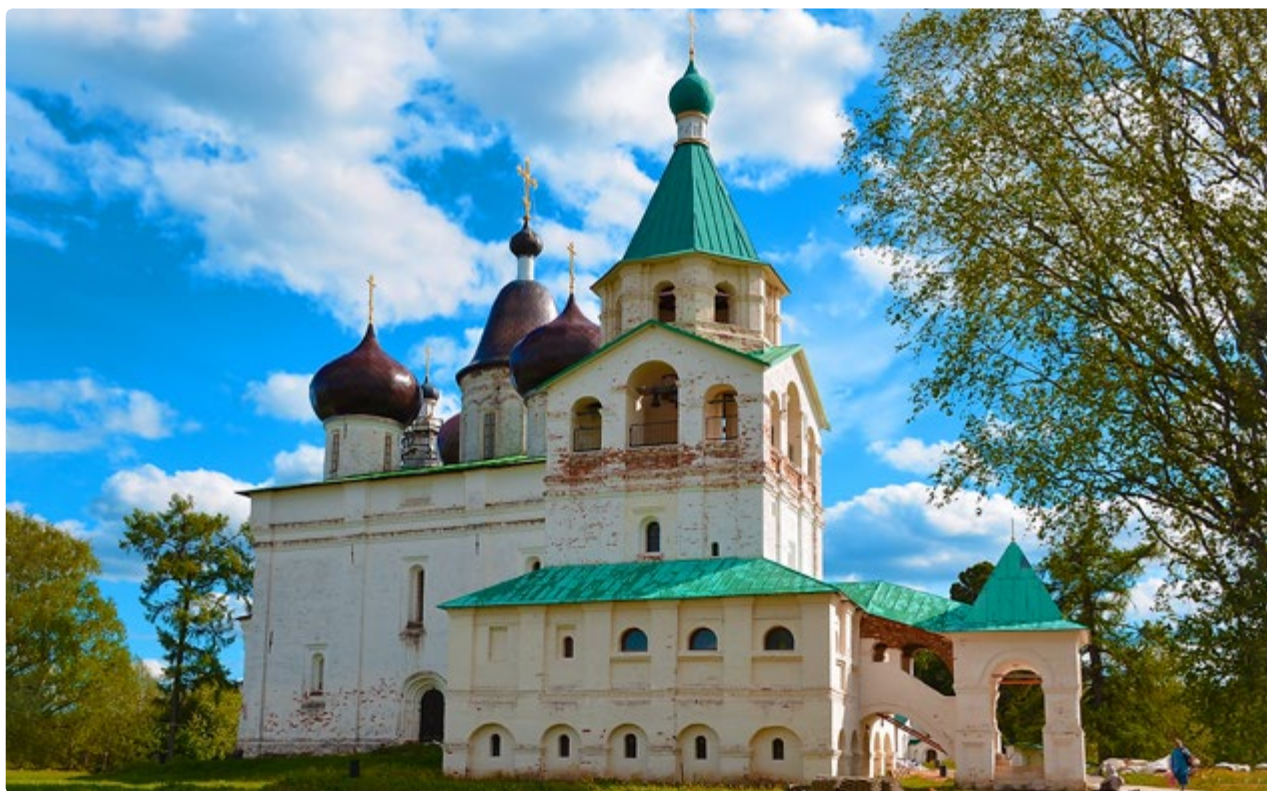
Разговор у дома писателя. Галина Абрамова, директор «Архавтодора» Игорь Пинаев, депутаты Архангельского областного Собрания Андрей Малышев и Сергей Эммануилов и глава Пинежского района Александр Чечулин





# Подарок к юбилею Сийского монастыря

Среди восьми районов Поморья, в которых начались работы по нацпроекту в 2019 году, — Холмогорский



**Э**тим летом с помощью федеральных средств здесь отремонтировали исторически важную и очень красивую дорогу Поморья — подъезд к Антониево-Сийскому монастырю от федеральной трассы М-8. Работы вела одна из крупнейших подрядных организаций Поморья — ООО «Автодороги».

## Ремонт дороги начали с молебна

Сийская обитель по праву считается одной из жемчужин Архангельской области. Сюда ежегодно приезжают тысячи туристов и паломников. В 2020 году обитель отметит свое 500-летие, которое привлечет множество гостей со всей России. По некоторым данным, ожидается приезд Патриарха Московского и всея Руси Кирилла. Поэтому обновление дороги, ведущей в монастырь, особенно важно.

