

ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Автомобильной дорогой называют инженерное сооружение, предназначенное для движения автотранспортных средств с расчетной скоростью круглосуточно в течение года и в любую погоду.

Дорожная сеть начала слагаться ещё в древности, когда люди стали обслуживать свои потребности, стали налаживать торговые связи и применять животных для перемещения грузов. Потребность в перемещении грузов появилась с самых первых ступеней деятельности человека. Первыми путями сообщения, которыми пользовались люди при переноске тяжестей, были тропы и водные пути. Реки и озёра давали возможность передвижения при помощи плотов и лодок. Более шести, а может быть, семи тысяч лет люди пользовались только колёсными повозками, в которые впрягали лошадей и быков. Первой и лучшей в мире считается Аппиева дорога из Рима через Капую в Брундизий, построенная в 312 году до нашей эры.

Римские дороги строились из камня на известковом растворе, имели толщину около одного метра и ширину 6-8 м. Создание дорог в России связано с созданием государственности. В древней Руси основным и главным средством сообщения служили водные пути, дорожными сооружениями - мосты. Началом развития дорожного дела считается период царствования Петра I. Царь считал, что для развития промышленности, торговли и обеспечения связи с городами необходимы хорошие дороги. Для упорядочения содержания дорог и их развития были введены должности - земских комиссаров, которые находились под наблюдением Камер-Коллегии и Высшей дирекции Правительствующего сената. В 1720 году появился первый царский Указ о строительстве перспективной дороги Москва - Санкт-Петербург, которую предписывалось строить по проекту, с устройством вдоль дороги водоотводных канав, а покрытие из тесаных бревен; укладываемых на отсыпанную грунтовую подушку. Спустя 26 лет, уже в период царствования Елизаветы Петровны, работы по строительству дороги завершились, на ней были назначены станции, расставлены верстовые столбы. Протяженность дороги составила 728 верст.

Содержание перспективной дороги Москва - Санкт-Петербург было возложено на казну. На перекрестках дороги стояли столбы с надписями: куда они направляются, плоские столбы установлены были на границах уездов. Через 10-20 вёрст были построены казённые дома для проезжающих, с конюшнями, сараями и другими удобствами. Для проезда по дороге были установлены тарифы. Ввод дороги в эксплуатацию означал:

1. Строительство велось методом проб и ошибок, чем достигались оптимальные способы сооружения, ремонта и содержания дорог. От исполнителей требовался полный расчет потребных материалов и рабочих, а также стоимости работ. Отсюда пошло единообразие, нормы, правила и стандарты, проекты.

2. Впервые была огромная стройка, как единое целое, подчиняющаяся общим правилам проектирования, строительства, ремонта и содержания.

3. В ходе строительства впервые возникла и доказала своё право на существование специализированная руководящая дорожно-строительная организация - Канцелярия Перспективной дороги.

В 1766 году специальной инструкцией была установлена ширина дорог 10 сажен, полоса отвода по 25 сажен с каждой стороны. Все-таки дорога Москва - Санкт-Петербург в основном была грунтовая, этот недостаток постоянно проявлялся.

Поэтому на отдельных участках, с отступлением от установленных правил, самостоятельно, мостилась камнем, что было замечено и приветствовалось властью.

В 1797 году по велению царя Павла I была реконструирована дорога в шоссе (белое шоссе) Царское Село - Гатчина. Для строительства и содержания, дорог такого типа в 1809 году учреждено "Главное Управление Путей Сообщения". Императором Александром I был поставлен вопрос о строительстве не одной, а целой сети удобных шоссе. Уже в 1809 году вся Российская империя была поделена в дорожном отношении на 10 округов. В 4-й округ входили: Тульская, Курская, Тамбовская, Саратовская, часть Харьковской, Екатеринославская, Воронежская, область войска Донского, Кавказская и Таврическая губернии.

