

Великий Сибирский путь

01.03.2011

Александр АНТОНЕНКО

[Восточно-Сибирская правда](#)

Иркутск

22 "22"

Дорожники приводят в порядок трансконтинентальную магистраль

Уникальна и удивительна судьба трансконтинентальной широтной магистрали Москва - Владивосток, прозванной в народе Сибирским трактом. За почти трёхсотлетнюю историю существования дороги мы привыкли и к легендам вокруг неё, и к невзрачному состоянию этой транспортной артерии.

"Самый длинный в мире"

Зарождение тракта относится к первой половине 18 века. 16 марта 1733 года был принят указ сената "О проведении самого длинного тракта в мире". При этом ставилась задача наладить регулярное почтовое сообщение восточно-сибирских городов с Томском и Петербургом. Уже к 1741 году были открыты почтовые станции, которые располагались друг от друга на расстоянии 25-30 вёрст, имели на содержании по четыре пары почтовых и по несколько ямских лошадей.

В пределах Восточной Сибири, от Ачинска до Иркутска, Сибирский почтовый тракт имел протяжённость 1200 вёрст. Воспоминания путешественников о нём весьма показательны: "Там и сям овраги, ухабы, ямы, дорога совершенно разбита непрерывно тянущимися по ней обозами, число которых с каждым годом увеличивается. Думать же о капитальном ремонте было бы праздной мечтой".

Чтобы покрыть затраты на содержание почтового тракта, правительство кроме натуральной повинности установило повозный сбор. Изымали его на организованных по тракту заставах. Так, стоимость проезда от Иркутска до Тулуна составляла 73 копейки, до Канска - 1 рубль 53 копейки. Это позволило уже в первый год собрать 239 тысяч рублей (сумма по тем временам огромная), удвоить расходы на ремонт и содержание многочисленных переправ.

Сибирский почтовый тракт заканчивался в Иркутске. В продолжение ему следовал водно-сухопутный Амурский тракт - через селения Разводная, Тальцинское до Лиственничного и по Байкалу на Мысовую, Верхнеудинск, Селенгинское и Нерчинск. Летом переправлялись на пароме, зимой - по льду на лошадях.

В 1803 году сенатом было принято постановление "О лучшем и удобнейшем устройстве сухопутной дороги вокруг Байкала ". На строительстве Кругобайкальского тракта, ставшего продолжением Сибирского, встречалось много непредвиденного. Узкая прибрежная полоса, загромождённая крупными валунами, сменялась сплошными прижимами скал, нисходящими прямо в озеро . Реки и ручейки, распадки даже после небольших дождей превращались в бурные потоки, которые разрушали земляное полотно, мосты и трубы. Не случайно за семь лет удалось построить лишь 120 вёрст - от Култук до Переёмной. Достройка продолжалась до 1867 года.

Параллельно велись работы по улучшению участка Иркутск - Моты - Култук. Руководство осуществлялось земской полицией Иркутского округа за счёт натуральной трудовой повинности. Перед первой мировой войной проезд в любое время года по Сибирскому, Амурскому и Кругобайкальскому трактам считался удовлетворительным. К сожалению, из-за мобилизации трудоспособного населения на войну, снижения ассигнований сделать удалось далеко не всё.

#### Лошадиные силы

В начале 1930-х годов ещё один участок нынешнего "Байкала" - так называемый Московский тракт - во многих местах оказался недоступен даже для гужевого транспорта. Из-за разрушения мостов, труб и больших участков земполотна проезд от Слюдянки до Танхой был просто невозможен. При составлении плана на 1933-1937 годы намечалась частичная реконструкция Московского тракта. В первую очередь включались участки, находящиеся в зоне Иркутского и Черемховского районов, имевших большое экономическое значение.

Намеченные темпы и объёмы оказались непосильными, так как не хватало ни средств, ни техники, ни материалов. О технологии и говорить не приходится. Представьте на минуту камнебоя с зажатым между ног, обутом в верёвочные лапти, куском базальта. Сидит и лупит со всей мочи двусторонним молотком по камню. Так готовили в те времена щебень для дорожной "одежды". А "утюжка" дорог! Две лошади, подгоняемые ремонтником, тащили за собой четыре окованных металлическим листом бревна ("утюг"), выравнивая и трамбуя песок и щебень.

Выполнить намеченное дорожникам не удалось ещё и из-за начавшейся Великой Отечественной войны. Армии была передана вся техника и ресурсы вместе с кадрами. В результате к концу 1945-го дороги области, в том числе и федеральные, оказались в плачевном состоянии.

Последующим толчком для приведения в порядок дорожного хозяйства стала прошедшая в Иркутске (август 1947-го) конференция по развитию производительных сил Сибири. Её решения и рекомендации превращали Приангарье в огромную строительную площадку. Закладываются Иркутская ГЭС, города Ангарск, Шелехов, Братск, Железногорск...

