# «Бизнес-онлайн»

# Прощай, «дорога смерти»: трасса Казань – Челны избавляется от проклятий прошлого

17 ОКТЯБРЯ

**Еще в конце 60-х челнинскую трассу задумывали четырехполосной и с цементобетонным покрытием, но денег не хватило**

Крупной вехой можно назвать окончание работ на важнейшей в РТ транспортной артерии — Казань – Челны. Сегодня после реконструкции открывается три финальных участка дороги. Теперь магистраль полностью четырехполосная. В преддверии события «БИЗНЕС Online» побеседовал с ветеранами отрасли и выяснил, правдива ли история про «кладбищенское проклятье» над одним из участков трассы и почему ее сегодняшнюю историю нельзя считать завершенной.

После реконструкции открываются три финальных участка важнейшей в РТ транспортной артерии – «Казань – Челны»Фото: Сергей Елагин

### НОВОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПРЖЕВАЛЬСКОГО

Сегодняшнее событие справедливо назвать завершением эпопеи, стартовавшей еще в 1972 году. Впрочем, даже раньше. Задача по разработке техпроекта автодороги Казань – Набережные Челны была поставлена в 1969 году, одновременно с принятием решения о строительстве на Каме завода большегрузных автомобилей. Проектировал трассу ленинградский филиал ГипродорНИИ. Началось строительство в начале 1972 года. Навстречу друг другу двинулись два треста - «Каздорстрой» и только что созданный на базе его челнинских подразделений «Камдорстрой». Любопытный факт: в то время главным инженером «Каздорстроя» был **Николай Владимирович Пржевальский** – внучатый племянник знаменитого путешественника. В Великую Отечественную он служил в дорожных войсках Западного и 2-го Белорусского фронтов. Выйдя в отставку инженер-подполковником, в 1956 году окончил инженерно-строительный институт и 20 лет проработал главным инженером казанского треста…

На строительство трассы ушло 8 лет. 14 ноября 1980 года бригады **Кавиза Хуснутдинова** и **Кузьмы Плотникова** завершили прокладку последних метров асфальта. 218-километровая дорога – от Казани до плотины Нижнекамской ГЭС – была запущена в эксплуатацию. Подсчитано, что было выполнено 12 млн. кубометров земляных работ, уложено 2,2 млн. кв. м асфальтобетона, для устройства основания использовано 1,5 млн. кубометров песка и ПГС. Кроме того, по ходу магистрали возвели 12 мостов, в том числе, большой через Вятку. Добавим, что участок «Казань – Челны» – это часть федеральной дороги М-7 «Волга», через Татарстан, Удмуртию и Башкортостан связывающей западные районы России с Уралом и Сибирью. Ее общая протяженность в границах Татарстана - 430 км.

На строительство трассы ушло 8 лет. 14 ноября 1980 года 218-километровая дорога – от Казани до плотины Нижнекамской ГЭС – была запущена в эксплуатацию  
Фото: Сергей Елагин

К 90-ым годам магистраль, построенная по нормативам II технической категории, исчерпала себя по пропускной способности, а значит, и безопасности движения. Но в силу многих причин реконструкция под I-б категорию началась только в 2008-м. Напомним, в 2017 году сдали два отрезка. Сегодня открытием трех участков протяженностью 32 км работы завершаются. Всего на реконструкцию пяти участков было затрачено 5,8 млрд. рублей.

Но что скрывается за всеми этими сухими цифрами? «БИЗНЕС Online» предложил вспомнить былое ветеранов отрасли, непосредственно участвовавших в создании. **Ринат Шафиков** начинал строительство дороги на ее первом участке «Елабуга – Мамадыш» – был начальником строительного управления (СУ)-856, а впоследствии - главным инженером «Каздорстроя». А реконструкцией занимались **Александр Репенко**, тогда – заместитель директора Государственной дорожной службы при кабмине РТ, потом  - замминистра транспорта РТ (ныне – председатель совета директоров АО «Транспроект»), **Александр Федоров**, в то время – главный инженер «Камдорстроя», далее – генеральный директор «Транспроекта» и **Виктор Карпеев**, во время описываемых событий – главный инженер Татарской объединенной дирекции РТ.

Нажмите, чтобы увеличитьФото предоставлено институтом «Транспроект»

### «НЕКОТОРЫЕ, ПОЛУЧИВ АВАНС, СБЕГАЛИ»

**- Ринат Хабибович, первый вопрос – вам, как первостроителю. Когда слышите о трассе «Казань – Челны», какой эпизод из истории стройки вспоминается прежде всего?**

**Шафиков**: Октябрь 1980 года, до стыковки строительства которое велось и со стороны Челнов, и со стороны Казани, оставалось километров семь, и тут зарядили дожди, на две недели. А поток машин-то уже пошел, и на этом незаасфальтированном участке образовались страшные заторы, машины вязли, мы их тракторами растаскивали. И вот одну фуру трактор дотащил до асфальта и бросил. Смотрю, водитель сидит, плачет и приговаривает: «Дорогой мой асфальт, как я по тебе соскучился…» Еще бы: гнал через всю страну, а тут всего ничего осталось, и уперся.