В то время для присмотра за работами на местах назначались Главным управлением дорожные смотрители, а рабочих для исполнения дорожной повинности назначало губернское начальство, т.е. своеобразное двоевластие: инженерная и губернская. Дело в том, что одновременно с ГУ путей сообщения для его полноценной кадровой подпитки были учреждены Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Институт выпускал инженеров строительного профиля для Корпуса инженеров, который руководил строительством дорог, мостов, гидротехнических сооружений. Инженерно-губернское двоевластие было ликвидировано Указом императора в 1816 году, по которому заведование всеми государственными дорогами возлагалось полностью на Главное Управление Путей Сообщения. С 1 января 1817 г. началось строительство шоссе Санкт-Петербург - Москва. Первым руководителем строительства был директор военных сооружений Отечественной войны 1812 г., инженер А. П. Вельяшев, с 1821 г. - Ф. П. Матушевич. В это же время создается первая в истории России мостостроительная организация - "Управление построением мостов на Московском шоссе". Первым его руководителем стал инженер путей сообщения К. Я. Рейхель. В 1825 году был введен в эксплуатацию участок Санкт-Петербург - Новгород протяженностью 180 вёрст.

В 1833 г. император Николай I издал закон и ввёл классификацию дорог:

1. Дороги главных сообщений или государственные.
2. Дороги больших сообщений.
3. Дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию.
4. Дороги уездных торговых и почтовых сообщений.
5. Дороги сельские и полевые.

В 1834 г. было открыто движение по всей дороге Санкт-Петербург - Москва протяженностью 673 версты, вместо 728 верст "Перспективной дороги". В рапорте, который ведомство путей сообщения представило правительству, говорилось: "Московское шоссе, сократившее расстояние между двумя столицами на 55 верст, приведено в сем году к совершенному окончанию на всем протяжении". Иностранные специалисты, оценивая шоссе, писали: "По своим измерениям и по особому тщанию в назначении направления пути и в отделке сооружений - это шоссе может стать наряду с лучшими дорогами, устроенными в самых просвещенных странах Европы". Дорога первоначально строилась за счёт казны, а затем был установлен особый сбор с каждой ревизской души по 25 копеек. В сумме на строительство шоссе собиралось около 5 млн. рублей ассигнациями. По мере поступления денег в ведомство путей сообщения от починки дорог натуральной повинностью население освобождалось. Другим источником стал шоссе сбор за проезд. Каждый год сбор менялся, постепенно увеличиваясь. В среднем прирост шоссе сборов ежегодно увеличивался от 30 до 50 вёрст. Чётко обозначилось благотворное влияние уже построенных шоссе на государственное и народное благосостояние в тех местах, через которые они прошли. Начался шоссе бум, теперь в среднем вводилось около 260 вёрст в год. 1840-1850

г - 2551 верста, 1850-1860 г. - 2611 верста. Следующие 20 лет наблюдался спад до 60 вёрст в год, 1889-1897 г. опять увеличение до 230 вёрст в год.

На 1 января 1897 г. в ведении уже Министерства путей сообщения было около 15 тыс. верст шоссейных дорог; с дорогами царства Польского, земств, городов и частных в сумме более 25 тыс. верст. Значение шоссе было огромное, они играли исключительно полезную роль: на них возникали многочисленные поселения, фабрики и заводы, к ним подводили подпитывающие дороги. И всё же Россия по развитию дорог отставала от Запада. На 10 тысяч жителей было 2,8 км шоссейных дорог, на 100 кв. км - 0,56 км. В то же время: в Германии соответственно 47,3 км и 48,6 км, во Франции - 144,3 км и 104,8 км, в Англии - 60,9 км и 81,2 км, в Швеции - 116 км и 12,8 км, в Италии - 25,2 км и 28,6 км. Отсталость дорожного хозяйства России от большинства стран Западной Европы объяснялась причинами исторического, экономического и географического характера.

Протяженность путей сообщения в 1910 г. в России составляла 1076239 вёрст, из которых 70319 вёрст - железные дороги, 279079 вёрст - водные пути, 726211 вёрст - гужевые дороги. Дороги с твёрдым покрытием составляли 4,7%. В 14 губерниях России вообще не было дорог с твёрдым покрытием. Административное управление непосредственно дорогами осуществляло Правление округа, по территории которого они проходили. Правление состояло из начальника округа, его помощника, членов правления - инспекторов работ. Начальнику округа подчинялись техническое и хозяйственное отделения. Наибольшая численность служащих в округе составляла 80 - 150 человек. Для надзора за состоянием дорог и расходованием средств была учреждена дорожная инспекция.

К 1900 г. стоимость строительства 1 км шоссе составляла 11,0 т.р., стоимость строительства грунтовой дороги - 0,362 т.р. При таком раскладе стоимости власти стремились построить больше по протяженности грунтовых дорог в ущерб капитальности и более высоким технико-эксплуатационным характеристикам шоссе.