Долгие годы, вплоть до середины 90-х годов прошлого века, эта однополосная дорога, помнящая еще Михайлу Ломоносова, представляла собой, по сути, дамбу среди каскада Сийских озер. Сначала она была грунтовой, позже — гравийной. Только

в 1996–1999 годах здесь был уложен асфальт. С тех пор ремонт дорожного покрытия проводился только в рамках работ по содержанию.

— К началу ремонта дорога была в довольно удручающем состоянии: очень слабое основание, асфальт с серьезной сеткой трещин. Дорога идет между озерами, и повышенная влажность сделала свое дело, даже притом что движение здесь не слишком интенсивное. Когда мы заезжали на объект, оставалась колея даже при проезде не самой тяжелой техники. Проектировщики приняли решение увеличить толщину выравнивающего слоя, что и было сделано, — рассказывает генеральный директор предприятия «Автодороги» Павел Беляев.



Гендиректор ООО «Автодороги» Павел Беляев

Ремонт дороги, ведущей к одному из крупнейших духовных центров Русского Севера, дорожники начали с молебна на благое дело. Во время самих работ они ощущали всемерную поддержку братии монастыря и посещающих его паломников. С погодой тоже повезло — основную массу работ выполнили до июльских дождей. Благое дело словно получило полную поддержку высших, небесных инстанций...

### Борьба с бездорожьем и... бобрами

— Если говорить об особенностях этого объекта, то это... местные бобры, которых в Сийском заказнике, где проходит дорога, множество. И мы, дорожники, воюем с ними уже лет пятнадцать, — рассказывает, улыбаясь, Павел Беляев. — Они не раз забивали проходящие под дорогой водопропускные трубы, что поднимало уровень воды в полосе отвода. Пришлось ставить специальные оградительные сетки, чтобы ограничить им доступ к дорожным объектам.

Протяженность отремонтированного участка дороги составляет около восьми километров. Этим летом впервые за многие годы был проведен комплексный ремонт дорожного покрытия: фрезерование, устройство выравнивающего слоя и укладка нового верхнего слоя асфальтобетона. Дорожники серьезно укрепили основание трассы, уложили несколько слоев асфальта.

Также на дороге, которая славится своими многочисленными поворотами, устранена нежелательная растительность. Это повысило безопасность дорожного движения, появилась возможность для разъезда встречных автомобилей. Несмотря на то что дорога не стала шире — трасса проходит на территории заказника, поэтому любые согласования по расширению дорожного полотна очень сложны и продолжительны по времени, — благодаря расчистке обочин увеличилась видимость. Были убраны старые, пришедшие в негодность столбы, прилегающая к дороге территория стала чище.

Произведены замена и устройство недостающих дорожных знаков и барьерного ограждения вдоль водоема длиной 140 метров. Общая стоимость контракта составила 77,7 миллиона рублей. После ремонта в рамках нацпроекта, уверяют дорожники, автотрасса простоит как минимум лет двадцать.

Пока без ремонта остается принадлежащая самому монастырю небольшая полукилометровая отворотка, ведущая от отремонтированной региональной дороги непосредственно к обители. Руководство компании «Автодороги» уже выразило готовность отремонтировать ее на свои средства к юбилею Сийского монастыря.

## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Ремонт автомобильной дороги

### СИЯ — КУЛИГА

на участке 1 км + 995 — 9 км + 626

Подрядчик: ООО «Автодороги»

Сроки реализации  
согласно контракту:

3 июня 2019 г. — 25 сентября 2019 г.



### «Чем доступнее обитель — тем лучше» Феодосий

(Нестеров), игумен  
Свято-Троицкого  
Антониево-Сийского  
монастыря:



— Эта дорога имеет чрезвычайно большое значение для монастыря и является единственной, которая связывает его через федеральную автотрассу с Архангельском и Москвой. Ежегодно тысячи паломников едут по ней, чтобы поклониться святыне, получить помощь и утешение. И чем более доступной будет для них обитель — тем лучше. Завершение ремонта автодороги позволит рассмотреть вопрос об организации постоянного автобусного сообщения с Архангельском.

