



ГАЗЕТА АДМИНИСТРАЦИИ ПАО «ДОРИСС»

НОВОСТИ

Кабмин направит еще 60 млрд рублей на дорожное строительство в регионах

Около 60 млрд рублей планируется дополнительно направить на опережающее финансирование десятков инфраструктурных проектов в сфере дорожного строительства. Об этом сообщил премьер-министр Михаил Мишустин на заседании правительства 12 октября.

Мишустин подчеркнул особое значение финансируемых объектов для социально-экономического развития ряда регионов. Среди них – реконструкция моста в Орле и возведение нового выезда из Уфы – эти проекты завершат еще до конца года. Кроме того, планируется сооружение обходов Калининграда, Волгограда, Хасавюрта и Набережных Челнов, а также работы на трассах по всей стра-

не. Отдельно глава кабмина упомянул объекты на дороге М-12 до Екатеринбурга – планируется ускорить их строительство и открыть все участки в конце 2024 г.

«Президент подчеркивал, что плановые значения по ремонту магистралей могут быть достигнуты ранее намеченного срока и эту динамику важно не снижать», – подчеркнул Мишустин.

О финансировании дорожного строительства в правительстве говорили на представлении проекта федерального бюджета на 2024-2026 гг. К самым значимым дорожным объектам относят трассу Джубга – Сочи, новые участки автодорог Казань – Екатеринбург, М-12, Краснодар – Славянск – Темрюк.

<https://www.vedomosti.ru>

НА ЛИНИИ

Мостовики наладили производство опалубки

Специалисты ООО «Мостовые системы» своими силами разрабатывают и изготавливают сборную щитовую опалубку для бетонирования опор моста.



Производство налажено на участке плазменной резки металла. С помощью цифрового оборудования и умелых рук сварщиков автокастовские чертежи Игоря Николаевича Карасева на этой площадке превращаются в стальные щиты разнообразной геометрии – прямые, радиусные. Часть элементов опалубки еще в цеху, часть – уже используется на строительстве моста через реку Ик в Татарстане.

«На объекте реконструкции моста через Ик мы впервые делаем опалубку на опору такого большого диаметра и большой площадью поверхности, – рассказал Игорь Карасев, заместитель директора по производству ООО «Мостовые системы». От этой вспомогательной конструкции зависят качественные параметры бетонированного объекта. Уже на этапе разработки чертежей важно помнить, что эти формообразующие элементы будут использоваться многократно, поэтому мы стремимся к тому, чтобы опалубка была технологичная, быстрая в сборке и разборке. Плоские конструктивные элементы могут объединяться в цельные панели, это также дает большие

преимущества. Во-первых, возрастает скорость монтажа или демонтажа опалубки, во-вторых, на поверхности будет оставаться меньше швов, и приводить опору в порядок после бетонирования будет легче».

«У моста через Ик шесть опор одинаковой конструкции – три на правом мосту и три на левом. На всех будет использована одна опалубочная система. По-хорошему, металлическая опалубка должна работать не менее 20 раз», – говорят мостостроители.

Собственное производство опалубочных систем позволяет компании повышать рентабельность строительных объектов, а также быть уверенными в ее качестве и сроках поставки.



29 октября – День работников автомобильного транспорта



Уважаемые коллеги, водители всех видов автотранспорта!

Всем, кто за рулем самосвалов и бортовых, тралов и бензовозов, автокранов, автобусов, микроавтобусов и легковых автомобилей, всем работникам специализированных транспортных компаний ПАО «Дорисс», механикам, автослесарям, всем-всем



шлем самые искренние поздравления с Днем автомобилиста!

Желаем мы вам лишь зеленого света, Отличной дороги зимою и летом, Поломок не ведать, аварий не знать, Помех на маршруте вовек не встречать! Попутного ветра, комфорта в пути Всегда с настроением баранку крутить!

Благополучия, мира, крепкого здоровья всем вам и вашим семьям!

Уважаемые работники специализированных транспортных компаний ПАО «Дорисс», водители, трудящиеся в остальных наших дочерних обществах, специалисты, занимающиеся техническим обслуживанием автомобилей, ветераны предприятия!

Примите самые искренние и теплые поздравления с профессиональным праздником – Днем автомобилиста!

Многие из вас – ветераны дорожной отрасли и начинали свою трудовую деятельность в филиалах ПАО «Дорисс». Благодаря вам из поколения в поколение передаются опыт, мудрость, мастерство и добрые традиции.