Еще вспоминаются кошмарные зимние заносы – по два-три метра. А песок выгружали километрах в 20 от места строительства, самосвалов не было и его возили на бортовых грузовиках. Представляете! И вот, буран вовсю крутит, а мы соскребаем лопатами этот песок…

Ринат Шафиков был одним из первостроителей трассы Казань - ЧелныФото: из личного архива Рината Шафикова

**- Александр Анатольевич, можете припомнить, каким было «путешествие» между Казанью и Челнами до создания трассы?**

**Федоров**: На машине из Челнов до Казани добирались по три дня окольными путями, через переправы. Но можно было по воде. Один раз я на колесном пароходе «Максим Горький» плыл до Челнов больше суток. А он еле-еле идет, я взял удочку, да и рыбачил спокойно. Потом ракеты начали ходить. И очень много было авиарейсов - порядка 30 самолетов в день. Каждые полчаса летали. Если опоздал, даешь билет, и тебя, как в трамвае, на следующий борт сажают… А в Челнах-то! Помню, четыре месяца в палатке жил, когда холодно стало – в вагончик перебрался. И только потом общагу удалось выбить.

**Репенко**: Жизнь дорожников – сплошной героический поступок: живут вдалеке от семьи в вахтовых вагончиках. И некоторые так - годами. У геологов, изыскателей - такая же история. Они вообще в поле, у черта на рогах прокладывают трассу, им и ночевать порой негде.

**- Какими были бытовые условия строителей, когда начиналось строительство?**

**Шафиков**: В Мамадыше в голом поле сделали поселок на 600 душ: под общежития – бараки, для семейных - щитовые дома на четыре квартиры. Удобства – во дворе. Были свои детсад и магазин. Но из городов-то туда особо никто не поехали, только несколько инженеров, поэтому людей нанимали на местах. А в Мамадыше спецов нет – там, в основном, рыбаки. Учили их. И человек по 100 нам ежегодно со всего Союза присылали навербованных людей. Каких только охламонов и бездельников там не было! Воевали с ними постоянно. Некоторые, получив аванс, сбегали. Из сотни оставалось человек 10, не больше. Оставались, как правило, люди с серьезными профессиями - экскаваторщики, бульдозеристы, машинисты катков. Еще каждый год приезжали по два стройотряда (почему-то, в основном, медики), их использовали на ручных работах при сдаче участков.

**- Сколько получали?**

**Шафиков**: Шестой разряд получал 130 рублей, я как начальник - 200. Но работникам еще доплачивали 30% колесных. Больше всех зарабатывали машинисты асфальтоукладчиков, операторы асфальтобетонных заводов, грейдеристы – тоже рублей 200. Если считать по тем ценам… Колбаса тогда 1 рубль 70 копеек стоила.

Александр Репенко тогда — заместитель директора Государственной дорожной службы при кабмине РТ, потом — замминистра транспорта РТФото: Сергей Елагин

### О ПЛЮСАХ СОВЕТСКОЙ СИСТЕМЫ

**- При строительстве сколько проходили в год?**

**Шафиков**: По 10-15 километров. Но мы работали вполне спокойно, без авралов – все же было просчитано.

**Федоров**: В советском жестком планировании были плюсы. В те времена я на 1 июля уже имел проект на следующий год и мог ехать в Госплан защищать ресурсы. Мы могли до начала года завезти щебень, песок, другие материалы.

**Карпеев**:  А посмотрите, что с финансированием сейчас творится! Задерживают до мая, когда уже можно асфальт класть. Торги проводят в мае-июне, а потом орут на дорожников: вы чего осенью, под дождем асфальт кладете?!

Александр Федоров в то время – главный инженер «Камдорстроя», далее – генеральный директор «Транспроекта»Фото: Сергей Елагин

**- В советское время планирование было логичнее?**

**Репенко**: Как сравнивать жизнь в то время и сейчас? Да и уровень техники серьезно скакнул: разве нынешнюю немецкую и американскую сравнишь с доставшейся нам в наследство советской?