КОММЕНТАРИЙ

**Свято-Троицкий Антониево-Сийский монастырь** был основан в 1520 году преподобным Антонием на полуострове Михайловского озера в течении реки Сии. Уже при жизни Антония обитель стала превращаться во влиятельный церковно-административный центр Русского Севера. В 1599–1605 годах в монастыре отбывал ссылку Федор Романов, отец Михаила Федоровича, основателя династии Романовых, впоследствии Патриарх Московский и всея Руси. В XVI–XVIII вв. Сийский монастырь был крупнейшим духовным и культурным центром Подвинья. По пути в Москву в монастыре некоторое время жил млодой М.В. Ломоносов.

справка



# Дороги- труженицы

В Виноградовском районе завершается реконструкция участка дороги Усть-Ваеньга — Осиново — Фалюки — главной транспортной артерии местного правобережья Северной Двины. Подрядчиком работ выступило ООО «Севзапдорстрой».

## Главная дорога правобережья

Специфика региональных дорог района в том, что большая их часть (135 километров из 217-ти) находится на правом берегу Северной Двины. Две имеющиеся там дороги, Осиново — Воронцы и Усть-Ваеньга — Осиново — Фалюки, связывают между собой речные переправы и множество населенных пунктов, основное население которых занято в лесном бизнесе. Сами же дороги активно обслуживают предприятия лесопромышленного комплекса и используются для вывоза сырья.

Автодорога Усть-Ваеньга — Осиново — Фалюки проходит вдоль Двины и пересекается множеством ее притоков. Именно на этой автотрассе уже второй год ведутся большие дорожные работы по реконструкции в рамках национального проекта с привлечением серьезного объема областного софинансирования. Ремонты проходят, в том числе, по местным деревням Тройничевская и Конецгорье. К концу октября здесь обновят 4,7 километра дороги с установкой линии освещения длиной около трех километров, новыми тротуарами, которые на сельской дороге появятся впервые в ее истории, и остановочными павильонами. Также проведена большая работа с откосами, уложены новые водопропускные трубы, которые спасут дорогу в период паводка.

Прораб ООО «Севзапдорстрой» Алексей Рашев трудится на объекте с самого начала его реализации. За свою 18-летнюю трудовую биографию на предприятии он работал на объектах по федеральной трассе М-8, дороге Усть-Вага — Ядриха, участвовал в строительстве дороги на Мезень, с которой сравнивает и нынешний объект в Виноградовском районе.

— Раньше на этой дороге была всего одна колея из старых железобетонных плит, местами разрушенных временем. Движение здесь относительно небольшое, однако для местных жителей эта дорога — единственная связь с райцентром и соседними населенными пунктами. Реконструкция позволит сделать проезд круглогодичным, а транспортная



доступность местных деревень перестанет зависеть от погоды. Появилась возможность для развития общественного транспорта. Дорога стала значительно шире, благоустроены прилегающая к ней территория и водоотводы, дорожная одежда значительно усилена, а по просьбам местных жителей мы местами сделали дополнительные съезды, — рассказывает Алексей Рашев.



## Продолжение — в следующем году

Учитывая большую социальную значимость дороги Усть-Ваеньга — Осиново — Фалюки для Виноградовского района, работы по ней будут продолжены в последующие годы. Стоимость работ по реконструкции достаточно велика, поэтому привлекаются федеральные средства.

— Дорога попала в целевую программу комплексного развития сельских поселений, и в 2020–2021 годах на ней будет проведен большой комплекс мероприятий. Так, на 2020 год запланировано выделение порядка 280 миллионов рублей (92 из них составят федеральные средства) с вводом в строй семи километров дороги, спустя год отремонтируют еще пять километров. Таким образом, к концу 2021 года с учетом проходящих сегодня работ мы реконструируем около 22 наиболее проблемных километров этой автотрассы.

Это — включая участок за мостом через Сельменьгу, работы по строительству которого начались в текущем и будут завершены в следующем году. Также в планах ремонта — три мостовых сооружения, которые находятся на трассе и входят в так называемую зону риска. Это мосты через Верхнюю и Нижнюю Тяжу и Романиху. По Нижней Тяже документы уже переданы в контрактное агентство для определения подрядчика, который изготовит проектную документацию. Мы планируем получить ее на руки к середине следующего года, — рассказал директор «Архангельскавтодора» Игорь Пинаев.