Резкое увеличение темпов производства, многократный рост автомобильного парка значительно увеличили объёмы перевозок. Маломощные местные дорожные участки не в состоянии были поддерживать на магистрали необходимый уровень проезда автотранспорта, да и пользовались дорогами как кому вздумается. Угольщики, к примеру, сотворили разрез прямо на московском отрезке Сибирского тракта, сбросив существовавшую дорогу на неблагоустроенную тропу. Этот прецедент послужил поводом для устройства асфальтобетонного покрытия на Сибирском тракте. "46 км Черемховского обхода с двумя путепроводами удалось построить тогда за счёт угольщиков", - вспоминают ветераны управления дороги "Прибайкалье".

В августе 1960-го был организован дорожно-строительный трест, в подряд которого было включено строительство Московского тракта с асфальтобетонным покрытием на участке Тулюшка - Тулун - Куйтун. Руководство работами осуществлялось одним из лучших дорожников области, начальником ДСУ-3 Финингентом Яковлевым. Кстати, многих его последователей старожилы знают и вспоминают с благодарностью. Среди них бывший руководитель управления дороги Николай Верёвкин, с участием которого возводились участки дорог Иркутск - Суховская, Слюдянка - Байкальск, обход г. Черемхова... Это и

кавалер ордена Трудового Красного Знамени Иван Кротов, под руководством которого была создана современная производственная база дорожников в Зиме и построено 38 км Московского тракта. В бытность руководителем управления Юрия Глушука была возведена первая и единственная на сегодняшний день в области дорога первой технической категории Иркутск - Ангарск, а ещё магистраль Култук - Монды...

Управленческий и инженерно-технический корпус упрдор "Прибайкалье" был в те, можно сказать, легендарные времена очень и очень силён. Люди росли вместе с дорогой и трудились на благо родного края.

- Этот энтузиазм - в их сердцах и крови, и его уже ничем не вытравишь, - говорит начальник отдела планирования и экономического анализа упрдор "Прибайкалье" Ирина Вагина. - У истоков многих строек стояли люди неординарные, отдавшие любимой профессии лучшие годы своей жизни.

- Никакие кризисы, дефолты, неплатежи не стали для них непреодолимым препятствием, - добавляет начальник отдела механизации и информационного обеспечения Ирина Куликова. - Они обходили препоны словно на поворотах: скорость хотя и сбавляли, но базу, направления деятельности сохранили.

Росли объёмы, строились ремонтные базы, АБЗ, жильё для дорожников. Уже к началу 1983 года автодорога располагала десятью асфальтобетонными заводами с камнедробильными базами и четырьмя прирельсовыми битумохранилищами, что позволило до 1985 года построить и реконструировать 146 км дорог с асфальтобетонным покрытием против 39 км в 1966-1975 годах. Росли темпы мостостроения: дорога "обзавелась" новыми переходами через реки Ока, Белая, Китой... Так "застой" и остался в памяти дорожников как время самого энергичного строительства.

Чему учит дорога

В народе говорят: дорога учит. Научила ли она нас чему-либо за последние годы? На своём веку помню как минимум полдесятка правительственных постановлений о завершении реконструкции Сибирского тракта, но ни одно из них так и не было выполнено. На сегодня треть автодороги Красноярск - Иркутск всё ещё не соответствует требованиям, предъявляемым к магистрали федерального значения. Десятки километров так и остались на уровне почтового тракта, сформированного нашими предками. Следы осенней распутицы, весенних паводков, низких температур отчётливо проявляются на покрытии бывшей гужевой дороги, не знавшей комплексного подхода к проектированию и строительству. В итоге "Байкал" на глазах терял свою несущую способность. И стояли многие его участки пыльными и разбитыми, вызывая гнев сотен автомобилистов, нанося непоправимый вред окружающей среде.

Что же касается Кругобайкальской трассы, которая от Иркутска идёт в обход моря-озера, то здесь иная беда. При всей красоте природного ландшафта наслаждаться поездкой на автомобиле тут весьма опасно. Сложность рельефа, узость дорожного полотна, горный серпантин при высокой интенсивности движения требуют от водителей и дорожников предельной концентрации сил, напряжения. Частые снежные заносы и гололёд делают её опасной, особенно для автопоездов, требующих совершенно другого уровня надёжности.

А что же дорожники, те, кому судьбой вручён Сибирский тракт? Есть ли у них надежда хотя бы в обозримом будущем привести его в божеский вид?

