

## ОТ ЯМСКИХ ТРАКТОВ ДО СОВРЕМЕННЫХ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ

*Становление дорожного хозяйства Московской области — крупнейшего региона России, а по населению и стран СНГ, — результат самоотверженного труда многих поколений дорожников. Но мало кто из современных автомобилистов знает, что уже в XIV-XV вв. на территории нынешней Московской области существовала разветвленная сеть ямских дорог — Можайская, Волоколамская, Тверская, Дмитровская, Ордынская и другие. Об этом наш исторический очерк.*

### Борьба с бездорожьем в России XIV — начале XX веков

В главе «О мытах, о перевозах и о мостах» «Уложения» царя Алексея Михайловича излагаются правила содержания ямских трактов. Ямские слободы, располагавшиеся на этих грунтовых дорогах через каждые 40-50 верст, ведали содержанием подставных (сменных) подвод, выдачей подорожных документов и благоустройством дорог. Ямская служба основывалась на натуральной ямской повинности, занималась выделением ямщиков с подводами, обслуживала почту (находившуюся в ведении Посольского Приказа). Мероприятия по благоустройству дорог в то время в основном сводились к укладке гатей, сооружению переправ, заделке выбоин и т. д.

Как следует из писцовых книг, ширина больших (ямских) дорог принималась в три сажени (6,4 м), дорожная полоса полевых (проселочных) дорог имела ширину всего две сажени, это разграничение сказывалось и на техническом состоянии ямских дорог.

Ямская дорога «должна быть чищена от леса и кустарника с пеньем да камнем; должна быть широка, иметь мосты крепкие, для противодействия воде и всякой мокроте; должна быть исправляема каждую весну», — так было записано в поверстном акте от 1599 года.

Во второй половине XIX века, особенно после отмены крепостного права в 1861 году, Московская губерния переживала период экономического подъема и реформ. 1 января 1864 года Император Александр II подписал именной Указ «О создании губернских и уездных земских учреждений» и Положение об их деятельности. Одним из пунктов нового закона стало устройство и содержание, принадлежащих земству путей сообщения.

В Положении говорится, что к функциям губернских земских учреждений, в частности, относится: отнесение проселочных и полевых дорог в разряд губернских или уездных; назначение сборов с проходящих или проезжающих по

губернским земским дорогам, мостам и переправам.

При открытии земских учреждений все дороги, исправлявшиеся за земский счет, в Московской губернии разделили на два разряда: одни исправлялись натуральной повинностью жителей губернии, исправление других дорог производилось за счет специального 32-копеечного сбора с крестьян.

В марте 1866 года Губернское собрание утвердило предложенное Губернской управой разделение дорог на губернские и уездные.

Заведование всей сетью казенных и земских улучшенных путей, имеющих губернское значение, значительными мостами вне губернских трактов, а также дальнейшее развитие сетей с постройкой новых



Первая каменная мостовая на областных дорогах. Каширский РДО. 1935 г.



Строительство первых километров булыжных мостовых в Ногинском районе. Работы ведет Ногинский РДО. 1932 г.

шоссе было сосредоточено при Губернской земской управе в особом дорожном отделе.

Управа в период 1866 – 1867 годов осуществляла прием грунтовых и шоссейных дорог от Строительного отделения Московского губернского правления и Министерства путей сообщения; руководство ремонтом и постройкой губернских дорог осуществлял дорожный отдел.

В 1868 году начали действовать Губернский земский дорожный отдел по устройству и содержанию дорог и 13 уездных земских дорожных отделов в Серпуховском, Можайском, Верейском, Рузском, Волоколамском, Дмитровском, Московском, Богородском, Бронницком, Звенигородском, Клинском, Коломенском, Подольском уездах.

Ко времени введения земских учреждений в губернии были такие шоссейные дороги: Петербургская, Ильинская, Ярославская, Нижегородская, Рязанская, Варшавская, Серпуховская, Измайловская и Котляковская, которые содержались на средства казны, а также тракты Можайский, Дмитровский, Старо-Калужский, Котляковский, Бутырский.

На содержание дорог в Московской губернии взимался подушный сбор в размере 32 коп. с податной души. Дороги содержались также за счёт губернского земского сбора. Дороги были приняты Земством в октябре 1867 года.

В Деле «Об открытии Московского губернского очередного земского собрания в 1868 года» говорится: «Дорожная повинность составляет, бесспорно, одну из важнейших отраслей земского хозяйства. Для Московской губернии, где Москва, как столичный город и центр русской промышленности, устройство хороших путей сообщения имеет большое значение и составляет насущную потребность. Губернское собрание считает единственно возможным способом улучшения путей сообщения Московской губернии приведение в исправность дорожных сооружений, постепенное увеличение шоссейных участков, а также обеспечение возможностей для проезда посредством прорытия водосточных и водоотводных канав и выравнивания рытвин и водомоин».

