

НАРОДНЫЙ ЧУЙСКИЙ ТРАКТ

*Красивая стремительная дорога, как след бича, стеганувшего по горам...
Василий Шукшин*

Дорога-легенда

Первое упоминание о торговом пути «Алтайский камень» встречается в 1667 году в приказе тобольского воеводы Петра Годунова. Веком позже в письменных источниках появились заметки о тропе, проложенной русскими купцами в районе реки Чуя. Так родилась Северная дорога Великого Шелкового пути, по которой на Алтай завозились товары из Тибета, Китая и Передней Азии.

Самым опасным участком Чуйского торгового пути считался проезд через гору Ак-Бом у поселка Белый Бом. Тропа была такой узкой, что две лошади и даже два пешехода не могли на ней разойтись. Погонщик сначала проходил вперед и клал на другом конце тропы шапку – предупреждение для идущих ему навстречу, а затем возвращался к своим попутчикам.

В следующие три с половиной столетия, благодаря самоотверженному труду нескольких поколений, порой опасному и подневольному, Чуйский тракт из вьючной тропы превращался в дорогу, необходимую сотням тысяч людей. В 1922 году Чуйский тракт получил статус федеральной трассы.

Сегодня Р-256 «Чуйский тракт» является главной дорогой Алтайского края и Республики Алтай, пересекая их с севера-запада на юго-восток, и обеспечивает транспортную связь с Новосибирской областью и Западно-

Сибирским регионом. Кроме того, дорога входит в международную евроазиатскую сеть, обеспечивая выход России в республику Монголия и далее в Китай.

Алтайский феномен

В Республике Алтай едва ли не самый низкий по Западной Сибири показатель плотности сети автодорог: 37 км на 1000 кв. км территории. Каждый год Алтай принимает около 1,2 млн туристов – искателей приключений, желающих полюбоваться величием гор и насладиться красотой монументальной природы. Дорожная обстановка здесь очень сложная ввиду резко пересеченного и горного рельефа. Плотность мостов здесь велика – 130 штук на 1000 км дорог. На дорогах Республики Алтай насчитывается 34 горных перевала, которые издревле считаются у алтайцев священным местом. Здесь благодаря духам и просят удачи в пути. При этом перевалы и сегодня остаются наиболее сложными участками дорог.

Протяженность участка Чуйского тракта, проходящего по территориям края и Республики Алтай с подъездами к Барнаулу и Горно-Алтайску, составляет 854 км. Годовая среднесуточная интенсивность движения транспорта колеблется от 305 автомобилей в сутки в приграничных с Монголией участках – до 28,7 тыс. автомобилей в сутки на подъезде к Барнаулу и пиковой интенсивности 48,8 тыс. автомобилей в сутки.

К туристическим тропам

Чуйский тракт напрямую влияет на экономическое развитие Алтайского края и Республики Алтай: по ней осуществляется львиная доля грузовых и пассажирских перевозок. Дорога является «стволом» древа транспортной инфраструктуры края и республики, к которому примыкает «крона» территориальных дорог. Альтернативы автомобильному транспорту в Республике Алтай пока нет.

Каждый год свыше 1 млн туристов проезжает по маршруту Барнаул – Бийск – левобережье реки Катунь. Чуйский тракт является составляющей большинства туристических маршрутов края, в том числе наиболее знаменитых: «Малого Золотого кольца Алтая», «Большого Золотого кольца Алтая» и автомобильного трансграничного историко-культурного маршрута «Казачья подкова Алтая».

Участки Чуйского тракта, запроектированные инженерами из Барнаульского филиала института ГИПРОДОРНИИ, проходят вблизи следующих туристических и природоохранных зон:

- лебединый заказник в Советском районе, который учрежден с целью сохранения единственной на Алтае зимовки лебедей-кликун;
 - «Бирюзовая Катунь» в Алтайском районе на левом берегу реки Катунь около горы «Красный камень»;
 - археологический парк и Тавдинские пещеры, которые находятся на левом





берегу Катунь в районе поселка Известковский на территории туркомплекса «Бирюзовая Катунь»;

■ озеро Ая – пресноводное озеро в горной котловине левого берега реки Катунь в 10 км к югу от села Майма.

