



«Иркутскгипродорнии»: дорога у Байкала

Федеральная автомобильная дорога Р-258 (М-55 «Байкал») является звеном международного транспортно-коридора «Запад–Восток» и соединяет два субъекта Российской Федерации – Иркутскую область и Республику Бурятия. Важность магистрали состоит еще и в том, что она проходит в непосредственной близости от озера Байкал и является одним из самых посещаемых туристических маршрутов, как в региональном, так и международном отношении. В то же время, сама магистраль, в том виде, в котором она существует сегодня, оказывается самым большим сдерживающим фактором в развитии двух соседних территорий.

Дорога появилась в пятидесятых годах, когда шло сооружение новой железнодорожной ветки Транссиба, возводился город Шелехов, а позже на берегу Байкала развернулось строительство Байкальского целлюлозно-бумажного комбината. Для этихстроек и нужна была автомобильная трасса. Мало кто задумывался, что проложенная по горной местности, она будет эксплуатироваться почти шестьдесят лет и в итоге станет самым опасным участком на всём протяжении от Москвы до Владивостока. Не проходит недели, чтобы в сводках о ДТП не прозвучал Култукский тракт. Доходит до того, что транспортные компании, везущие груз с запада страны, предпочитают перегрузить его в Иркутске на местные фуры, чтобы не проезжать сложные и опасные участки – перевал и «тёщин язык». Перегрузка, конечно, недёшево обходится, но эти убытки не сопоставимы с теми, которые несут перевозчики в случае аварии большегрузов.

Еще в двухтысячных годах, многие эксперты предупреждали, что с окончанием строительства автодороги Чита-Хабаровск отрезок трассы от Иркутска до Култука станет бутылочным горлышком. Хроническое недофинансирование отрасли, ликвидация дорожных фондов не позволили еще в те годы приступить к масштабной реконструкции Култукского тракта. Сегодня развитие сети автодорог и обеспечение связанности населённых пунктов Сибири и Дальнего Востока федеральной сетью автомобильных дорог становится приоритетной задачей государства

В утвержденной Правительством РФ схеме территориального планирования страны в части размещения линейных объектов федеральная дорога от Иркутска до Култука претерпит значительные изменения. Как рассказали в ОАО «Иркутскгипродорнии», которое является проектировщиком реконструируемых участков М-55 «Байкал», сейчас ведутся проектные работы по строительству участка 26–47 км. Принимая во внимание обеспокоенность местных жителей, связанную с ожидаемым строительством участка дороги в районе села Моты, проектное решение трассы предлагает разделить потоки транспорта на два направления, тем самым обеспечивая максимальную безопасность дорожного движения. Изменится прохождение трассы на участке 47–55 км, где будет ликвидирован так называемый «тёщин язык». Проектируемый участок станет короче существующего на 2,3 км и пройдет в удалении до двух километров от нынешней трассы. Предстоит восстановить аварийный путепровод на 96 километре трассы в районе населенного пункта Култук и реконструировать Култукский серпантин. А путепровод на 101 километре трассы уже строится. В ближайшей перспективе для увеличения пропускной способности и устранения ограничивающих участков инфраструктуры разработаны проекты и намечено строительство обхода города Бабушкин. В этом году начнутся инженерные изыскания по строительству обхода города Слюдянка.

В рамках создания международного транспортного коридора «Монгольский вектор» продолжается работа по реконструкции автомагистрали Улан-Удэ – Кяхта, в этом году досрочно будут сданы 15 км новой дороги – обхода города Гусиноозерск. Для снятия инфраструктурных ограничений в 2013 году начнется разработка проектов на реконструкцию еще 33 километров этой трассы, которая в итоге должна дать значительный импульс для развития взаимодействия с приграничной Монголией, а также Китаем и всей Юго-Восточной Азией. Говоря о важности федеральных автомобильных дорог для развития межрегиональных связей, нельзя забывать и о региональных дорогах, обеспечивающих транспортную доступность внутри территорий



и выполняющих роль связующих звеньев с федеральными трассами. Например, автомобильная дорога Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян, соединяющая населенные пункты удаленных Баргузинского и Курумканского районов Республики Бурятия. Отсутствие железнодорожного сообщения, консервация аэропорта местных авиалиний привели к тому, что перевозки грузов и пассажиров на 98% осуществляются автотранспортом. Сделать сообщение между районами круглогодичным позволит мостовой переход по проекту ОАО «Иркутскгипродорнии» через реку Баргузин около поселка Усть-Баргузин на 268 километре этой важнейшей для республики автомобильной дороги.

Однако для приведения в нормативное состояние всех автомобильных дорог необходимо совершенствование законодательной базы. Сейчас в российском законодательстве существует много норм и положений, далеко не лучшим образом сказывающихся на выполнении проектных работ. Наиболее острой остается проблема проектирования автодорог в стопроцентной увязке с Градостроительным кодексом. Сегодня зачастую возникают такие ситуации, когда федеральная или региональная власти, задумав проектирование и строительство дороги федерального или регионального значения, сталкиваются с тем, что муниципальные власти продолжают отводы земель на участках, запланированных под будущую трассу, под другие цели. В итоге уже готовую проектную документацию необходимо перекраивать. Это достаточно часто случается, хотя, по действующим градостроительным нормам у каждого муниципального образования или субъекта федерации должен быть полный набор градостроительной документации, включающий в себя схемы территориального планирования разных уровней, генеральные планы городов и поселений, правила землепользования и застройки, проекты планировки с проектами межевания, в том числе и для размещения линейных объектов. При этом все они должны быть четко взаимосвязаны друг с другом для безошибочного определения планируемого размещения объектов федерально-

го, регионального и местного значения. Проекты планировки именно линейных объектов все еще редкое явление по России.

Именно принцип территориально-транспортного планирования был положен в основу схемы территориального планирования Слюдянского района, которую разрабатывали специалисты ОАО «Иркутскгипродорнии».

Район расположен вдоль побережья озера Байкал на границе двух субъектов Российской Федерации – Иркутской области и Республики Бурятия. По территории района проходит федеральная автомобильная дорога Р-258 (М-55) «Байкал».

Одна из сложнейших проблем – движение транзитного транспорта по центру города Слюдянки. Центральная улица Ленина имеет светофорное регулирование, наземные пешеходные переходы, в нескольких местах пересекает ветки железной дороги. Задержки в ожидании проезда влияют на производительность транзитного движения, увеличиваются потери времени у пассажиров, транспортная усталость. Шум от проходящего транспорта отрицательно влияет на комфортность проживания населения и экологию городской среды. Если улицу Ленина не реконструировать либо не предусматривать в ближайшее время строительства обхода г. Слюдянки, то уже к 2015 году уровень загрузки достигнет сплошного потока автомобилей, движущихся с малыми скоростями. Реконструкция улицы Ленина затруднена из-за стесненных условий, наличия капитальной застройки вблизи обочин. Поэтому в ранее разработанном обосновании инвестиций развития федеральной дороги «Байкал» предусмотрели обход Слюдянки.

На территории района создана туристско-рекреационная зона. Для ее развития необходима транспортная инфраструктура. Многие приезжают посмотреть Байкал, Кругобайкальскую железную дорогу. Зимой при наличии хорошей, безопасной автомобильной дороги получит дальнейшее развитие горнолыжный туризм вблизи города Байкальска. И, наконец, с выводом трассы за пределы Слюдянки развитие самого