В 1871 году в ведение Земству были переданы казенные шоссе в пределах губернии, находившиеся ранее в ведении

Министерства путей сообщения, всего 518 вёрст.

Всего Земством с 1868-го по 1887 год было построено 472 версты шоссейных дорог; в стадии строительства находилось 507 вёрст, в ремонте – 981 верста. В основном велись работы «по постройке и исправлению небольших мостов, осушению грунтовых дорог с помощью боковых водосточных и поперечных водоотводных канав, шоссирования отдельных, в основном низких участков, по планировке и улучшению грунтовых дорог».

Взимание шоссейного сбора в Московской губернии производилось посредством сети земств, расположенных на местах наибольшего проезда, по таксе, определяющей сбор с каждой лошади за расстояние до ближайшей смежной заставы, в зависимости от рода повозки и особо для летнего колесного и зимнего санного пути. Наблюдения за правильностью сборов было возложено на агентов дорожных отделов.

Первый министр образованного в 1865 году Министерства путей сообщения – Павел Петрович Мельников – внес огромный вклад в становление и развитие дорожных отделов.

В начале XX века дороги, находившиеся в ведении МПС, строили за счёт казны: земству было предоставлено право взимать дорожный сбор за проезд по этим дорогам.

Размер субсидий, предоставляемых государством для ремонта дорог, находившихся в ведении земства, был различен для разных губерний (на содержание 1 версты в Московской губернии выделялось 400 руб.). Одним из источников пополнения местных бюджетов были дорожные сборы – полошадные, мостовые и др. Сумма этих сборов устанавливалась местными властями. Мостовой сбор взимался как за





Егорьевский РДО ведет строительство подходов к деревянному мосту на областной дороге. 1933 г.

проезд по мосту, так и с судов, проплывавших под ним. Лошададный сбор зависел не от веса перевозимого груза, а от количества лошадей в упряжке. Сбор за проезд по дорогам взимался на сооруженных заставах шоссейных дорог, находившихся в ведении земств.

Стоимость строительства одной версты шоссе (без искусственных сооружений) составляла около 10.000 рублей, а годовая стоимость содержания и ремонта 1 версты шоссе (также без искусственных сооружений) – около 400 рублей, 6% оплаты платежей по займу с погашением – 600 руб. Итого на одну версту шоссе в год – 1.000 рублей, а вместе со строительством 11.000 рублей.

Стоимость строительства одной версты грунтовой дороги (без искусственных сооружений) составляла 200 рублей. Годовая стоимость содержания и ремонта одной версты грунтовой дороги – 150 рублей, 6% оплаты платежей по займу с погашением – 12 руб. Итого на одну версту в год – 162 рубля, а вместе со строительством – 362 рубля.

В бюджете земства затраты на дорожное строительство составляли от 13% до 1%. Поскольку денег у крестьян практически не было, то повсеместно использовалась натуральная повинность. Из Постановле-

ния Московского губернского распорядительного комитета: «С 1 июня 1914 года к ремонту дорог привлекается всё сельское население в возрасте от 16 до 60 лет. Каждый прибывший на работу, согласно постановлению, обязан иметь лошадь с таратайкой, железную лопату, в каждой группе должно быть не менее 15 кирок или мотыг, десять топов, две конные волокуши для выравнивания полотна дороги, 40 аршин тонкой бечевки, одна бочка для доставки воды, несколько трамбовок, окованных железом. Работа должна производиться с 4 час. 30 мин. утра до 8 час. вечера с 2-часовым перерывом на обед».

До 1916 года в Министерстве путей сообщения дорогами ведал отдел шоссейных дорог

Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог; для надзора за состоянием дорог и расходованием средств была учреждена Дорожная инспекция.

Законом № 269 от 18 сентября 1916 года в составе Министерства путей сообщения было создано Управление шоссейных дорог «Упшоссдор», в ведении которого сосредоточились все шоссейные, мощенные и грунтовые дороги общего пользования.

## Советская власть создаёт «Мособлдортранс» (1918 – 1932 гг.)...

В марте 1918 года был принят Декрет ВЦИК, предписывающий:

*«Образовать при Советах Рабочих, Солдатских и Крестьянских депутатов дорожные секции, которые принимают все права и обязанности по дорожному делу местных самоуправлений».*

В 1922 году в соответствии с Постановлением ВЦИК и СНК в непосредственное ведение дорожных отделов Управлений коммунального хозяйства Исполкомов передаются все шоссейные и грунтовые дороги со всем дорожным аппаратом и средствами, а также все переправы с паромными и лодками, находившиеся ранее



Строительство ул. Советская в п. Луховицы, 1939 г. Первый приобретенный трактор ХТЗ с волокушей и первый мотокаток.