ДО



ПОСЛЕ

Автобусная остановка

## ПАСПОРТ ОБЪЕКТА

Реконструкция автодороги

### УСТЬ-ВАЕНЬГА — ОСИНОВО — ФАЛЮКИ (ДО ДЕР. ЗАДОРИХА)

43 км + 500 – 63 км + 000 (1 пусковой комплекс)

Подрядчик —  
ООО «Севзапдорстрой».

Сроки реализации  
согласно контракту —  
4 апреля 2018 г. – 31 октября 2019 г.



## За пять лет качество дорог района кардинально улучшилось

Алексей Таборов,  
глава Виноградовского  
района:



комментарий

— Наш район находится в самом центре Архангельской области, мы равноудалены от всех крупных промышленных городов региона, а единственным видом транспорта является автомобильный. Именно поэтому дороги и их состояние имеют для нас огромное значение. По району проходит федеральная трасса М-8, имеется и достаточно разветвленная сеть региональных дорог. За последние пять лет качество региональных дорог и транспортная доступность наших населенных пунктов улучшились кардинально, за что спасибо правительству Архангельской области и «Архавтодору». Построено и капитально отремонтировано пять мостов, в этом году завершится ремонт еще одного — через речку Нондрус. Ремонт дороги Усть-Ваеньга — Осиново — Фалюки будет еще одним шагом к улучшению дорожной сети района. Люди очень радуются таким переменам! Эта трасса идет через весь Виноградовский район до границы с Верхнетоемским. В населенных пунктах, по которым проходит дорога, проживает более 30 процентов населения района, там сосредоточена практически вся наша лесная отрасль. Можно сказать, что правый берег — локомотив всей нашей экономики!



# Игорь Пинаев: Нацпроект – это возрождение дорожной отрасли



**О** дальнейших планах работ на региональных трассах Архангельской области, системе приоритетов, различии областных и городских дорог и роли нацпроекта в возрождении дорожной отрасли России мы побеседовали с директором агентства «Архангельскавтодор» Игорем Пинаевым.

– Игорь Николаевич, из чего вы исходили, составляя план ремонта областных дорог в рамках нацпроекта по годам? Каковы приоритетные направления работ на региональной сети до 2024 года?

– Мы пытались подходить к планированию максимально комплексно. На любой дороге есть участки, где состояние покрытия лучше и где хуже. Однако работать на небольших отдельных участках не слишком мудро, незаконно и к тому же создает дополнительные сложности для подрядчика. Поэтому мы стараемся ремонтировать дороги большими целостными перегонами, что позволяет достаточно оперативно привести их в норматив. Скажем, в следующем году мы комплексно заходим с ремонтами на дорогу Долматово – Няндомы – Каргополь – Пудож и к 2022 году планируем полностью отремонтировать участок Долматово – Няндомы, а в 2023 году – всю дорогу до Каргополя.

В нынешнем году мы много занимались дорогой Усть-Вага – Ядриха, а в следующем году там будет приведено

в норматив лишь десять километров. Причина в том, что запланирован перевод гравийного участка в асфальтобетон, а это очень затратные работы. Далее, с таким же подходом мы пойдем на север – там предстоит ремонт участка от Архангельска до Белогорского, где в идеале мы видим полностью асфальтированную дорогу, – а также на дорогу Коноша – Вельск и Коноша – Няндомы. Единственное «но» при ремонте этих перегонов – это имеющиеся там участки в гравийном исполнении.

– Пользователи дорог часто возмущаются: может, вместо того чтобы ремонтировать дороги с асфальтом, пусть даже старым, лучше сначала избавиться от гравийных участков?

– К сожалению, в рамках финансирования, которое у нас есть по нацпроекту, заниматься их переводом в асфальтобетон очень сложно: необходимы большие дополнительные денежные средства. Для примера: стоимость работ по асфальтированию лишь одного десятикилометрового



гравийного участка дороги Усть-Вага – Ядриха составит примерно четверть всего финансирования по нацпроекту в 2020 году! Еще один очень важный момент заключается в том, что все ремонтируемые нами асфальтовые участки, согласно результатам диагностики, находятся в ненормативном состоянии. И мы прекрасно понимаем, что каждый год недоремонта на таком участке «утяжеляет», в том числе финансово, его предстоящий ремонт. В первую очередь, наша задача сохранить то, что уже было построено с асфальтобетонным покрытием. Через год-два промедления, возможно, ремонтом там уже будет не обойтись – придется делать капремонт. С 2021 года прогнозируется увеличение доходной части по нацпроекту, что позволит нам задуматься, в том числе, и о «асфальтовых перспективах» для гравийных участков.