Чтобы улучшить систему финансирования дорожного хозяйства, избежать распыленности средств, повысить капитальность, надежность и техническое состояние дорожной сети 28.06.1914 г. был принят закон об образовании дорожного фонда. Этот фонд создавался за счёт государственного казначейства. Деньги выдавались исключительно на строительство и капитальный ремонт дорог.

Отставание в развитии шоссейных дорог оказывало пагубное влияние на все сферы экономической, культурной жизни и социальные условия. Потери по всей России ежегодно выражались в сотнях миллионов рублей, таким образом, терялась значительная доля национального труда.

Создание автомобиля произвело переворот в технике сухопутного транспорта и шоссейных дорог. Существование и жизнь государства немыслимы без транспортных связей. Транспорт имеет огромное народнохозяйственное и оборонное значение. Транспорт каждого крупного государства представляет собой систему из нескольких видов современного транспорта - сухопутного, водного и воздушного. Во всех видах транспорта имеются три основных элемента: подвижной состав, путь и вспомогательное оборудование. Существует большое разнообразие видов транспорта, отличающихся техническим устройством пути и подвижного состава. Основными видами современного массового механического транспорта являются: железнодорожный, автомобильный, трубопроводный. Автомобильный транспорт предназначен для перевозки грузов на короткие расстояния. Он может осуществлять не только местные, но и дальние перевозки в районах, где железных дорог или водных путей недостаточно. В современной системе транспорта автомобильный транспорт играет важную роль, обеспечивая почти все виды перевозок внутри городов и

населенных пунктов и часть перевозок на сравнительно короткие расстояния (до 200-250 км) между населенными пунктами, выполняя внутриобластные и краевые перевозки, а в отдельных районах страны перевозки пассажиров и специальных грузов и на более дальние расстояния.

Основные показатели работы транспорта:

1. Общий объем перевозок в тоннах;
2. Средняя дальность перевозок в километрах;
3. Грузооборот в тонно-километрах.

К преимуществу автотранспорта по сравнению с другими видами транспорта следует отнести его высокую подвижность (маневренность), позволяющую быстро сосредоточивать транспортные средства в необходимых количествах в требующихся местах, при этом, автомобиль не зависит от направлений, может проникать к отдаленным пунктам, собирать и распределять грузы большими и мелкими партиями по всему региону. Благодаря этому значение автотранспорта непрерывно возрастает, и он развивается более быстрыми темпами, чем все другие виды транспорта.

После того, как появился первый автомобиль, характер движения и службы дорог начали резко меняться. Первые автомобильные дороги были построены в Италии в 1923 г. По-итальянски автомобильная дорога называется "автострадой". В промежутке между первой и второй мировыми войнами автомобильные дороги стали строиться и в других странах. Появление автомобилей не могло не повлиять на дорожное строительство в России, на его качество, на состояние дорог как проходящих по населенным пунктам, так и вне их. Развитие автотранспорта и рост движения по дорогам вызвали необходимость применения достаточно прочных одежд с покрытиями усовершенствованных типов, пригодных для круглогодичного движения. Улучшение существующих гужевогой дорог только путем устройства одежд усовершенствованного типа являлось временным мероприятием. Как показал опыт, создание ровных и гладких дорожных покрытий способствовало увеличению размеров и повышению скорости движения, что при оставлении без изменения дороги в плане и профиле ведет к увеличению числа аварий и несчастных случаев на дорогах.

К началу 1928 г. автомобильный парк СССР составил 18,7 тыс. автомобилей, к концу 1938 г. - 500 тыс. автомобилей. К этому времени дороги стали автогужевыми. Первой автодорогой, построенной в СССР, была автомагистраль Москва - Минск, рассчитанная на автомобильное движение со скоростью 120 км/час и имеющая проезжую часть с асфальтобетонным покрытием шириной 12 м. Особенное развитие автотранспорт получил в СССР в период Великой Отечественной войны и после нее, когда было построено несколько заводов по выпуску грузовых и легковых автомобилей. Ежегодный выпуск автомобилей превышал 200 тыс. в год. Если к началу первой пятилетки автомобильное движение на подъездах к Москве в среднем за год не превышало 1,6% от общего числа проезжающих единиц транспорта, а основной состав транспорта составляли гужевые подводы, то теперь характер движения резко изменился. Общие размеры движения по числу единиц возросли по ряду дорог в 50-60 раз. Удельный вес автомобильного движения по числу единиц стал составлять уже свыше 90% общего состава движения.