## Историческая ретроспектива

в подчинении дорожных отделов Московской губернской земской управы.

В 1928 году общая протяжённость государственных, республиканских и областных проезжих дорог составила 4.254 км, в том числе с твёрдым покрытием — 4.127 км; грунтовых улучшенных и профилированных — 127 км. На 10 тысяч человек приходилось 26,4 км проезжих дорог.

В феврале 1929 года дорожный отдел Московского управления коммунального хозяйства МКХ был снова на короткое время переименован в Московский губернский дорожный отдел. Он продолжал заниматься ремонтом и содержанием шоссейных и грунтовых дорог губернии.

В 1930 году Московский губернский дорожный отдел был переименован в Московское областное дорожно-транспортное управление «Мособлдортранс» — организацию двойного подчинения: Мособлисполкому и Центральному управлению шоссейных и грунтовых дорог.

### ...и районные дорожные отделы (1932 — 1934 гг.)

В 1932 году было принято Постановление СНК РСФСР «Об организации дорожных районных отделов при РИКах». На основании этого документа принято постановление Исполкома Мособлсовета от 8 августа 1932 года «О составлении смет шоссейных и грунтовых дорог Московской области и ходе дорстроительства в 1932 году». В нем, в частности, предписывается:

*«... Организовать в течение 1932 года при РИКах дорожные отделы, в первую очередь в 35 наиболее важных по значению в дорожном хозяйстве районах и затем в других 25 районах».*

Райдоротделы были созданы практически во всех районах Московской области в течение 1932 — 1934 гг. Это были уже действенные производственные и хозяйственные организации, занимающиеся ремонтом и содержанием дорог.

### На дороге появляется «Мособлдоротдел»

9 марта 1938 года Совет Народных Комиссаров Союза ССР принимает документ, коренным образом меняющий структуру дорожных органов:

«Об управлении республиканским и местным дорожным хозяйством». Так появилась самостоятельная дорожная организация по строительству, ремонту и содержанию дорог республиканского, областного и местного значения

Были созданы местные дорожные органы: в центре стоял «Мособлдоротдел» — прародитель «Мосавтодора», а на местах в районах — ДУ (затем ДЭУ) для строительства, ремонта и содержания дорог республиканского значения; и Райдоротделы (производственные единицы) для выполнения тех же функций на дорогах областного и местного значения.

3 июля 2013 года исполнилось 75 лет со дня основания ГУ МО «Управления автомобильных дорог Московской области «Мосавтодор», протечей которого был Московский областной дорожный отдел «Мособлдоротдел» (сокращенно МОДО). Именно 3 июля 1938 года было подписано Постановление Московского областного исполнительного Комитета Советов РК и КД № 36/26 «Об организации областного дорожного отдела и приемке от «Упшоссдора»



Дорога «Кашира – Серебряные пруды», 1937 г.





Разбивка профиля кювета по изготовленному шаблону, 1939 г.

УНВД по Московской области». Из подчинения «Упшоссдора» были изъяты дороги республиканского и местного значения и переданы вновь образованному Московскому областному дорожному отделу и вновь созданному для руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского и областного значения Главному управлению дорог при СНК республики «Главдорупру». В ведении «Упшоссдора» остаются дороги союзного значения и правительственные подъезды. «Мособлдоротдел» принял от «Упшоссдора» УНКВД 870,6 км дорог по прилагаемому титульному списку, причем сеть дорог была сразу закреплена за существующими 19 райондоротделами и шестью вновь организуемыми дорожно-эксплуатационными участками; за которыми была закреплена сеть дорог республиканского значения. Областные дороги были закреплены за районными дорожными отделами.

Было утверждено штатное расписание «Мособлдоротдела» в количестве 70 человек. Заведующим был назначен Матвей Николаевич Перепел-

кин. Всего «Мособлдоротдел» принял от «Упшоссдора» республиканских дорог – 506 километров, в том числе усовершенствованных – 51 км, каменных – 271 км, грунтовых профилированных – 97 км, грунтовых естественных – 86 км; областных дорог – 365 км, в том числе усовершенствованных – 8 км, каменных – 161 км, грунтовых профилированных – 48 км, грунтовых естественных – 148 км. Также в «Мособлдоротдел» были переданы местные дороги – 9715 км, в том числе с твердым покрытием – 1.015 км; грунтовые

улучшенные, профилированные и естественные – 8700 км.

