

АВТОДОРОГА «ВИЛЮЙ»



НАЧАЛЬНИК
ФКУ УПРДОР «ВИЛЮЙ»
Николай Иванович
Андреев

Автомобильная дорога федерального значения «Виллой» соединяет сибирскую сеть автомобильных дорог России с «Колымой», ведущей в Магадан, от которой в перспективе планируются направления автотрасс на Анадырь и Петропавловск-Камчатский, и с дорогой «Лена», выходящей на Большой Невер, соединяющейся с дорогой «Амур».

Якутская часть этого маршрута существовала с XVI–XVII века. Тогда по нему, максимально используя реки, двигались российские первопроходцы, построившие первые остроги в Виллойске, Якутске и в конце сухопутного участка – Охотске. Позднее здесь же провел обозы со снастями для своих судов Витус Беринг, добравшийся затем до Камчатки.

В дальнейшем вдоль р. Виллой был налажен почтовый тракт, по которому с помощью ямской гоньбы регулярно доставляли почту до Охотска. По нему же на поселение в студеные края отправляли декабристов и других революционеров. Например, в Виллойске отбывали ссылку Николай Чернышевский, Александр Бестужев-Марлинский, Емельян Ярославский, Григорий Орджоникидзе и др.

Однако маршрут, важнейший в стратегическом и экономическом отношении, благополучно забросили на столетия. Отчасти этому способствовало развитие авиации, морского и речного флота, железных дорог.

Строительство автомобильной дороги Якутск – Виллойск – Мирный шло с 1940-х годов. Более интенсивная

и плановая работа на автодороге началась в 1970-е годы. Необходимость строительства была обусловлена освоением нефтегазовых месторождений и развитием алмазодобывающего производства на западе республики.

В 1992 году состоялся визит в Нюрбу назначенного тогда вице-премьером Республики Саха (Якутия) Вячеслава Штырова. Добираться до поселка, расположенного в 30 км от райцентра, ему пришлось целый день. Вернувшись, Штыров жестко поставил вопрос: если мы хотим развивать экономику, нужно обеспечить гарантированный проезд от Якутска в западные районы республики. Нашлись силы и средства, и дело сдвинулось с мертвой точки. Но вихрь постперестроечных экономических проблем, закруживший Якутию, отодвинул решение этой задачи еще на 10 лет. Лишь в начале XXI века, когда Вячеслав Штыров стал президентом республики, ему удалось завершить тот давний план. Все предприятия Якутии строили дорогу, обеспечившую транспортное сообщение с территориями, на которых проживает 30% населения региона.

Интенсивное строительство автодороги велось в период с 2002 по 2005 год. В 2005 году был ликвидирован грунтовый разрыв на участке Якутск – Мирный без строительства искусственных сооружений для преодоления водных преград.

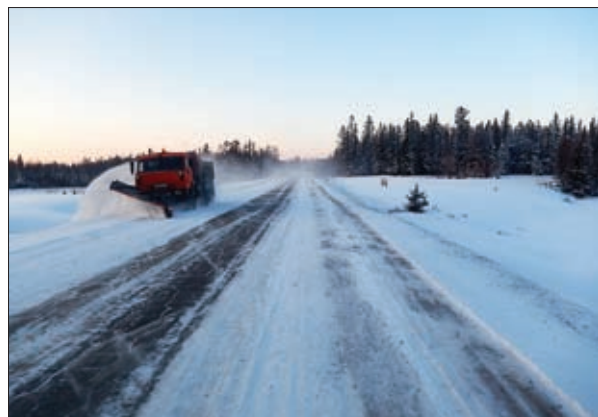
Управление автомобильной дороги общего пользования федерального значения «Виллой» Федерального дорожного агентства (ФКУ Упрдор «Виллой») создано 1 октября 2007 года на основании постановления Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2007 года №566 «О внесении изменения в постановление Правительства РСФСР от 24 декабря 1991 года №62 «О включении в перечень федеральных дорог автодороги «Виллой» и распоряжения Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2007 года №1250-р «О создании ФГУ Упрдор «Виллой». 1 октября 2007 года приказом Федерального дорожного агентства №76 утвержден устав ФГУ Упрдор «Виллой». Распоряжением Территориального управления Федерального агент-