Сегодня наши транспортные компании держат вахту в Магадане, обслуживают объекты строительства и реконструкции дорог в Чувашии, Татарстане, Кировской и Нижегородской областях. Грузовыми самосвалами Volvo, Scania, КАМАЗ ежегодно перевозится более 2 млн тонн инертных материалов. Своевременное обеспечение объектов строительными материалами, топливом и ГСМ – одна из важных задач технологического процесса, которая позволяет ритмично и с высоким качеством выполнять все виды работ. Благодаря водителям все подразделения ПАО «Дорисс» мобильны и всегда на связи друг с другом.

В профессиональный праздник всем вам, а также вашим семьям желаем крепкого здоровья и благополучия, мира и процветания! Пусть ваши дороги всегда будут безопасными, и впереди ждут новые успехи и достижения!

Генеральный директор ПАО «Дорисс» Люция Сафина



Тема реконструкции улицы Гражданской стала одной из главных на мероприятии, организованном в ПАО «Дорисс» по случаю профессионального праздника Дня дорожника.

КАЧЕСТВО

О прочности основания расскажут керны

Специалисты Центральной испытательной лаборатории много дней проводят на дорожных объектах. На всех этапах строительства инженеры ведут отбор проб и испытания дорожно-строительных материалов, следят за качеством выполняемых работ и соблюдением технологии производства.

Во время одной из последних командировок специалисты лаборатории исследовали участки капитального ремонта автодороги на подъездах к д. Тришкино – д. Ледырь в Нижегородской области.

Дорожное полотно должно выдерживать большие нагрузки, поэтому одной из важных задач стало определение степени уплотнения основания. Специалисты оценивали прочность дорожной одежды при помощи испытания, основанного на определении модуля упругости. С помощью специального прибора дорожное основание подвергалось динамическому воздействию падающим с

определенной высоты грузом.

Еще одним способом лабораторного контроля стал отбор кернов. Взятые образцы позволяют отслеживать толщину дорожной одежды, плотность, гранулометрический состав конструктивных слоев дороги и их соответствие проектным параметрам.

«Провели все необходимые виды испытаний, отобрали вырубку (керны) основания автодороги, а также образцы асфальтогранулобетонной смеси. По всем материалам будут проведены лабораторные испытания, а результаты – представлены Стройконтролю», – рассказала начальник ЦИЛ ПАО «Дорисс» Ангелина Грачева.



Начальник ЦИЛ Ангелина Грачева и ведущий инженер по качеству Ольга Долгова

ИСТОРИЯ

Колымская трасса



Иван Паникаров – энтузиаст-краевед, создатель музея «Память Колымы», организатор и руководитель Ягоднинского общества «Поиск незаконно репрессированных».

Подвижнический труд Ивана Александровича отмечен премиями губернатора Колымы, Правительстве России, премией Александра Невского в номинации «Летописцы», «Гражданская инициатива», он является участником множества международных конференций, инициатором проведения общественно значимых мероприятий на магаданской земле.

Большую поисковую и просветительскую работу Иван Александрович ведет с середины 80-х годов прошлого века. В организованном им музее «Память Колымы» более 4000 экспонатов. Некоторые из них выставлялись в Москве и Париже. В самом Ягодном их видели туристы десятков стран.

Одним из посетителей музея стал недавно и ведущий специалист по охране труда ООО «ДСК Магадан» Евгений Жуков, и ему удалось навести мостик дружбы между признанным краеведом-историком и строителями, которые спустя почти 100 лет снова возводят Колымский тракт. Иван Александрович Паникаров поделился с ним своими исследованиями истории строительства автодороги «Колыма». С некоторыми страницами этого труда предлагаем ознакомиться и вам, дорогие читатели.

Мало кому известно, что самая длинная в мире улица берет свое начало в... Магадане. Да, да, это нынешняя улица Ленина, называвшаяся в 1940-50-е годы Колымским шоссе и переходившая затем в Колымскую трассу. Ее протяженность – более тысячи километров, до самой Усть-Неры, посёлка, входившего в прошлом в Дальстрой.



Музей «Память Колымы»

Следует сказать, что строительство Колымской трассы осуществлялось в сложных условиях, главными трудностями из которых были вечная мерзлота, заболоченность, перевалы и суровый

Зимовье на 174 км Колымской трассы. 1932 г. (Архив Ивана Паникарова, п. Ягодное, Магаданская обл.)