— **Общественники иногда сравнивают дорожные ремонты в городе и области, в том числе в плане их стоимости. В чем здесь главное отличие?**

— Сегодня мы зачастую ремонтируем областные дороги, построенные еще 35–40 лет назад! Говорить в этом случае о каком-то качестве покрытия просто не приходится. Поэтому считаю некорректным сравнивать городские дороги и региональные. Когда в городе делают фрезерование — там, как правило, несколько слоев старого асфальта. У нас же, когда мы заходим на объект, зачастую даже фрезеровать уже почти нечего! Из-за стабильно высоких нагрузок на дорогу со стороны большегрузного транспорта мы вынуждены дополнительно усиливать дорожную одежду. Плюс ко всему, из-за высокого скоростного режима мы должны много работать как с продольным, так и с поперечным профилем дороги. Для этого увеличивается объем выравнивающего слоя, что, в конечном итоге, также сказывается на стоимости работ — при той же самой, казалось бы, стоимости тонны асфальта.

— **Та же дорога Усть-Вага – Ядриха, как запланировано, скоро будет передана в федеральную собственность. Что по другим направлениям?**

— Самое важное здесь в том, что если ранее мы говорили о каких-то виртуальных сроках, то сейчас ситуация изменилась: мы работаем по утвержденному федеральным центром плану. По Усть-Ваге – Ядрихе, которая запланирована к передаче на 2023 год, у нас давно готовы все необходимые документы, и федеральный центр подтверждает свои намерения взять эту дорогу себе. Тем не менее, мы не опустили руки, и вплоть до 2022 года эта дорога стоит в плане наших ремонтов.

В 2020 году станет федеральным направление Вологда – Котлас – Сыктывкар (официально дорога называется Чекшино – Куратово), соединяющее Вологодскую и Архангельскую области с Республикой Коми. Направление от Северодвинска на Онегу и далее на Карелию также обозначено как приоритетное и интересное для обоих наших регионов. По плану оно станет федеральным в 2029 году или даже ранее, к чему мы стремимся.

— **Как вы оцениваете значение нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для дорожной сферы России в целом?**

— Важно понимать, что нацпроект — это не панацея и не способ отремонтировать сразу все. Однако это, в любом



случае — мощнейший толчок для дорожной отрасли, который позволит в короткие сроки отремонтировать основную опорную сеть. Уверен, что, во-первых, системная работа в дорожной сфере не закончится в 2024 году вместе с нацпроектом. Во-вторых, нацпроект сам по себе в нашем понимании — это некий переходный период. К 2024 году мы в среднем по России должны выйти на уровень примерно в 50 процентов нормативных региональных дорог и одновременно поддерживать их финансирование примерно в 50 процентов от норматива. Сегодня, напомню, мы имеем лишь 20-25 процентов от необходимого объема средств. Увеличение финансирования приведет, прежде всего, к более высокому уровню содержания дорог.

Говоря о нацпроекте как переходном периоде, добавлю, что это переход к возрождению отрасли, восстановлению прежней, еще советской дорожной системы, в которой, как мы сегодня понимаем, было немало здравого. И признаки уже налицо. Мы видим, как активно возрождаются и развиваются проектные организации — у дорожной отрасли есть запрос на качественные современные проекты. Подрядчики все активнее вкладываются в техническое перевооружение и подготовку кадров, заодно подтягивая сюда же сферу профессионального образования. Мы начинаем прогнозировать то количество специалистов, которое необходимо отрасли. К примеру, Архангельской области ежегодно нужны порядка 15–20 дорожных специалистов с высшим образованием. Все эти процессы уже произошли на федеральных автодорогах и, благодаря нацпроекту, сейчас последовательно масштабируются на региональную дорожную сеть. Все это и есть плавное восстановление системной и грамотной работы, которая должна осуществляться на дороге!

Еще год назад скептики называли нацпроект блефом, говорили, что государство строит радужные, но нереалистичные планы. Однако сегодня мы проработали в этом режиме первый сезон и активно формируем планы на следующие, постоянно увеличивая темпы. Есть полная уверенность в том, что возрождение и развитие дорожной отрасли России необратимо!