1



ОБЕСПЫЛИВАНИЕ УЧАСТКА СТРОИТЕЛЬСТВА АВТОДОРОГИ «ВИЛЮЙ» 582–592-Й КМ (СДАН В 2014 ГОДУ)

2



СКОРОСТНАЯ ОЧИСТКА ОБОЧИН ОТ СНЕГА КДМ. УЧАСТОК СОДЕРЖАНИЯ 609–808-Й КМ АВТОДОРОГИ «ВИЛЮЙ»

ства по управлению государственным имуществом по Республике Саха (Якутия) от 30 ноября 2007 года №01-03/810 и распоряжением Территориального управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом по Иркутской области от 29 декабря 2007 года №875 было закреплено федеральное имущество на праве оперативного управления за ФГУ Упрдор «Виллой». 1 января 2007 года приказом Федерального дорожного агентства исполняющим обязанности начальника управления был назначен Петр Андреевич Галаев. С 12 мая 2009 года ФКУ Упрдор «Виллой» возглавляет Николай Иванович Андреев.

Федеральное казенное учреждение «Управление автомобильной дороги общего пользования федерального значения «Виллой» Федерального дорожного агентства» выполняет функции заказчика по реконструкции, строительству, ремонту, капитальному ремонту и содержанию федеральной автодороги «Виллой», строящейся от автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска общей протяженностью 2117,5 км, в том числе с твердым покрытием протяженностью 1293,4 км, автозимник протяженностью 836 км, в том числе по Республике Саха (Якутия) – 242,6 км, по Иркутской области – 581,5 км, с наличием 52 мостов и 1142 водопропускных труб.

Автодорога «Виллой» имеет большое значение для западной части Якутии, соединяя столицу республики с населенными пунктами 7 районов с выходом на федеральную автомобильную дорогу М-53 «Байкал» и транспортную опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации.

В инфраструктуре транспортного комплекса Российской Федерации автодорога «Виллой» является единственной автодорогой Республики Саха (Якутия) и северо-востока Иркутской области, где сосредоточены основные нефтегазовые и алмазодобывающие производства. Основной грузопоток тяжеловесного транспорта по автомобильной дороге «Виллой» в основном образуется в двух направлениях: Таас-Юрях – Ленск – Мирный и Якутск – Кысыл-Сыр – Виллойск. В связи

с промышленным освоением месторождений полезных ископаемых по маршруту Таас-Юрях – Ленск – Мирный основным видом груза являются строительные грузы и оборудование для нефтедобывающих организаций, а по маршруту Якутск – Кысыл-Сыр – Виллойск доставляются в основном различные виды топлива (бензин, дизельное топливо, ГСМ и т.д.).

Автомобильная дорога «Виллой» представляет наиболее короткий наземный путь к федеральным автомобильным дорогам республики: «Лена» (Большой Невер – Томмот – Якутск) и «Колыма» (Якутск – Магадан). С окончанием строительства и реконструкции дорог «Лена», «Колыма» и «Виллой» будет сформирована опорная сеть, которая пространственно свяжет разделенные составные части хозяйственной системы Республики Саха (Якутия), делая ее более компактной, соединив наземным путем с Иркутской, Амурской и Магаданской областями.

В настоящее время сквозное движение по маршруту Якутск – Братск и до Тулуна с выходом на федеральную автомобильную дорогу М-53 «Байкал» возможно только в зимнее время (с начала декабря до первых чисел апреля) по автозимнику.

У строящейся федеральной дороги «Виллой» есть особенность – на ней невозможно обеспечить круглогодичное бесперебойное движение по следующим причинам:

- наличие автозимника протяженностью 836 км между поселками Таас-Юрях и Верхнемарково, по которому сквозное движение возможно только в зимнее время – с 15 декабря до 1 апреля;
- отсутствие искусственных сооружений на 7 реках, по которым в летнее время – с 15 июня по 5 октября – проезд обеспечивается путем обустройства 5 паромных, 2 понтонных переправ при низкой воде.