**Федоров**: Но хотя сегодня в Татарстане – самые современные мировые технологии, дай бог, если лет через 15 мы достигнем западного уровня. В Америке за смену 9 километров асфальта укладывают, а мы – километр-полтора. Китайцы за день дорог строят больше, чем мы за год…

**Репенко**: Кстати, именно при реконструкции челнинской дороги мы начали закупать импортную технику: асфальтобетонные заводы, укладчики, катки, распределители битумной эмульсии. У строительных организаций появились отделы качества и лаборатории для исследования материалов. Кроме того, при КГАСУ создали факультет транспортных сооружений, а при нем - независимую лабораторию. Для приемки работ в ГДС сформировали специальную службу. Так появился контроль со стороны заказчика. Это очень важный момент.

18 октября 1980 года. Дорожно-строительное  начальство на последнем участке дорогиФото: из личного архива Рината Шафикова

**Карпеев**: Ведь бывало, что и халтурили. В таком случае заставляли переделывать, даже асфальт снимали. Несколько раз земляное полотно меняли. Не только из-за халтуры, а, например, пошли дожди и все развезло. Так, «Камдорстрой» однажды снял огромное количество грунта. Часто бывало, что грунт недостаточно уплотнялся над какой-нибудь трубой, а это всё - будет трамплин.

**Федоров**: Еще перед мостом мог сесть грунт - тоже трамплин.

**Карпеев**: Это вообще болезнь всех наших мостов.

**Шафиков**: За нами тоже строго следили. Для авторского надзора раз в два месяца приезжал представитель от проектировщика – ленинградского института. Помню фамилию - Ефремова. Она блокаду пережила. Всё охала-ахала, какая прекрасная у нас природа. А там же всё лесоучастки, вот она и собирала орехи, ягоды, засахаривала и увозила с собой… А мы ежегодно ездили в Москву на ковер - отчитываться о выполнении плана. И спрашивали очень строго, потому дорога и простояла столько до реконструкции.

«Проектами реконструкции занимался Союздорпроект при Минтрансстрое СССР. Но чтобы не ходить к ним на поклон, в республике создали институт «Транспроект»Фото: Сергей Елагин

### О ЦЕМЕНТОБЕТОНЕ ЗАДУМЫВАЛИСЬ ЕЩЕ В 60-Х

**- Александр Павлович, что стало отправной точкой реконструкции?**

**Репенко**: Все началось в 1996 году, когда в Татарстане создали дорожный фонд и при кабинете министров республики организовали Государственную дорожную службу (ГДС). Приняли программу развития и совершенствования дорог Татарстана на 1996-2000 годы, и одним из первых объектов для реконструкции стала трасса Казань – Набережные Челны, которая хотя и находилась в составе дорог республики, по сути, была федеральной.

Это была дорога II технических категории, то есть всего две полосы, с устаревшими мостами и искусственными сооружениями. А поток транспорта в это время резко увеличился, и дорога уже не справлялась с нагрузками: она была рассчитана на 7 тысяч автомобилей в сутки, а фактически было 18-20 тысяч. И нагрузка стала выше, чем в советское время – до 13 тонн на ось вместо 6-ти. Да и, напомню, на шипах раньше не ездили. Между тем, на расстоянии в 100 километров шипованная легковая машина при скорости в 100 километров в час «убирает» с проезжей части до 100 килограммов покрытия. Мы привыкли зимой ездить на шипах по чистому асфальту, а вот, к примеру, в Финляндии использование шипованной резины запрещено, там обычное дело накат - уплотненный снег с рассыпанной на подъемах и спусках гранитной крошкой.

**Федоров**: Я бы начал историю реконструкции не с 1996-го, а с 1988 года. Проблемные участки появились уже к этому времени, например, кое-где стали образовываться пробки, а в районе Берсута и вовсе был нехороший отрезок, который зимой заносило снегом. С него и решили начать. «Камдорстрой» с Татавтодором, который был хозяином дороги, построили там производственную базу и в 1988-1989 годах реконструировали этот участок.

Как выясняется, четырехполосная дорога предполагалась еще проектом конца 60-х годовФото: из личного архива Александра Федорова

**- Кто делал проект реконструкции?**

**Репенко**: В Советском Союзе такими вещами занимался Союздорпроект при Минтрансстрое СССР и его киевский и воронежский филиалы (последний, кстати, проектировал дороги Набережных Челнов). Но чтобы не ходить к ним на поклон, в республике создали институт «Транспроект». Ему и дали задание сделать проект реконструкции дорог 2-3 категорий под категорию 1-б. Первым участком стал отрезок с 829-го по 835 километр. Его реконструкцию начали в 2004 году. Использовали деньги дорожного фонда, которые тогда в Москву не отправляли.

**- А изначально, в конце 60-х, когда все это задумывалось, никто не предполагал, что рано или поздно автомобилей станет больше и дорогу придется расширять?**

**Шафиков**: Вообще-то изначально проектировали дорогу I категории, но этот проект на экспертизе срезали и оставили II-ю, всего две полосы – потому что денег не было. Тем не менее, дорога шла по параметрам I категории - по секущей, а не по обертывающей.