За прошедшие 75 лет «Мособлдоротдел» – «Мосавтотодор», а также его районные дорожные организации неоднократно претерпевали реорганизацию и соответствующие переименования.

## «Мособлдоротдел» в период Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг.

Великая Отечественная война прервала созидательный труд дорожников области. Из «Мособлдоротдела» были призваны практически все специалисты-дорожники, а большая часть техники была передана Военным автомобильным дорогам.

В Московской области были полностью или частично оккупированы 24 района. В октябре-ноябре-декабре 1941 года при обороне Москвы дорожные части под огнем врага занимались восстановлением, ремонтом, содержанием дорог.

В декабре 1941-го – январе 1942 года при контрнаступлении под Москвой дорожники расчищали снег, засыпали воронки, построили и восстано-



Строительство дороги Луховицы – Дединово у молокозавода, 1940 г.



# Историческая ретроспектива



Наведение понтонного моста

вили 264 моста общей протяженностью свыше 7 км.

В период боев 1941 года по территории Московской области пролегли две фронтные дороги: Тума – Егорьевск и Луховицы – Зарайск – Ступино и две рокадные: Орехово-Зуево – Зарайск и Фряново – Ногинск. Некоторые дороги стали военно-автомобильными. По одной ВАД было закреплено за каждой сражающейся армией: 16-я армия – Дмитров – Теряево; 5-я армия – Хлебниково – Нахабино – Звенигород; 43-я армия – Воскресенск – Михнево – Стремиллово; 49-я армия – Коломна – Ступино и рокады.

Потери были велики. Вечная память героям-дорожникам «Мособлдоротдела», не вернувшимся с войны! ДЭУ и РДО остались практически без профессиональных кадров и без дорожной техники. Все пришлось начинать с нуля.

За время Великой Отечественной войны дорожными войсками было построено 17 тысяч километров дорог с деревянным и каменным покрытием, восстановлено и отремонтировано более миллиона (!) мостов. За героический подвиг наградами Родины были награждены тысячи воинов личного состава тыла, в том

числе 21 тысяча военнослужащих дорожных войск, в их числе и дорожники «Мособлдоротдела».

## Послевоенное восстановление отрасли (1945 – 1959 гг.)

«Мособлдоротдел», потерявший в годы ВОВ более половины своих кадровых специалистов-дорожников, и оставшийся почти без техники и транспорта, как мог восстанавливал существовавшие дороги и мосты, чтобы обеспечить проезд автомобильного и гужевого транспорта (за-

делка, засыпка, выравнивание воронок, ям и колеи любыми имеющимися средствами: песком, шлаком, бревнами, камнем и т.д.). Наибольшие трудности и основные затраты сил и средств приходились на восстановление мостов.

Всего на дорогах Московской области «Мособлдоротделу» надлежало восстановить 438 мостов общей протяженностью 7 км и 140 км дорог. В целях обеспечения мостовыми конструкциями в Серпухове силами 122-го ОМСБ была создана фронтальная мостовая база, которая изготовляла дощато-гвоздевые фермы Гау-Журавского.

В течение 1946 – 1947 гг. капитально отремонтировано 190 км дорог республиканского и областного значения с твердым покрытием и 1200 пог. м мостов.

В дорожные организации возвращались фронтовики: в аппарат «Мособлдоротдела» пришел молодой инженер-дорожник, офицер, прошедший всю войну в дорожных войсках, **Иван Григорьевич Тарасов**, который в 1935 году окончил Московский инженерно-строительный институт им. Куйбышева; в 1941 – 1945 гг. он был командиром ДКУ-1



Вновь построенная дорога областного значения «Шаховская – Середа». Обслуживает Шаховское ЛУАД.



ВАД – 6, начальником отряда 3-го Военно-дорожного управления, командиром отдельного дорожно-строительного батальона на Брянском и 1-м Белорусском фронтах. Награжден тремя боевыми орденами и многими медалями. В 1946 – 1960 гг. Тарасов был главным инженером «Мособлдоротдела», с 1953 года – начальником Управления дорожного и транспортного хозяйства Мособлсполкома.

В 1950 году начальником вновь созданного Управления дорожно-мостового строительства (впоследствии треста «Мособлдорстрой») был назначен **Андрей Семенович Глыбин**. Во время войны он был уполномоченным Московского военного округа, возглавлял опергруппу по организации подпольной работы в г. Москве. С 1950-го по 1972 год руководил трестом «Мособлдорстрой», награжден орденом и медалями. Именно Тарасов и Глыбин начали создавать сеть дорог Московской области в послевоенные годы.