Для того чтобы обеспечить круглогодичный проезд и привести в нормативное состояние участки автомобильной дороги от Мирного (Таас-Юрях) до Якутска, по поручению руководства Росавтодора



ФКУ Упрдор «Вилюй» разработало проект программы развития строящейся автомобильной дороги «Вилюй» на 2015–2020 годы, предусматривающий решение трех основных задач:

- строительство мостовых переходов на участках действующей автомобильной дороги от Якутска до Мирного (Таас-Юрях);
- реконструкция и капитальный ремонт участков действующей автомобильной дороги со стороны Якутска;
- строительство автомобильной дороги на участке автозимника Верхнемарково – Таас-Юрях.

Уже сейчас на трассе заметны существенные перемены в деле содержания дороги в нормативном состоянии, обеспечения безопасности перевозок. Появилась новая современная техника, в частности комбинированные машины, которые могут работать и как самосвалы, и как грейдеры, и как разбрасыватели гравия и песка. Они могут и поливать, и подметать дорогу. Вдобавок они оснащены средствами ГЛОНАСС, и их местонахождение постоянно контролируется. Работает передвижная дорожная лаборатория, контролирующая состав грунта. Постоянно ведутся плано-предупредительные работы по сохранению откосов насыпей и габионов на опасных участках, они также покрываются синтетической тканью, предохраняющей откосы от разрушения.

Продолжается работа по обеспечению строительства мостов в Вилюйской группе районов через малые реки. Реконструкция мостовых переходов – дело, не теряющее остроты. Многие из них сооружались в 1950–1960-х годах, когда нагрузка автомобилей на них была значительно ниже. Так что, по сути, это будет уже не ремонт мостов, а строительство новых.

С переходом автодороги в федеральную собственность более стабильно стали работать на трассе подрядные организации, возросла их рентабельность. Этому способствовал переход на более долгосрочные контракты, так что предприятия могут уверенно планировать развитие своего бизнеса. До сих пор это было делать сложнее. Хотя и сейчас процедуры торгов вызывают некоторые нарекания, поскольку проводятся они в неудобный период и предприятия не успевают производить доставку грузов на свои участки до распутицы, когда закрываются переправы через водные преграды.

Также в последние годы были проведены работы по оценке (согласно Федеральному закону от 9 февра-

ля 2007 года №16-ФЗ «О транспортной безопасности») уязвимости объектов транспортной инфраструктуры большинства мостовых переходов, находящихся в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Вилюй». Из них к категорированным относятся 20 мостов.

В рамках реализации комплексной программы из федерального бюджета предусматривается выделение денежных средств на оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств системами, обеспечивающими транспортную безопасность. В первую очередь ими оснащаются объекты, входящие в «группу риска»: Северокавказский регион, скоростные магистрали с большим пассажиропотоком, крупные железнодорожные вокзалы, аэропорты. И здесь необходимо понимать, что любая мера, направленная на повышение уровня безопасности ОТИ и ТС, будь то банальная установка камеры видеонаблюдения или ввод в эксплуатацию интеллектуальной системы, является эффективной и может сыграть решающую роль в предотвращении акта незаконного вмешательства в центральных регионах, где плотность населения на 1 кв. км превышает 75 человек.

В условиях вечной мерзлоты, где плотность населения всего 3 человека на 1 кв. км, стоимость установки и дальнейшей эксплуатации оборудования для объектов транспортной инфраструктуры будет значительно выше, чем в Центральной России. При устройстве технических средств обеспечения транспортной безопасности по автомобильной дороге «Вилюй» основные причины удорожания могут быть следующими:

- большая удаленность объектов транспортной инфраструктуры от населенных пунктов, а также отсутствие линий электропередачи, подающих электроэнергию для оборудования объекта транспортной инфраструктуры;
- отсутствие сотовой связи и автоматизированных станций на большем протяжении автомобильной дороги;
- резко континентальный климат, который может повлиять на эксплуатацию электронных приборов (перепады температур от +35 до –60°С).

В ближайшие годы специалистам ФКУ Упрдор «Вилюй» и подрядных организаций, занятых на содержании автомобильной дороги «Вилюй», предстоит большая работа по оснащению систем безопасности на объектах транспортной инфраструктуры.