Грузонапряженность на некоторых дорогах, т. е. суммарный вес проходящих по ним транспортных средств, увеличилась в 50-200 раз по сравнению с размерами движения до Октябрьской революции. Однако, одно изменение вида движения не могло изменить технического состояния дорог и повысить их технический уровень. Автомобильные дороги должны быть спроектированы и построены по специальному расчету на пропуск по ним движения автомобилей с установленной для данной дороги наибольшей допустимой по условиям безопасности скоростью движения. В 30-е годы

в общую сеть дорог входят дороги разного административного, политического, культурного, хозяйственного и оборонного значения, построенные с различной степенью совершенства и находящиеся в различном техническом состоянии.

Часть ранее построенных дорог, проложенных в благоприятных условиях рельефа местности, путем проведения небольших работ сравнительно легко приспособлялась для автомобильного движения. Из общей протяженности дорожной сети 2-3 млн. км только 1506 тыс. км имели определенную дорожную службу, из них автомобильных и приспособленных для автомобильного движения дорог имелось всего 214,5 тыс. км.

После Великой Отечественной войны приступили к реконструкции и строительству ряда новых автомобильных дорог. В 1949-1950 гг. была построена автомагистраль Москва – Харьков - Симферополь протяжением почти 1500 км, автомагистраль Киев – Харьков - Ростов, Ростов - Орджоникидзе, Минск - Брест и многие другие.

Одновременно путем постепенного улучшения дорог и устройства усовершенствованного типа одежд десятки тысяч километров гужевого дорог службой ремонта и содержания автомобильных дорог переводились в автодороги.

28 ноября 1928 г. по Постановлению ЦИК и СНК началась перестройка дорожного и автомобильного хозяйства. Этим Постановлением ЦУМТ НКПС был реорганизован в Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог (Цудортранс) НКПС (Народный комиссариат путей сообщения). Руководство дорожным хозяйством в республиках было возложено на Главное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Главдортранс). Строительство, содержание и ремонт шоссейных и грунтовых дорог государственного и местного значения возлагалось на организуемые республиканские, краевые (областные) и районные дорожно-автомобильные органы (Дортрансы). Этим Постановлением намечалось развитие материально-технической базы для строительства дорог с усовершенствованными типами покрытия.

С 1938 г. дорожная отрасль держалась на двух организациях: Гушосдор - Главное управление шоссейных дорог, Главдорупр - Главное дорожное управление. Деятельность Гушосдора распространялась на весь Союз. Одновременно осуществлялось строительство и реконструкция автодорог во всех уголках страны. Уже за годы войны Гушосдором было построено 11,9 тыс. км дорог с твердым покрытием, а с асфальтобетонным - 3,1 тыс. км. Всего за годы своего существования Гушосдор ввел в действие 3898 км автодорог с а/б покрытием. Успеху его деятельности способствовало широкое применение поточного метода - основа эффективности и организации труда.

В 1953 г. Гушосдор из МВД был передан в МПС, а уже в 1954 г. был включен в структуру вновь созданного Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, где разделился на 2 Главка: Гушосдор - эксплуатационный и Главдорстрой - строительный, который строил и все общегосударственные дороги. Главдорстрою подчинялись 6 управлений строительства, 4 отдельных дорожно-строительных района (ОДСР) и 4 мостостроительных района (ОМСР) и особый дорожно-строительный корпус. Местные, областные, республиканские дороги строились Главным дорожным управлением при Совете Министров РСФСР.

Дорожные работы выполнялись на республиканских дорогах дорожными участками (ДУ) и самостоятельными дорожными дистанциями, на местных дорогах - райдоротделами. В 1953 году Главдорупр при Совете Министров РСФСР был упразднен, а его функции переданы новому Министерству дорожного и транспортного машиностроения РСФСР. Министерство автомобильного транспорта РСФСР было

образовано 3.11.1952 г. В конце 1953 г. было создано Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог при Совете Министров РСФСР и Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР.

Минавтошосдор РСФСР состоял из двух главков: Главное управление по строительству дорог и мостов и Главное управление по ремонту и содержанию дорог и мостов.