Существовавшие в то время маломощные дорожно-эксплуатационные участки и районные дорожные отделы не могли выполнить значительный объем по строительству и капитальному ремонту дорог и мостов. Поэтому в целях осуществления комплексной механизации трудоемких и тяжелых работ в строительстве и восстановлении автомобильных дорог было принято решение организовать в 1948 – 1949 годах в системе Главдорупра машино-дорожные станции (МДС), обеспечив их горючим и смазочным материалом из фондов, выделяемых республике; произвести подготовку механиков-дорожников; установить комплект основного оборудования МДС и ремонтной мастерской. Это были первые серьезные шаги в послевоенный период, направ-



Строительство дороги Луховицы – Дединово у молокозавода, 1940 г.

ленные на создание сети автомобильных дорог.

В Московской области в 1949 году было создано управление «Мособлдорстрой» с семью МДС. Позднее, в 1960 году, управление «Мособлдорстрой» было переименовано в трест «Мособлдорстрой», а МДС переименованы в дорожно-строительные управления (ДСУ).

Эта организация выполняла функции подрядной организации по строительству и реконструкции наиболее значимых участков дорог и мостов, а также заказы Управления сельского хозяйства. Основным заказчиком был «Мособлдоротдел» – Управление строительства и ремонта автомобильных дорог Исполкома Мособлсовета. В 1964 году для контроля за деятельностью подрядчика «Мособлдорстрой» и приемкой выполненных работ при Управлении была создана Дирекция строящихся дорог, ее первым директором стал **П.С.Андреев**. Управление, а затем трест «Мособлдорстрой» бессменно с 1950 года возглавлял Глыбин Андрей Семенович, а главным инженером с 1953 года был **Башкатов Сергей Алексеевич**.

В 1972 году в соответствии с приказом Министерства строительства и эксплуатации автодорог № 48 и Решением Исполкома Мособлсовета № 573/14 произошло объединение Управления строительства и ремонта автомобильных дорог и треста «Мособлдор-

строй», в результате чего образовалось Московское областное производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

В 1958 году было принято Постановление Совета Министров СССР о финансировании строительства и ремонта республиканских дорог за счет 2% отчислений от валового дохода автотранспортных организаций.

В 1959 году протяженность дорог составляла всего 4972 км, из них с усовершенствованным покрытием – 1431 км, остальные с твердым покрытием (гравийные, щебеночные шоссе и бульжные мостовые) и 2029 км грунтовых профилированных и естественных дорог. В основном это были дороги IV и V технических категорий, ширина проезжей части дорог 4,5–6 метров; на дорогах находилось 1418 мостов протяженностью 15187 пог. м, только 91 мост постоянного типа – 1497 пог. м, остальные – деревянные. Производственную деятельность в районах осуществляли 18 дорожно-эксплуатационных участков (ДЭУ) и 28 дорожных районных отделов (райдоротделов или райавтошоссдорв).

## «Золотая эпоха» отрасли

Создание опорной сети автомобильных дорог с твердым покрытием республиканского



## Историческая ретроспектива

и областного значения активно проходило в 1959 – 1980 гг.

Управление строительства и ремонта автомобильных дорог наряду с трестом «Мособлдорстрой» строило новые дороги и мосты, а также вело капитальный, средний, текущий ремонты и осуществляло содержание дорог. В материально-техническом плане Управление всегда снабжалось вышестоящими организациями по остаточному принципу, а основным видом организации работ было трудовое участие местных жителей (колхозников) в дорожном строительстве.

Поэтому настоящую революцию в дорожной отрасли произвел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 7 апреля 1959 года. Этот документ дал Управлению реальную возможность привлекать к дорожному строительству не только денежные средства, но и необходимые дорожно-строительные механизмы, автотранспорт и дорожно-строительные материалы. Для организации сложной работы с тысячами колхозов, совхозов, организаций и предприятий г. Москвы и области в аппарате управления был создан отдел местных дорог, или как его называли «отдел по Указу».

Его возглавил **Александр Яковлевич Горячев** (фронтвик, пришедший на работу в Мособлдоротдел в 1948 году). Именно с 1960 года начался строительный бум: за семилетку (1959–1965 гг.) было построено новых дорог с твердым покрытием 3365 км и капитально отремонтировано 2800 км – всего 6165 км, введено в эксплуатацию 17,4 тыс. кв.м жилья (в этот период строили в основном хозспособом). Началась реконструкция основных направлений дорог. Именно в эти годы были построены новые дороги Старый Спас – Радовицы, Мокрячи – Ченцы – Нерль, Спас-Заулок – Захарово – Борщово – Воронино, Ступино – Малино и многие, многие другие. Было построено более 200 мостов постоянного типа вместо деревянных, началось строительство производственных баз в Ногинске, Звенигороде, Пушкино, Егорьевске, Верее, Лотошино, Кашире, Ступино и др. Ежегодно от 7 до 10 млн. руб. направлялось на строительство гаражей, ремонтных мастерских, административных зданий, АБЗ и т.д.