**Карпеев**: Тем не менее, у дороги I категории все же другие вертикальные и горизонтальные кривые, поэтому при реконструкции пришлось где-то и срезать, выравнивать. В одном месте потребовалось расширить трассу, а там садовые участки, появившиеся в советское время без всякого разрешения. Пришлось сносить. Но сделали этим бедолагам защитную полосу из бетонных заборов.

«В начале 70-х не было таких бетонных мощностей, цемента даже на стройках жилых домов не хватало»Фото: из личного архива Рината Шафикова

**- Говорят, что среди изначальных проектов дороги был и цементобетонный вариант…**

**Федоров**: Было такое предложение, но в начале 70-х не было таких бетонных мощностей, цемента даже на стройках жилых домов не хватало. На всю страну было всего два американских автогрейдера по укладке цементобетонных смесей – в Москве и в Сибири, остальное – самоделки.

**- Но если бы были все условия, логично было бы делать цементобетонную дорогу?**

**Федоров**: Конечно. Сроки эксплуатации больше, чем у асфальтобетона и нагрузки несет неимоверные.

**Репенко**: Единственная проблема в том, что ремонт цементобетонных покрытий в России до сих пор не отработан. Если в случае с асфальтобетоном можно просто снять верхние слои и положить новые, то попробуйте сделать такое с цементобетоном!

**Федоров**: Технология сегодня позволяет делать цементобетонные дороги, загвоздка  - в цене вопроса.

«Было кладбище, его называли Ханским.Мы немного его задели, но иначе было никак. Там явно была какая-то геопатогенная зона»Фото: Сергей Елагин

### БАЙКА ИЛИ БЫЛЬ?

**- Виктор Сергеевич, с какими трудностями, которых не было при строительстве трассы, столкнулись в ходе реконструкции?**

**Карпеев**: За эти годы поднялся уровень грунтовых вод, и грунты стали работать по-другому. Помню, в районе Богородского, на 835 километре, дренаж заложили. Вышла мехколонна снимать растительный слой, и тут один бульдозер начал тонуть прямо на глазах. Смотрим проект - вроде, все правильно, воду отвели, а дренаж, между тем, не работает, нет в нем воды. Пришлось всё перекладывать - ошиблись, когда проектировали. Я там целый месяц сидел, но, в итоге, отвели воду, и сегодня возле развязки у Богородского родник появился - отличная вода!

**- Раз уж заговорили о ЧП… Трасса «славится» высокой аварийностью, за что ее и прозвали «дорогой смерти». По народной молве, это из-за того, что при строительстве снесли старинное кладбище…**

**Карпеев**: Надоела уже эта байка. Аварий много потому, что люди сначала ползут по городу, а как выскакивают на трассу, так вдавливают педаль и летят со страшной скоростью. Да и как по двухполоске нашему лихому джигиту колону обогнать? Выскакивает в объезд колонны и - в лоб.

**Шафиков**: Увы, это не байка. Было кладбище, его называли Ханским, километрах в 25 от Мамадыша. Мы немного его задели, но иначе было никак. Вот и получили ответ. Там явно была какая-то геопатогенная зона. Чего в этом месте только не происходило! Такой случай. Тракторист поставил свой трактор на косогоре (под уклон – чтобы потом не крутить стартер, руки же отобьешь), и прилег под ним в теньке отдохнуть, а он возьми и тронься. Ладно, что там пахота была - земля мягкая, трактористу просто голову вдавило в землю, но все равно инвалидом остался. И очень много таких моментов было. Знаю, что потом погибло несколько работавших на этом участке скрейперистов и бульдозеристов. А когда асфальт положили, на этом месте постоянно случались ДТП. Я тоже поначалу не верил, но от фактов не отвертишься… А дорогой смерти трасу прозвали все-таки не поэтому, а потому, что бьются из-за больших скоростей.

«Эта дорога – большое дело. Но ведь должен быть и следующий этап – объезд Набережных Челнов»Фото: Сергей Елагин

**- Можно ли назвать создание этой дороги самым масштабным дорожным строительством в истории Татарстана?**

**Репенко**: Эта дорога – большое дело. Но ведь должен быть и следующий этап – объезд Набережных Челнов. А то сегодня мы упираемся в мост на ГЭС, который к тому же в аварийном состоянии. Трасса М7 уже вошла в состав города, новостройки подошли к самой дороге. Нужен новый мост и 82-километровый обход Челнов и Нижнекамска с дальнейшим выходом на М7.

Подробнее на «БИЗНЕС Online»: <https://www.business-gazeta.ru/article/399208>