В 1956 г. Президиум Верховного Совета СССР ликвидировал Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. В республиках остались свои органы управления дорожной отраслью. Минавтошосдор РСФСР функционировал самостоятельно. Министром был назначен Калабухов Ф. В.

В годы существования Минавтошосдора РСФСР было сделано многое. Только за 1956 - 1958 гг. было построено 3000 км дорог, из них 2663 км с твердым покрытием, введено в эксплуатацию 30 больших титульных мостов. С 1956 г. объемы работ увеличивались в среднем ежегодно на 25-30%.

В регионах действовали машино-дорожные станции (МДС), затем укрупненные, модернизированные дорожно-строительные управления (ДСУ). В 1957 г. Минавтошосдор РСФСР пересмотрел всю сеть дорог общего пользования. В своем непосредственном обслуживании Министерство оставило только наиболее важные, нагруженные дороги, обеспечивающие областные транспортные связи, дающие выход из крупных населенных пунктов к центру области, ярая, АССР, к ближайшим ж/д станциям, пристаням и крупным республиканским и Союзным автомагистралям. Второстепенные пути сообщения составили сеть сельских и ведомственных автодорог.

За период с 1945 г. по 1958 г. грузооборот автотранспорта возрос в 15 раз, а пассажирские перевозки - в 82 раза. Быстрое развитие грузоперевозок и увеличение грузоподъемности автомобилей опережали качественный рост и пропускную способность дорог. Ежегодный их износ и разрушения требовали больших затрат, превышающих выделяемые на их строительство, ремонт и содержание дорог. В 1958 г. было построено 11,5 тыс. км дорог с твердым покрытием и все равно это было недостаточно для удовлетворения темпов развития автотранспорта и обеспечения грузоперевозок. Несмотря на то, что в 1958 г. ассигнования на дорожные работы были увеличены вдвое, этих денег не хватало на потребности дорожной отрасли. Для ликвидации дефицита средств на дорожные работы 26.11.1958 г. был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым устанавливалось, что все колхозы, совхозы, промышленные, транспортные, строительные и другие организации обязаны участвовать в строительстве, ремонте местных автодорог. Президиум Верховного Совета РСФСР принял Указ от 07.04.1959 г., который привлекал к участию в дорожных работах все организации и учреждения в регионе, кроме бюджетных. Участие в дорожных работах выражалось в выполнении за свой счет, хозяйственным или подрядным способом, установленного объема работ. Размер участия был установлен в объеме 0,05% годовой стоимости продукции основной деятельности данной организации. В августе 1968 г. новым Указом этот показатель был увеличен до 2%.

В каждой области, крае, автономной республике работы по строительству и реконструкции автодорог проводились в соответствии с возможностью этих регионов, их особенностью.

В значительной части регионов дорожные работы велись тремя методами:

1. Работы вели крупные предприятия за счет своих сил и средств по проектам, выданным на закрепленные за ними участки дорог.
2. Дорожно-строительные управления строили дороги за счет средств долевого участия различных организаций и предприятий. Долевое участие выражалось в

выделении денежных средств, материально-технических ресурсов на объем установленного задания.

3. Создавались объединенные механизированные отряды при районных отделах строительства и ремонта дорог за счет всех организаций в районах.

Техническое и организационное руководство дорожными работами, выполняемыми непосредственно колхозами и совхозами, осуществили районные дорожные отделы (райдоротделы).

Для строительства дорог, отдаленных от городов и районных центров на значительные расстояния, при облдоруправлениях создавались специализированные дорожно-строительные управления.

Указ открыл широкие возможности для повсеместного строительства и благоустройства дорог. Темпы строительства местных дорог в России возросли в 3 раза, мостов - в 4,4 раза. Всего в России с 1959 по 1965 гг., т. е. за 7 лет действия Указа протяженность дорог увеличилась со 106,0 тыс. км до 156,0 тыс. км, построено 220,0 км мостов. Это позволило увеличить вдвое грузоперевозки. На долю автомобильного транспорта в 1965 г. приходилось 75% всех грузоперевозок в стране. Строительство дорог в соответствии с Указом оказалось более результативным для сельского населения: 73% построенных дорог приходилось на село. Многие центральные усадьбы колхозов и совхозов были соединены с райцентрами, областными центрами надежной сетью дорог, создавая условия безопасного и безаварийного движения автотранспортных средств в любую погоду, в любое время года и суток, независимо от погодных, климатических условий. Устройство дорог с твердым покрытием повысило эффективность труда сельского производителя, снизило себестоимость продукции. Построенные дороги изменили к лучшему социально-бытовые условия селян, принесли им культуру и цивилизацию.

