

Ситуация на автодорогах Якутии требует принятия кардинальных мер

На днях в соцсетях распространилось видео «разбитой» республиканской автодороги «Яна» с образованием затора из трех десятков большегрузов. Видео вызвало большой резонанс среди жителей республики. И это неслучайно. Проблема, связанная с резким и многократным увеличением нагрузки на дороги из-за роста грузопотока и тоннажа автотехники, принадлежащей недропользователям, стоит в Якутии остро. И такая картина наблюдается не только на республиканской автодороге Яна, но и на федеральной автодороге «Колыма».

С января 2024 года содержание участка с гравийным покрытием республиканской автодороги «Яна» передано АО «ДЭП №135». Горная дорога имеет свои особенности – протяженные обрывистые и лавиноопасные участки, крутые повороты со скальными выходами, большие горные перевалы.. Самый опасный фактор — это сход поверхностных вод со склонов гор, подтопляемых зон и наледей, которые приводят к «пучине» и постоянно размывают насыпь и одежду полотна.

В предыдущие годы производилась реконструкция около 35 км дороги, в 2024 году производится ремонт ещё 25 км. Оставшаяся часть дороги не отвечает всем требованиям безопасности, предъявляемой к автодороге IV категории.

До 2024 года транзитные большегрузные автомашины проезжали дальше с. Тополиное в зимний период, с января до середины апреля. Для нужд села завозили не более 2500 тонн сырой нефти для котельной. Все изменилось зимой 2023–2024 года, когда недропользователь АО «Полиметалл» автозимником с месторождения «Прогноз» вывез на рудный склад в село Тополиное 140 тыс. тн руды. Было задействовано не менее 150 единиц большегрузной техники. После закрытия автозимника с весны 2024 года с этого склада начали возить руду на автомашинах с общей грузоподъемностью более 60 тонн в обогатительную фабрику месторождения «Нежданинское». По маршруту: - по дороге «Яна» (188км), далее по федеральной дороге «Колыма» (72км) и по муниципальной

дороге «Нежданинское» (96км). После переработки руды концентрат с рудника Нежданинское возят по ФАД «Колыма» в Нижний Бестях.

Таким образом, в этом году нагрузка на вышеперечисленные дороги резко и многократно увеличилось, как по тоннажу, так и по частоте грузопотока.

Кроме перевозки руды, концентратов к месторождениям «Прогноз», «Нежданинское» и «Верхнее Менкече» увеличился грузопоток ГСМ и другого тяжелого груза в промышленные районы Томпонский и Оймяконский. Проезд большегрузных автомашин в летнее время продавливают и вызывает просадку полотна дороги, что приводит к образованию «колеи» и участки «пучины» после атмосферных осадков. Это связано с тем, что таяние грунта в зоне многолетней мерзлоты начинается с середины мая и достигает максимального уровня в середине сентября. Немаловажную роль в условиях многолетней мерзлоты играют глобальное потепление, последствия лесных пожаров, эрозионные процессы на участках линейных объектов (дороги, ЛЭП). Спасибо нашим предшественникам, которые построили автодороги «Яна» и «Колыма» более 70 лет назад в тяжелые военные и послевоенные годы. В те годы норматив нагрузки на полотно дороги было не более 10 тонн. Последующие работы по приведения к соответствующим нормативам проводятся, к сожалению не так, как хотелось. Есть большое отставание от прогресса, от развития большегрузной автотракторной техники. Протяженные дороги и сложные условия региона, короткое якутское лето, наличие многолетней мерзлоты требуют особой технологии, много времени, большого объема работ и огромных финансовых средств.

Как геолог с 15-летним стажем и как глава Томпонского района с 2002 по 2012годы, приложивший все усилия для развития горнодобывающей отрасли и автодорожной сети знаю проблемы изнутри. Автодорога всегда играла и играет важную роль в развитии территорий, экономики и комфортного проживания населения. В нашем случае, случился парадокс. Хотим развития экономики, но при этом страдает население от плохого состояния дорог. В этом нет вины автодорожников Якутии, которые получили эти дороги в несоответствующем состоянии и делают все возможное, чтобы переломить ситуацию в лучшую

сторону. По большому счету, это вина тех, кто разрабатывает стратегию развития региона, где должен быть комплексный подход и учитываться все что взаимосвязано.

На федеральном уровне в рамках Стратегии развития Дальнего Востока для комплексного развития Якутии, в первую очередь инфраструктуры огромного региона с мощным минерально-сырьевым потенциалом необходимо пересмотреть налоговую и бюджетную политику оставляя часть налогов от добычи полезных ископаемых для решения этих проблем.

. **На уровне республики важно добиться Соглашения** государственно-частного партнерства с недропользователями по эксплуатации и содержанию автодорог республики. В качестве наглядного примера плодотворного сотрудничества такого партнерства, можно привести Соглашение между Главой РС (Я) А.С. Николаевым и Руководителем АО «Полиметалл» В.Н. Несис, подписанное в ноябре 2020 года. После подписания Соглашения, на автодороге «Яна» развернулись крупномасштабные работы. За этот период республикой построено три мостовых перехода и ведется реконструкция на участке дороги от сотого км ФАД «Колыма» до села Тополиное. Со стороны АО «Полиметалл» завершено строительство 300 км автодороги продленного автозимника. В этом году приступили к строительству крупного мостового перехода (420 пог. м.) через реку Томпо и моста через протоку этой реки. В свое время АО «Полиметалл» провел реконструкцию муниципальной автодороги «Нежданинское» (96 км) со строительством 60 км новой дороги, пяти мостовых переходов и реконструкцию горного перевала Дыбы, протяженностью 4,5 км. Почему такой опыт плодотворной работы нельзя внедрить повсеместно в республике, куда вошли крупные компании!