# Цели нацпроекта «БКАД» до 2024 года (по сравнению с 2017 годом)



**На 10% снизится доля дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки**

**В 2 раза снизится количество очагов ДТП на дорожной сети региона:**

- 29 мест концентрации ДТП установлено на территории Архангельской области
- 14 и менее мест концентрации ДТП должно быть в Архангельской области к концу 2024 года
- 26 мест концентрации ДТП установлено на территории Архангельской агломерации
- 13 и менее мест концентрации ДТП должно быть на территории Архангельской агломерации к концу 2024 года

**80%** составит доля контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технических решений повторного применения

**70%** составит доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках реализации программы дорожной деятельности, предусматривающих выполнение работ на принципах контрактов жизненного цикла

## «Достояние Севера»

Архангельский областной информационно-аналитический журнал, №6 (20) октябрь 2019 года

*главный редактор* С.А. ГАВРИЛОВА

*выпускающий редактор* Н.А. ПОНОМАРЕВА

*редактор выпуска* АЛЕКСЕЙ ШЕПТУНОВ

*авторы* АЛЕКСЕЙ ШЕПТУНОВ, НАТАЛЬЯ ЕРЕМИНА

*руководитель рекламного отдела* Е.В. ЧЕЛПАНОВА

+7-921-296-28-24 reklama@arhmedia.ru

*фото:* АЛЕКСЕЙ ШЕПТУНОВ, ИВАН МАЛЫГИН, ЕВГЕНИЯ ЛЕГОСТАЕВА, КОНСТАНТИН ТАГАНОВ, ПАВЕЛ КОНОНОВ, ВЛАДИМИР БАЛАШЕВИЧ, ЖАННА ЛЯПИНА, ИЗ АРХИВА ПРЕДПРИЯТИЙ

*обложка:* ВЛАДИМИР БАЛАШЕВИЧ

*учредитель* П.Н. СИМАКОВ

Свидетельство о регистрации ПИ №ТУ29-00581 от 29.12.2016 г. выдано Управлением федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Архангельской области и Ненецкому автономному округу

Издатель — ООО «Медиа Технологии»

Журнал «Достояние Севера» распространяется в правительстве Архангельской области, в Архангельском областном Собрании депутатов, в администрациях муниципальных образований Архангельской области, на борту региональной авиакомпании, адресно доставляется руководителям ведущих предприятий и организаций Архангельской области.

Цена свободная

Адрес редакции журнала: 163069, Архангельск, пр. Троицкий, д. 73, офис 308

Адрес издателя: 163000, Архангельск, ул. Гайдара, 2, к. 1, офис 2

Отпечатано в ООО «Вива-Стар», 107023, г. Москва, ул. Электровзводская, д. 20, стр. 3

Заказ №266510. Тираж 5000 экземпляров

Подписано в печать 2 октября 2019 года  
Выход в свет 7 октября 2019 года

Использование текстовых материалов и фото без разрешения издателя запрещено. Редакция журнала не несет ответственности за достоверность информации, содержащейся в рекламных объявлениях и других рекламных материалах. Все товары и услуги, рекламируемые в журнале «Достояние Севера», сертифицированы и имеют лицензию.