За годы действия Указа дорожные организации создали свою индустриальную базу. Были построены сотни асфальтобетонных заводов, битумных баз, заводов мостовых ж/б конструкций, полигонов ж/б изделий, мастерских, гаражей, карьеров, камнедробильных баз и т.д. Это дало возможность выпускать миллионы тонн асфальтобетона, щебня и других материалов, позволяющих строить до 10,0 тыс. км автодорог повышенной категорийности.

Дальнейшее развитие сети дорог можно увидеть на примере Липецкой области.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ.

Указом Президиума Верховного Совета СССР с 6 января 1954 г. была учреждена Липецкая область в составе РСФСР. В Указе говорится: утвердить представление Президиума Верховного Совета РСФСР об образовании в РСФСР Липецкой области с центром в г. Липецке. В состав Липецкой области включить города Липецк Воронежской области, Елец Орловской области и следующие районы в их существующих границах: Боринский, Водопьяновский, Грачевский, Грязинский, Дмитришевский, Добринский. Липецкий, Молотовский, Талицкий, Усманский, Хворостянский и Хлевенский Воронежской области; Волынский, Долгоруковский, Елецкий, Задонский, Измалковский, Краснинский, Становлянский, Чернавский, Чибисовский, Орловской области; Березовский, Воскресеновский, Данковский, Добровский, Колыбельский, Лебедянский, Лев-Толстовский, Троекуровский, Трубетчинский, Чаплыгинский Рязанской области; Больше-Полянский, Воловокий и Тербунский Курской области.

С образованием Липецкой области было образовано в составе Облисполкома Липецкое областное управление дорожного и транспортного хозяйства. Его

образование датируется 1 февраля 1954 года на основании решения № 18 исполкома Липецкого областного Совета депутатов трудящихся от 29 января 1954 г. Первым начальником областного управления дорожного и транспортного хозяйства, по рекомендации Воронежского облисполкома, был утвержден Федоров Александр Иванович, исполняющим обязанности главного инженера был назначен прикомандированный Воронежским облдоротделом его главный инженер Киселев Александр Иванович.

Александр Иванович Федоров родился в 1912 году в Воронеже. После окончания школы закончил Гродненский лесной техникум. С 3 курса строительного института ушёл добровольцем на фронт. На фронтах Великой Отечественной войны служил в инженерных войсках. Непосредственно участвовал в строительстве и восстановлении автодорог, подъездных путей, переправ, мостов, аэродромов и т.д. За ратные подвиги награжден несколькими орденами и медалями. После демобилизации в 1946 г. работал на различных должностях в дорожных организациях Воронежской области. До 1954 г. работал начальником машино-дорожной станции (МДС) в г. Воронеже. В 1954 г., при образовании Липецкой области был рекомендован Воронежским обкомом КПСС на должность начальника Липецкого областного дорожного отдела. На этой должности проработал до марта 1969 года, до ухода на пенсию. До конца своих дней оказывал советами помощь дорожникам области.



Федоров Александр Иванович

Основной задачей областного управления транспорта и дорожного хозяйства было руководство работой транспортных организаций, управление ремонтом и содержанием автомобильных дорог.

1 июля 1954 г. в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 12 апреля 1954 г. "О преобразовании Министерства дорожного и транспортного хозяйства РСФСР в союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР" и решения № 427 исполкома Липецкого областного Совета депутатов трудящихся от 16 июня 1954 г. областное управление дорожного и транспортного хозяйства было переименовано в областное управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

Основной задачей областного управления автомобильного транспорта и шоссейных дорог было содержание, ремонт, строительство дорог, искусственных сооружений в пределах Липецкой области. На момент образования Липецкой области фактически автомобильных дорог с твердым покрытием не было. Были лишь грунтовые и грунтово-профилируемые улучшенные пути.