Одновременно оказывалась большая помощь сельскому хозяйству – велось строительство подъездов к фермам, токов и площадок для сбора, сушки и складирования продукции, вы-

гонных площадок и аэродромов для сельскохозяйственной авиации. В 1966 – 1970 гг. было построено 2400 км новых дорог и капитально отремонтировано 2100 км, всего 4,5 тыс. км; построено 8316 кв. м. жилья.

Указ позволил повысить капитальность и качество строительства и ремонта дорог, дал возможность строить современные производственные базы и жилье для дорожников, оказал положительное влияние на развитие села и сельского хозяйства.

За 12 лет – с 1959-го по 1971 год – в области была создана разветвленная опорная сеть автомобильных дорог с твердым покрытием. Сеть автомобильных дорог к 1971 году составляла 10148 км, увеличившись более чем в два раза, в том числе с усовершенствованным покрытием – 5237 км (увеличение в 3,6 раза). Конечно, в те годы строили в основном дороги IV технической категории, на особо напряженных участках – III категории. Но главный прорыв был сделан – все районные центры области, все центральные усадьбы колхозов и совхозов и 70% отделений были соединены дорогами с твердым покрытием, получили выход к железнодорожным станциям, пристаням, на государственные дороги.

В эти годы набрали силу, мощь, опыт и профессионализм многие дорожные коллективы и тысячи дорожников области. Ветераны-дорожники назвали 1960–1980-е годы «Золотым периодом дорожной отрасли».

Этот прорыв осуществлен во многом благодаря руководству двух людей: начальника управления **Алексея Ивановича Елисеева** и главного инженера **Федора Алексеевича Заваринского**. По итогам работы за VIII пятилетку (1966–1970 гг.) Московское областное



Подъезды к Дровнино, построенной методом смешения щебня с дегтем. Дорогу строит Уваровское ЛУАД. 1972 – 1974 гг.





На строительстве дороги II технической категории «Обход г. Егорьевска» (участок «Егорьевск – Коломна – Кашира – Ненашево»). Идет подготовка щебеночного основания — розлив битума из гудронатора под укладку нижнего слоя асфальтобетонного покрытия. Работы ведет Егорьевское ДСУ №2. 1982 г.

Управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог завоевало переходящее Красное знамя Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

Наряду со строительством, реконструкцией и ремонтом дорог и мостов управление в 1960–1980-х годах вело большую работу по совершенствованию и эффективности эксплуатации автомобильных дорог: в этот период был внедрен целый ряд существенных изобретательских и рационализаторских предложений.

Структурные преобразования, проводимые Минавтодором РСФСР, в первую очередь опробовались на Московском управлении строительства и ремонта автомобильных дорог: в 1972 году состоялось объединение управления с трестом «Мособлдорстрой» и создание в области единого Производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог; в 1978 году произошел переход на трехзвенную систему управления, как показало время, очень эффективную.

Была проделана большая работа по строительству дорог на осваиваемых пойменных землях области: Дмитровская пойма по реке Дубне, Раменская и Воскресенская по Москве-реке, Серпуховская, Коломенская, Луховицкая по реке Оке, Яхромская пойма по реке Яхроме в Дмитровском районе.

В 1978–1979 гг. Управление готовило ряд дорог к проведению Московской Олимпиады-80. Были построены, реконструированы, отремонтированы и обустроены маршруты подъездов к олимпийским объектам.

За 1971 – 1975 гг. в Московской области было построено 1636 км новых дорог и капитально отремонтировано 1488 км, построено 53229 кв. м жилья, на развитие производственных баз направлено 5890 тыс. руб. На 1 января 1975 года сеть дорог с твердым покрытием составила 7375 км, или 72% от общей протяженности, в том числе с усовершенствованным покрытием 6048 км, или 59%.

## На финише 20 века (1980–2000 гг.)

С 1979 по 1989 годы начальником управления был **Александр Сергеевич Мартынов**, прошедший трудовой путь от мастера цеха Коломенского тепловозостроительного завода до руководителя крупнейшего промышленного подмосковного завода, а затем руководителя крупнейшего областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог. Десять лет руководил управлением Александр Сергеевич Мартынов, и почти двадцать лет главным инженером на нем работал **Александр Сергеевич Ильин**. За эти годы были выполнены следующие работы: в 1976 – 1980 гг. построено 1136 км дорог, капитально отремонтировано 1552 км, построено 76666 кв. м жилья, направлено 9450 млн. руб. на развитие производственных баз. В 1980–1985 гг. построено 689 и отремонтировано 1760 км дорог. В 1986–1990 гг. — соответственно 800 и 1864 км.

