

Контролёр орловских дорог

Ирина СОКОЛОВА

— Мне за свою работу не стыдно, — говорит начальник отдела лабораторного контроля и испытаний казённого учреждения Орловской области «Орловский государственный заказчик» Евгений Иванов. — Я знаю, что делаю её на совесть.

ПРОФЕССИЯ КАК ПРИЗВАНИЕ

Евгений Юрьевич Иванов — дорожник в третьем поколении. Начало трудовой династии положила бабушка, Лидия Ивановна Иванова. Когда-то она переехала из Николаевска-на-Амуре в Калугу, а оттуда в Орёл. Более 20 лет проработала инженером в дорожной лаборатории ФКУ «Упрдор Москва — Харьков». Маленький Евгений любил ходить к ней на работу.

— Там появились современные компьютеры, которых ещё ни у кого не было — это же интересно! Сейчас бабушка на пенсии, она ветеран труда. А вот мой отец, Юрий Александрович, до сих пор работает. Он получил высшее образование в Брянске, трудился в «Орёлгосзаказчике» заместителем начальника, стоял у истоков создания ГУП «Дорожная служба». Сейчас он заместитель главного инженера в ФКУ «Упрдор Москва — Харьков». Папа награждён нагрудным знаком «Почётный дорожник России». Мама, Любовь Александровна, — начальник лаборатории в АО «Дорожная служба». Родители познакомились в 80-е годы, когда работали в проектно-сметном бюро автодороги «Москва — Харьков», они вместе уже 35 лет. Оба — заслуженные ветераны труда, — с гордостью рассказывает Евгений о своих близких.

Не удивительно, что и сам он выбрал профессию дорожника. Окончил Орловский строительный колледж по специальности «строительство и эксплуатация зданий и сооружений», а затем Орловский государственный аграрный университет по специальности «промышленное и гражданское строительство».

Практику проходил в Госзаказчике. Сначала работал в проектно-отделе, затем стал заместителем начальника отдела, ну а позже — начальником отдела лабораторного контроля и испытаний, который занимается выборочным лабораторным контролем качества дорожно-строительных материалов. Ежегодно сотрудники лаборатории выполняют диагностику около 4500 км региональных, межмуниципальных и местных автомобильных дорог Орловской области.

АСФАЛЬТ БЕЗ БРАКА

Евгений рассказывает, как обычно проходит его рабочий день.

— Часть утра — в телефонных переговорах: необходимо договориться, куда ехать в первую очередь. Объектов много, приходится логически выстраивать день. Ребята выезжают на объекты, производят отбор сыпучих материалов, а также вырубок (керн) асфальтобетонного покрытия. Другие сотрудники нашего отдела делают их анализы, после этого мы оформляем документы, — поясняет мой собеседник.

Не могу не задать ему вопрос, который волнует многих орловцев — о качестве дорог, строительство которых ведётся в нашем регионе. По его словам, в целом оно хорошее.

— На дороге протяжённостью один километр мы берём две вырубки. Если они плохие, подрядчик устраняет так называемые «карты» — вырезает определённый участок (50 квадратных метров, сто квадратных метров). После этого проверяем новую «карту» и берём вырубку рядом. Если они хорошего качества — принимаем, снова плохие — работа продолжается дальше, —



Фото из личного архива
Евгения Иванова



Фото
Сергея
Мокроусова

рассказывает Евгений о процессе контроля подрядчиков.

По его словам, в среднем специалисты выявляют от 10 % до 20 % брака. Однако в последние годы дороги стали строить значительно лучше.

— Изменилась нормативная база, появились новые ГОСТы — на щебень, песок, асфальтобетон... Это привело к тому, что подрядчики стали работать качественнее, да и у нас появилось больше возможностей контроля за счёт современного оборудования: это асфальтоанализатор, установка для проведения испытаний на колеобразование, которая позволяет определить, появится ли на новой дороге колея, компьютеров, лабораторий и т. д.

Многие дороги в нашем регионе строят благодаря нацпроектам (вначале — «Безопасные качественные дороги», сейчас — «Инфраструктура для жизни»). К таким объектам особо пристальное внимание: брак подрядчик обязуется переделывать за свой счёт, пока не добьётся необходимого качества.

В этом году у «Орёлгосзаказчика» около 20 объектов, на 15 из них были обнаружены недочёты, которые подрядчиков

Многие дороги в нашем регионе строят благодаря нацпроектам (вначале — «Безопасные качественные дороги», сейчас — «Инфраструктура для жизни»). К таким объектам особо пристальное внимание: брак подрядчик обязуется переделывать за свой счёт, пока не добьётся необходимого качества.



заставили исправить. А вот то, что они грубо нарушают технологию строительства, например, кладут асфальт прямо в лужу, по словам Евгения, скорее, миф.

— Для большинства подрядчиков выкинуть асфальт в лужу — неоправданный риск. Дорогу не будут укладывать в ливень, — утверждает он. — К тому же есть кураторы, которые делают фото- и видеоматериалы, следят за ходом выполнения работ. Да и вообще сейчас больше возможностей делать работы качественно — например, стало легче перевозить материал на дальнее расстояние. Есть у нас подрядчики, которые привозят его из других областей. У них машины с подогревом, что позволяет выкладывать асфальт при температуре, соответствующей ГОСТу.

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ МЫ ЖДЁМ

Рассказал Евгений и о том, на каких значимых объектах в этом году ведётся дорожное строительство:

— Это, конечно, дорога Орёл — Ефремов. Она вошла в опорную дорожную сеть и помимо этого в программу нацпроекта. Дорога Глазуновка — Малоархангельск — Колпна — Долгое. Там три объекта: два в Колпнянском и один в Должанском районах. Участки общей протяжённостью более 24 км. Кстати, изначально было два участка, однако в ходе торгов образовалась экономия, поэтому было принято решение отремонтировать ещё один.

Дорога Болхов — Мценск — Новосиль, дорога Нарышкино — Сосково, где проходят в том числе школьные маршруты.

Завершаются работы по строительству первого в Орловской области пункта весового контроля в Мценском районе.



Фото из архива
«Орёлгосзаказчика»

Много было обращений от жителей по поводу автодороги Ливны — Русский Брод — Верховье. Там тоже образовалась экономия, благодаря чему в 2026 году будет отремонтирован ещё один участок — работы, кстати, уже начались.

В этом году «Орёлгосзаказчику» предстоит принять рекордный объём автодорог, выполненных по нацпроекту — около 90 км. На объекты подрядчик даёт гарантию в среднем восемь лет. А поскольку работы выполняют в этом году крупные подрядчики с большим опытом строительства дорог и в нашем, и в соседних регионах (АО «Брянскавтодор», АО «Дорожная служба», ООО «ГАЗ РЕСУРС»), за результат, по словам Евгения Иванова, можно не опасаться. Ну и к тому же их есть кому проконтролировать.

ДИНАСТИЯ ПРОДОЛЖИТСЯ?

Ну а завершить этот серьёзный разговор нам хотелось бы на лирической ноте.

Герой нашей сегодняшней публикации познакомился со своей будущей женой тоже на работе. Сейчас она в декретном отпуске, и, возможно, через несколько десятилетий мы напишем ещё об одном замечательном специалисте дорожной отрасли — уже в четвёртом поколении.