«Золотые ворота»

В рамках государственной программы «Развитие туризма в Алтайском крае» на 2011–2016 годы и федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)» реализуется проект по созданию автотуристского кластера «Золотые ворота» в старейшем городе края – Бийске, основанном в 1709 году. По словам начальника Управления Алтайского края по развитию туристско-рекреационного и санаторно-курортного комплексов **Юрия Владимировича Захарова**, «проект позволит развить туристскую инфраструктуру и придорожный сервис, построить современный информационный центр, который будет способствовать перераспределению туристских потоков по территории края и повышению уровня комфортности пребывания в регионе региона. В настоящее время за счет бюджетов различного уровня к внешним границам кластера подведена инженерная и электрическая инфраструктура, в высокой степени готовности находится комплекс автосервиса, проката и продажи автомобилей. Ориентировочный срок реализации инвестиционного проекта «Золотые ворота» – 2016 год. Предполагаемая стоимость строительства кластера составляет 1,4 млрд рублей».

В 2013 году завершено строительство второй очереди обхода Бийска, что по-

зволило вывести транзитный транспорт за черту города. Таким образом, удалось завершить начатые в 1995 году планы по обходу города, разгрузить улицы и жилые районы от потока транзитного транспорта и улучшить экологическую обстановку. При расположении дороги вблизи жилой застройки (как и природоохранных зон) предусмотрены средства защиты – акустические экраны. *«Принцип работы шумозащитного экрана основан на создании зоны звуковой тени за ним в результате частичного отражения звука от его поверхности. При правильно выбранных параметрах (высоте и протяженности) такие экраны снижают уровень шума примерно на 20 дБ, что является достаточным для обеспечения норм по шуму не только на прилегающей территории, но и в жилых домах»*, – пояснил **Лаврентий Сергеевич Нам**, директор Барнаульского ГИПРОДОРНИИ, по проекту которого построен обход города.

Взгляд в будущее

Строительство головного участка дороги от Новосибирска до Барнаула было выполнено в 1960-е годы; от Барнаула до Бийска – в 1970-е годы. В связи с увеличением интенсивности транспортного потока возникла потребность в реконструкции трассы под I техническую категорию. В течение почти 40 лет различные участки Чуйского тракта расширялись и модернизировались. В 2002 году был введен в эксплуатацию «Подъезд к г. Барнаулу» – первый на Алтае участок автодороги I технической категории.

В данный момент по заказу ФКУ Упрдор «Алтай» в рамках федеральной це-

левой программы готовятся проекты реконструкции участка Чуйского тракта (км 150 – км 158, с мостом через реку Чумыш, построенным еще в 1964 году) и автодороги вблизи станций Озерки и Цаплино, а также проект обхода села Майма.

К 100-летию легендарной автодороги, которое будет отмечаться в 2022 году, планируется завершить реконструкцию под I техническую категорию головного участка Чуйского тракта протяженностью почти 100 км: от границы с Новосибирской до Баюново. Данный участок превратится в современную дорогу с четырьмя полосами движения, разделительной полосой, транспортными развязками в разных уровнях, наружным электроосвещением и надземным пешеходным переходом. *«Кроме того, мы планируем оснастить наш Чуйский тракт автоматическими электронными системами передачи дорожно-эксплуатационной информации до диспетчерских служб заказчика и подрядчика с целью оперативного принятия решений по содержанию дороги. В наших силах не только выполнять реконструкцию участков дороги, но и качественно содержать все то, что досталось нам от предшественников, и, конечно, повышать безопасность и комфортность проезда по нашему Чуйскому тракту вплоть до границы с Монголией»*, – делится планами первый заместитель начальника ФКУ Упрдор «Алтай» – **Сергей Валентинович Гончар**.

Евгения Евграфова,
ОАО «ГИПРОДОРНИИ»