К 1980 году объемы нового строительства несколько сократились, так как основная опорная сеть дорог с твердым покрытием была построена, подъезды с твердым покрытием имели уже не только все отделения колхозов и совхозов области, но и основная часть так называемых «перспективных населенных пунктов». Основной упор был сделан на реконструкцию и капитальный ремонт дорог с переводом в более высокие технические категории, особое внимание уделялось повышению уровня безопасности движения на дорогах. В эти годы внедряется новая форма организации дорожной службы — дорожные ремонтно-строительные управления (ДРСУ) — с применением принципа специализации прорабских участков,



## Историческая ретроспектива

широко применяются бригадный подряд, новая техника и технологии, изыскиваются новые способы применения слабых каменных материалов, стабилизация грунтов цементом, укрепление каменных материалов вяжущими, шламы, песчано-битумные смеси и др. Семинары, совещания, учеба, выездные смотры-конкурсы по устройству земполотна, асфальтобетонного покрытия, по безопасности движения – все делалось для того, чтобы повысить технический уровень инженерно-технических работников: от начальников и главных инженеров до прорабов, дорожных мастеров, бригадиров, механизаторов.

На 1 января 1990 года сеть дорог республиканского и местного значения составляла 9187 км, в том числе с твердым покрытием 8698 км, или 95%, из них с усовершенствованным покрытием 7977 км, или 87% от общей сети.

В 1991–1995 гг. было построено ещё 700 км новых дорог и отремонтировано 5922 км. За период с 1996-го по 2000 год построено 313 км дорог, отремонтировано 8159 км, в том числе с усилением дорожной одежды 4039 км, с устройством поверхностной обработки 3774 км и переходного типа 346 км.

В 1999 году сеть территориальных автомобильных дорог составила 13754 км, в том числе с усовершенствованным покрытием 11248 км, на которых находятся 766 мостов и путепроводов протяжением 33884 погонных метра, два наплавных моста через реки Ока и Москва, три паромные переправы через Оку и другие сооружения. Начиная с 1993 года в целях повышения уровня обслуживания населения осуществлялась приемка внутрихозяйственных и бесхозяйных дорог в территориальную сеть.

Всего в 1993–1999 гг. принято 4758 км дорог.

Ежегодно около 20% средств территориального дорожного фонда осваивается на содержание дорог и сооружений на них, 50% на ремонт и 30% на строительство и реконструкцию.

В 1996–1998 гг. произведены ремонт, реконструкция и строительство 4279 км дорог, 144 мостов протяженностью 6888 погонных метров, освоено 4 млрд. 392 млн. 757 тыс. рублей из средств территориального дорожного фонда на содержание, ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог и сооружений.

В 1999 г. отремонтировано, реконструировано и построено 1720 км дорог, 48 мостов протяжением 2325 пог. м, на содержание, ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог и сооружений на них направляется 2196596,7 тыс. руб. (в т.ч. 66000,0 тыс. руб. на производственные базы) средств территориального дорожного фонда.

Для выполнения государственной программы содержания, ремонта, строительства и реконструкции территориальных автомобильных дорог и сооружений на них, было произведено техническое пе-

реоснащение организаций современной техникой.

Управление эффективно сотрудничало с рядом зарубежных фирм, создан ряд успешных совместных предприятий.

### Достижения и задачи современного этапа (2000 – 2013 гг.)

В 2000 году в нашей стране началась новая эпоха, связанная с началом деятельности президента России Владимира Владимировича Путина. Безусловно, эти изменения в руководстве страны носили положительный характер для «Мосавтодора».

Важным событием в жизни Управления «Мосавтодор» стало включение в 2002 году в его структуру Управления городских дорог «Мособлдор», ставшего Центром управления городскими дорогами (ЦУГД). В настоящее время эта организация обслуживает более 5 500 км улиц, находящихся в 200 населенных пунктах, включающих в себя 61 муниципальное образование.

Ежегодно, по заказу и по проектам ЦУГД, подрядными организациями на улицах городов и поселков выполняются работы на сумму порядка 4 млрд. руб. Финансирование



Строительство путепровода в г. Люберцы. 2005 год.



осуществляется из областного бюджета на основании 3-5 летних планов, утвержденных Московской областной Думой и являющихся основой для производственной деятельности подрядных организаций. Центр управления городскими дорогами полностью перешел на теоретически обоснованное определение стоимости содержания сети, основанной на компьютерной программе Управления «Мосавтодор». В основе расчетов лежит электронная база данных о сети дорог, полученная в ходе инвентаризации.