- Очень хотелось бы ответить "да", - говорит начальник управления дорог "Прибайкалье" Олег Шандрук. - С вводом в эксплуатацию дороги Чита - Хабаровск ("Амур") резко возросло значение этого транспортного коридора, обеспечивающего связь не только запада и востока России, но и Европы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Сейчас нашей магистрали уделяется более пристальное внимание со стороны руководства Росавтодора и местных властей. Из года в год увеличиваются объёмы финансирования, строительства и ремонта. Если в 2000 году общий объём финансирования составлял 340 млн. рублей, в 2005-м - 755 млн., то в 2010-м - 3,7 млрд.

Особенно обнадеживает наметившийся новый виток в развитии главного транспортного стержня - дороги М-53 "Байкал". Введены в эксплуатацию второй и третий пусковые комплексы Тайшетского обхода, в составе которых 15,4 км дороги второй технической категории, путепроводы через ВСЖД и трассу Тайшет - Абакан, автодорожные мосты через реки Большая и Малая Тайшетка, транспортная развязка типа "клеверный лист", позволившая пересекать федеральную дорогу в любом направлении. Обход исключает переезд через железную дорогу в одном уровне, снимает проблему не только по транзиту (а это 8-9 тысяч машин в сутки), но и по ремонту, содержанию и аварийности на городских улицах.

На самом напряжённом и опасном при паводках участке Замзор - Камышет специалистами ЗАО "Мостострой-9" возведён 66-метровый железобетонный мост. Отремонтированы мосты через реку Китой в Ангарске, через Олху в районе города Шелехова, два моста в Слюдянском районе и один в Нижнеудинском - через Мару.

- Остаётся решить несколько серьёзных проблем, - говорят дорожники. - Это обход городов, через которые проходит тракт, избавление от участков с гравийным и щебёночным покрытием и пересечения с железной дорогой в одном уровне.

В прошедшем году управлению дорог выделено 3,7 млрд. рублей, из них на строительство и реконструкцию направлено 2,4 миллиарда. Введены в эксплуатацию три объекта общей протяжённостью 34,4 километра и 543 погонных метра мостов. Это 24-километровый обход города Иркутска и 10-километровый участок М-53, примыкающий к обходу Тайшета. А ещё отремонтированы три моста и сделано 90 км поверхностной обработки дорожного покрытия. Также капитально отремонтированы две трубы и выполнен ремонт трёх мостов на автодороге "Виллой".

Впечатляет обход города Иркутска. Его строительство было начато в середине 1990-х. В районе села Мамоны развернули дорожно-строительный комплекс, приступили к земляным работам, строили искусственные сооружения. Именно здесь была собрана первая в регионе металлическая гофрированная труба. Однако после ликвидации централизованного дорожного фонда стройку "заморозили". Вернулись к ней лишь в 2007-м, а уже в прошлом году открыли движение.

Обход - это прежде всего улучшение условий движения для транзитного транспорта по скорости и, следовательно, по времени. А ещё улучшение экологической обстановки в Иркутске и Шелехове, с удалением из них транзитного потока. Кстати, в управлении дороги уже имеется несколько заявок по размещению объектов сервиса: мотелей, автозаправочных станций, станций технического обслуживания и других.

Готовь сани летом

- Мы руководствуемся федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России до 2015 года", - поясняет Олег Шандрук. - Проект имеет большое значение в развитии межконтинентального транспортного коридора "Транссиб", обеспечивающего перевозки в евроазиатских сообщениях. Его основное направление - повышение пропускной способности и безопасности движения.

Федеральной программой на строительство и реконструкцию в 2011 году выделено 1,5 млрд. рублей, столько же и на капитальный ремонт. Планируется ввести третий пусковой комплекс автодороги М-53 протяжённостью

8,2 км и продолжить строительство четвёртого комплекса (1296-1320 км) в Нижнеудинском районе. Будут проводиться работы по реконструкции моста через Оку протяжённостью 330 метров на 1626 км автодороги М-53, который находится в аварийном состоянии. В текущем году на этот объект выделено 200 млн. рублей, в 2012-м обещаны ещё 550 миллионов. Планируется включить в программу строительства участок М-53 (1251 - 1261 км) с путепроводом через ВСЖД в Тайшетском районе.

В этом году также начнётся строительство двухкилометрового участка с мостом в Тулунском районе, на который выделяется 300 млн. рублей. Будет завершена разработка проектов на ликвидацию последних 18 км дорог, имеющих переходный тип покрытия, в Тулунском и Куйтунском районах; в планах - капитально отремонтировать пять участков М-53 и один автодороги "Вилуя" общей протяжённостью 26 км.

Трансконтинентальная магистраль на Иркутском участке (909 км) реконструируется уже без малого 50 лет, но так и не может избавиться от гравийных разрывов. Вот почему радуется каждый виток в развитии главного транспортного стержня Приангарья. Жаль только, что "витки" эти очень уж протяжённые во времени.