На текущий момент необходимо пересмотреть график грузоперевозок тяжелого груза в летнее время по автодорогам, не отвечающим требованиям нормативов. В нашем случае перейти на речной флот по маршруту Хандыга – Нижний Бестях, тем самым сохранить наземное сообщение участка «Уолба – Чурапча» федеральной автодороги «Колыма».

Добиться ускорения строительства мостового перехода через реку Алдан и асфальтирования ФАД «Колыма», соединяющей два региона Российской Федерации, которой пользуются жители и гости пяти районов - Оймяконского, Томпонского, Таттинского, Чурапчинского и Мегино-Кангаласского, а в зимнее время и жители северо— восточных районов.

Время больших перемен и интенсивного развития территорий требует нового подхода во всем, чтобы идти в ногу со временем. Сложная ситуация на автомобильных дорогах республики формировалась не один год и, если не принять экстренные меры с учетом тех причин, которые перечислены выше, она будет ежегодно усугубляться. При выходе на полную проектную мощность горнодобывающих предприятий на месторождениях «Прогноз», «Верхнее Менкече», «Нежданинское» только в Томпонском районе грузопоток перевозки руды, концентратов, ГСМ увеличится в разы, на подходе освоение крупного золота - вольфрамового месторождения «Агылки» на севере территории района. И не за горами ввод в эксплуатацию мостового перехода через реку Томпо, что позволит круглогодичное движение по автодороге «Яна» до месторождения «Прогноз»

Справка: Республиканская автодорога «Яна» протяженностью 900 км была построена с 1949 по 1955 годы Управлением «Янстрой» Дальстроя МВД СССР по нормативам тех лет, где от сотого км магаданской трассы 186 км автодороги с гравийным покрытием до села Тополиное Томпонского района, далее автозимник до п. Батагай Верхоянского района.

Магаданская трасса на участке Хандыга - Кадыгчан протяженностью 732 км была построена за 23 месяца и сдана в эксплуатацию в августе 1943 года. Автодорожники первыми в стране строили без опыта строительства в суровых климатических условиях на многолетней мерзлоте в сжатые сроки, руководствуясь нормативами нагрузки на дорогу тех лет, до 10 тонн. По сути, это был «пролаз» шириной в 6 метров для освоения месторождений полезных ископаемых на территории «Колымы» и переброски на случай войны с Японией танкового корпуса и вооружения.

В 1941 - 1955 годы строительством, эксплуатацией и содержанием автодорог на северо-востоке страны занимались дорожно-строительные учреждения «Дальстроя» НКВД СССР. После ликвидации «Дальстроя», с 1955 года предприятия и автодороги были переданы в ведение Министерства цветной металлургии СССР. В 1957 году участок, пролегающий с границы Магаданской области и до Хандыги, был передан в ведение Якутского совнархоза. В 1963 году участок перешел под управление «Якутдортранс» ПГО «Якутзолото». Статус федеральной автомобильной дороги «Колыма» Магаданская трасса получила в 1991 году. С той поры развернулись и продолжаются работы по ее приведению в соответствие к нормативам IV категории с шириной дорожного полотна 9 метров гравийного покрытия. Со дня завершения строительства в 1943г., дорога не имела выхода в столицу республики г. Якутск. После ликвидации грунтового разрыва участка «Мегино-Алдан – Уолба» в сентябре 2005 года дорога соединилась с республиканской автодорогой «Уолба – Нижний Бестях». В ту осень состоялось историческое событие - была создана первая опорная сеть в республике, где соединились автодороги «Колыма», «Лена» и «Виллюй».

Республиканская автодорога «Уолба – Нижний Бестях» была построена более полувека назад по нормативам тех лет и, в отличие от магаданской трассы, в те годы подошва дороги, возможно, была построена из материала, где в составе нет включения песчано-гравийной смеси, как и сегодня. Без этого материала в подошве и одежде дороги образуются «пучины», поэтому после дождя дорога превращается в месиво грязи, суглинка и воды. На момент присоединения к федеральной автодороге «Колыма», эта автодорога полностью была в плачевном состоянии. Как очевидец и участник, могу сказать, что Президентом республики Вячеславом Штыровым и Правительством республики была проделана огромная целенаправленная работа по включению этой дороги в состав федеральной автодороги «Колыма», под ведение Упрдор «Колыма» с местонахождением в с. Теплый Ключ Томпонского района. Тогда многие меня не хотели понять, считали, что федеральные средства уйдут на этот участок. Мы же понимали, республике не вытянуть эту дорогу, которой

пользуются жители пяти районов, а зимой и жители северо-восточных районов. С 2018 года ФКУ Упрдор «Вилуй» под руководством директора Н.И. Андреева проделала колоссальную работу. На сегодня из Нижнего Бестяха до Чурапчи - Хатылы проложен асфальт протяженностью 164 км. Далее до 2025 года планировалось асфальтировать 160 км дорожного полотна до с. Ытык – Кюель и продолжить до п. Хандыга, но в связи с общеизвестными событиями на Украине, финансирование приостановлено.

И.С. Шадрин, глава Томпонского района в период 2002 по 2012г.г. Заслуженный работник народного хозяйства РС (Я), Почетный гражданин Томпонского района.