Центр управления городскими дорогами перешел на независимую техническую экспертизу при оценке состояния дорог и улиц. Это позволило грамотно определять необходимые технические параметры ремонтов, и повысило эффективность расходования средств на текущий ремонт дорог. Начиная с 2002 года в ЦУГД, также как и в Управлении «Мосавтодор», начато внедрение новых технологий, дорожно-строительных материалов, новой дорожной техники.

Отделом искусственных сооружений ЦУГД осуществляется организация работ по обследованию, проектированию, содержанию, ремонту, реконструкции и строительству мостов и ливневой канализации в городских и сельских поселениях Московской области.

За минувшие годы комплексно обустроены центральные улицы и площади ряда городов Подмосковья: Воскресенска, Ногинска, Павловского Посада, Клина, Коломны, Луховиц, Домодедова, Орехово-Зуева и других. Проведено комплексное благоустройство территории автовокзалов ряда городов.

Всего Управлением «Мосавтодор» с 2000-го по 2012 год было отремонтировано свыше



Добыча песка в Сергиево-Посадском карьере

23600 км автомобильных дорог, построено и реконструировано свыше 770 км дорог, введено в эксплуатацию после реконструкции и строительства свыше 150 мостов и путепроводов. Практически ежегодно росли объемы строительства. Реализованы такие крупные проекты, как строительство транспортной развязки в г. Сергиев-Посад, включающей открытый транспортный тоннель с путепроводами. Введены в эксплуатацию транспортная развязка с путепроводами через железнодорожные пути в г. Люберцы, соединившая две части города, разделенные железной дорогой, путепровод в г. Королев у ст. Болшево, путепроводы через железную дорогу в гг. Климовск и Подольск.

А сколько других проектов было реализовано! Множество городов, поселков, сел и деревень получили качественно отремонтированные дороги, мосты. Воскресенский, Подольский, Чеховский, Одинцовский, Ногинский и другие районы могут похвастать современными дорогами. Дорожная разметка, ограждения, знаки — все это значительно

повышает безопасность движения.

Завершилась реконструкция Волковского шоссе в г. Мытищи, что дает возможность обеспечить полноценный второй въезд в город. Практически закончено строительство подъездной автомобильной дороги к авиационному наукограду — г. Жуковскому — от федеральной трассы М-5 «Урал». В результате значительно улучшены транспортные связи города, особенно во время проведения международного аэрокосмического салона «МАКС».

Продолжается реконструкция Лихачевского шоссе с расширением до 4–6 полос движения с целью решения наиболее проблемной транспортной связи жителей г. Долгопрудный. Продолжается строительство связки между МКАД в районе «Белая Дача» и Новорязанским шоссе, ведутся проектные работы по строительству нового подъезда от МКАД к городам Дзержинский и Лыткарино.

Огромное значение имеет сотрудничество «Мосавтодора» с другими ведомствами. Между Правительством



## Историческая ретроспектива

Московской области, ОАО «РЖД» и Федеральным дорожным агентством действует соглашение о сотрудничестве в области строительства на территории Московской области путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог федерального и регионального значения. «Мосавтодор» и ОАО «РЖД» много делают для решения проблемы многочисленных пробок на железнодорожных переездах, ставших притчей во языцех: заключено Соглашение о строительстве путепроводов через железные дороги.

Активно привлекаются инвестиции для строительства платных дорог. С 2013 года осуществляется проект создания скоростной автомобильной дороги МКАД – Ногинск с последующим ее возможным продлением до г. Орехово-Зуево. Новая платная магистраль будет начинаться от московского района Новокосино, при этом она станет фактически дублером Горьковского шоссе. Магистраль должна будет значительно разгрузить Горьковское шоссе, часть Егорьевского шоссе, а также подъезды к городам Люберцы и Реутов.

Строительство российского участка (15 – 58 км) МТК



Устройство щебеночного основания на дорогах

«Западная Европа – Западный Китай» — новой скоростной платной автомобильной автодороги Москва – Санкт-Петербург позволит создать альтернативный проезд от МКАД до аэропорта Шереметьево и до ближайших подмосковных городов – Химки, Сходня, Зеленоград, Солнечногорск.

Несмотря на то, что сделано уже много, дорожники «Мосавтодора» не собираются почитать на лаврах. Впереди новые грандиозные проекты –

такие, например, как ЦКАД. Шоссе международного уровня пройдет вокруг Москвы на расстоянии 30 – 70 километров и разгрузит задыхающую МКАД. 527 километров многополосной магистрали не будет иметь пересечений в одном уровне, поскольку практически на каждом километре появятся развязки и другие инженерные сооружения.

Новый мост через канал им. Москвы у г. Яхромы.