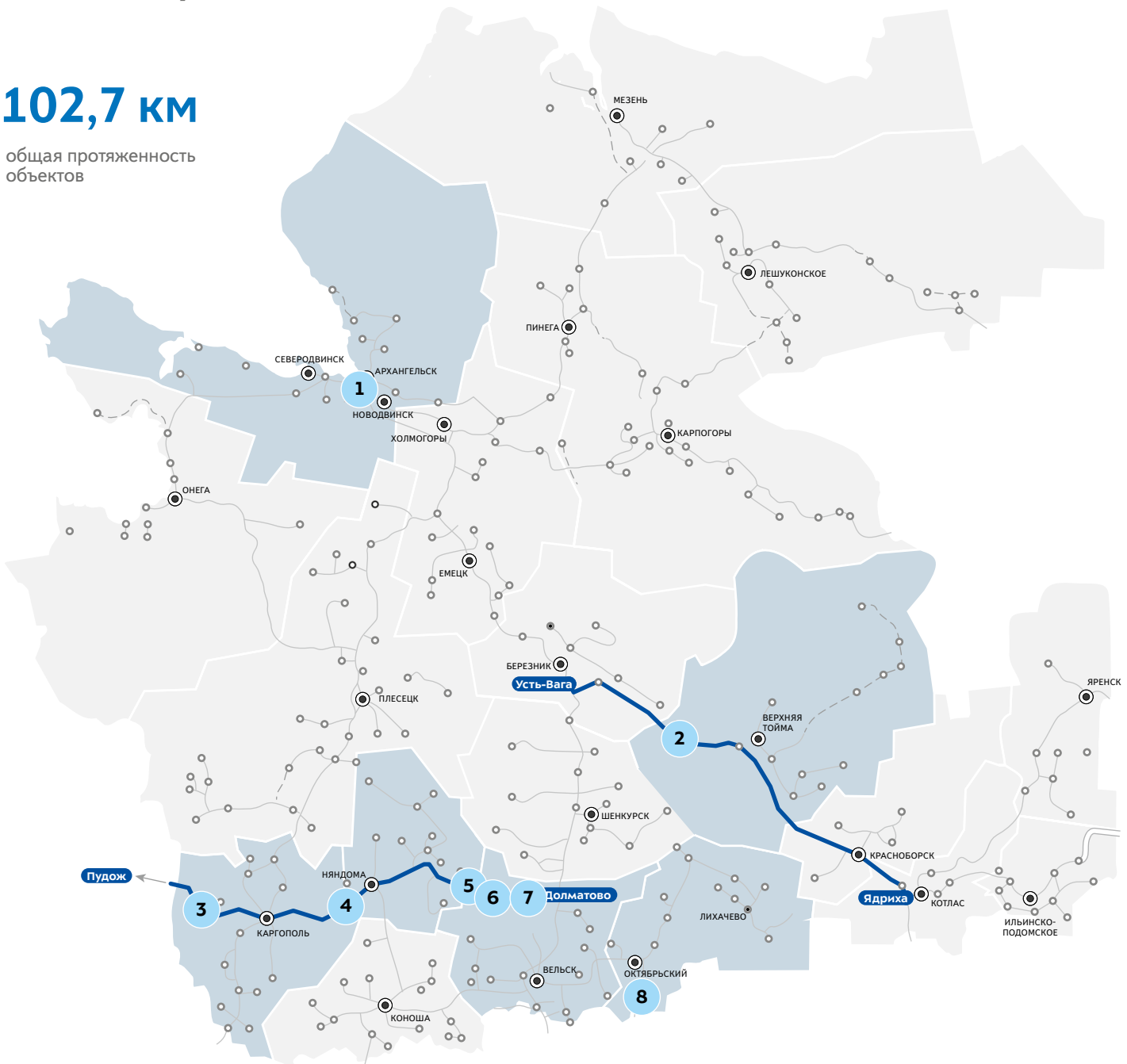
Издание специализируется на публикации материалов рекламного характера.



# Объекты региональной сети автодорог, реализуемые в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году

## 102,7 км

общая протяженность объектов



Автодорога  
Долматово — Няндама —  
Каргополь — Пудож

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p><b>1</b> Подъезд от федеральной автотрассы М-8 «Холмогоры» к аэропорту «Васьково» на участке км 0 — км 8 + 886<br/><b>8,9 км</b></p> | <p><b>3</b> капитальный ремонт участка км 235 + 150 — км 259 + 350<br/><b>6,2 км</b></p>  | <p><b>6</b> ремонт участка км 53 + 170 — км 60<br/><b>6,8 км</b></p>        |
| <p><b>2</b> Капитальный ремонт автомобильной дороги Усть-Вага — Ядриха на участке км 63 — км 73 + 150<br/><b>10,1 км</b></p>            | <p><b>4</b> ремонт участка км 136 — км 152 + 400<br/><b>16,4 км</b></p>   | <p><b>7</b> ремонт участка км 19 + 230 — км 43 + 850<br/><b>24,6 км</b></p> |
| <p><b>5</b> ремонт участка км 60 — км 77<br/><b>17,3 км</b></p>   | <p><b>8</b> Ремонт подъезда от автомобильной дороги Костылево — Тарногский Городок (км 4) к селу Малодоры на участках км 0 — км 12 + 400<br/><b>12,4 км</b></p> |   |