климат. В связи с чем, большинство приезжавших и планирующих свой приезд на Колыму считают, что трасса построена на человеческих костях – костях заключенных. Причём гости утверждают, что умерших бросали прямо в полотно дороги и засыпали грунтом...

Что касается самой Колымской трассы, то первые научные разработки и требования по рекогносцировке, направлению и типу будущей дороги были предложены в отчетах экспедиции Народного комиссариата путей сообщений «партией по исследованию р. Колымы» под руководством И.Ф. Молодых в 1928-1929 годах...

На основе изложенных этой экспедицией материалов в 1930 году были проведены первые дорожно-рекогносцировочные изыскания партией Иркутского управления «Союззолото» под руководством прораба Ковалева. Протяженность будущей трассы составила 300-350 километров. Дорога по проекту начиналась от бухты Нагаева, далее через Становой хребет шла в район устья реки Бохапчи...

В начале 1931 года работниками приискового района Верхней Колымы был выдвинут вариант направления трассы от бухты Нагаева через реки Уптар, Олу, Мякит, Гербу, 1 то есть по маршруту нынешней трассы.

6 октября 1931 г. на заседании Охотско-Эвенского окружного бюро ВКП(б) обсуждался вопрос о дорожном строительстве. Одним из важных мероприятий было признано строительство Колымского тракта.

С образованием в ноябре 1931 года Государственного треста по промышленному и дорожному строительству в районах Верхней Колымы «Дальстрой» начался новый этап освоения Крайнего Северо-Востока. Геологические данные, собранные Второй Колымской экспедицией за 1930-1931 годы, подтвердили промышленный характер полезных ископаемых района Верхней Колымы.

К лету 1932 года вопрос о строительстве дороги рассматривался как основное и решающее звено в освоении Колымы. При проектировке будущей трассы за основу были взяты теоретические и практические разработки И.Ф. Молодых. Руководством и партийной организацией треста «Дальстрой» был выдвинут лозунг: «Дорога – залог развития Колымы». Первый «контингент» строителей привезён в трюмах пароходов в навигацию 1932 года. Но основная волна по заброске рабсилы на строительство дороги Нагаево – Элекчан относится к весне – лету 1933 года. Тогда людей с пароходов направляли прямо на строительство дороги, которое шло круглосуточно. Это были преимущественно раскулаченные крестьяне и «вредители». Этапы с «политическими» начали прибывать на Колыму в середине 1930-х годов...

Проектирование и строительство автомобильных дорог на Колыме в начальный период (с 8 февраля 1932 года по декабрь 1933 года) осуществлялось организацией «Капдорстрой». Наряду с этим 15 ноября

1933 года был организован дорожный район № 1, а затем и № 2 для более гибкого руководства строительством трассы.

В январе 1934 года строительные районы были преобразованы в Управление дорожного строительства (УДС). В 1940 году в связи с увеличением объёмов дорожного строительства на Колыме из УДС выделены УДС Севера с центром в посёлке Ягодный и УДС Юга – в Магадане, а проектирование дорог возложено на «Колымпроект». Дороги проектировались 5-го класса с шириной дорожного полотна 7,5 метра и гравийным покрытием по техническим условиям...

На строительстве автодорог на Колыме при выборе направления трассы за основу брался тот проект, который требовал наименьших расходов с соблюдением предельных уклонов дорожного покрытия. В пересеченной местности строители не останавливались перед многочисленными и крутыми поворотами. Удлинение пути не служило препятствием ввиду экономии в земляных работах и сокращения подъёмов.

Для ускорения завоза грузов на прииски и организации золотодобычи дороги строились в два этапа. Земельное полотно сначала отсыпалось не на полную ширину и высоту, а делался автопроезд шириной 4-5 метров, с высотой насыпи 0,5-0,7 метра. Затем в процессе временной эксплуатации производилась доводка дороги до проектной...

Первая примитивная тракторная дорога была проложена в феврале-марте 1932 г. между Нагаево и Элекчаном (196 км, ныне пос. Атка. И.П.) для заброски грузов на перевалочную базу на реке Хета. Параллельно с этим строились зимовья на 23, 47, 74, 152-м километрах...

(Продолжение следует)

Участок Колымской трассы. 1930-е гг. (Архив Ивана Паникарова, п. Ягодное, Магаданская обл.)