По "Атласу схем автомобильных дорог СССР", составленному Военно-топографическим управлением Генерального штаба Красной Армии, имеется наличие автомобильных дорог и их краткая характеристика по состоянию на 1 января 1941 г. Основываясь на этих данных, можно сказать, что в Центрально-Черноземном районе не было автомобильных дорог, отвечающих необходимым требованиям движения автотранспортных средств. Более 92% дорог были грунтовые и грунтово-улучшенные,

которые в весеннюю распутицу, летом и осенью после дождей превращались в не проезжее состояние даже для полуторок ГАЗ-АА и ЗИС-5. Так, в Воронежской области, в которую входила значительная часть Липецкой области, на 1 января 1954 г. было всего 107 км дорог, обеспечивающих круглогодичный проезд. Но что это были за дороги! От Липецка до Воронежа, до старого аэропорта, у нынешнего автовокзала было 40 км с твердым покрытием. Из них: 31 км дорог со щебеночным покрытием, с шириной проезжей части 4,5 м и толщиной 13,0 см; 8 км - булыжная мостовая шириной 5,5 м и толщиной 18 см на песчаном основании; 1 км - асфальтобетонное покрытие шириной 5,5 м и толщиной 7 см на щебеночном основании 15 см. Состояние покрытия из 40 км было: хорошее - 4 км, удовлетворительное - 19 км, неудовлетворительное - 17 км. Все мосты были деревянными, трубы - каменными, кирпичными. Безусловно, такое положение дел с дорогами, да еще в центре России, не могло продолжаться. Практически, отсутствие дорог было огромным тормозом в развитии экономики Черноземья в целом и Липецкой области - в частности.



Дорога Воронеж - Усмань, 1963 год



**Мост через р. Байгора
в селе Синявка**

Дорога на Волово

Практически дорожное хозяйство в Липецкой области необходимо было вновь организовывать с нуля. Полностью отсутствовали техника и квалифицированные кадров инженерно-технических работников и



специалистов-дорожников. Основной "техникой" у рабочих были лопаты, ломы и кирки, транспортом - гужевые повозки и всё. Поэтому бездорожье раскинулось на многие километры от городов и районных центров.

Так выглядела сеть дорог Липецкой области на 1.01.1954 г.

№ № пп	Наименование дорог	Изме- ритель	Наличие на 01.01.54 г.	Примечание
А.	Дороги-всего	Км	2291,6	2291,6
	В том числе:			
	1.Белое шоссе	Км	15,4	15,4
	2.Булыжная мостовая	Км	41,83	41,83
	3.Грунтовые улучшенные (включая лежневые дороги, жердевый настил)	Км	129,69	129,69
	4.Грунтовые профилированные	Км	596,29	596,29
	5.Естественные	Км	1508,28	1508,28
В.	Искусственные сооружения			
	1.Мосты	Шт./п.м	424/3683,1	424/3683,1
	2.Трубы	Шт./п.м	55/396,5	55/396,5
	3.Паромные переправы	Шт.	2	2

Из таблицы видно, что Липецкая область в центре России была областью сплошного бездорожья. Отсутствие рабочей силы, транспорта и механизмов не позволяло развернуть крупномасштабные работы по развитию сети дорог с твердым покрытием. Для выполнения задачи строительства и содержания, дорог в каждом районе были созданы дорожные службы - райдоротделы, а всего их в области было создано 34:

- | | | |
|--------------------|---------------------|-------------------|
| 1. Березовский | 13. Добринский | 24. Становлянский |
| 2. Большеполянский | 14. Долгоруковский | 25. Талицкий |
| 3. Боринский | 15. Елецкий | 26. Тербунский |
| 4. Водопьяновский | 16. Задонский | 27. Троекуровский |
| 5. Воловский | 17. Измалковский | 28. Трубетчинский |
| 6. Волынский | 18. Колыбельский | 29. Усманский |
| 7. Воскресеновский | 19. Краснинский | 30. Хворостянский |
| 8. Грачевский | 20. Лебедянский | 31. Хлевенский |
| 9. Грязинский | 21. Лев-Толстовский | 32. Чаплыгинский |
| 10. Данковский | 22. Липецкий | 33. Чернавский |
| 11. Дмитришевский | 23. Молотовский | 34. Чибисовский |
| 12. Добровский | | |

Руководители - заведующие районными автошосдоротделами:

- | | |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1. Березовский район | Ефанов Алексей Семенович |
| 2. Больше-Полянский район | Черников Николай Васильевич |
| 3. Боринский район | Шохин Леонид Александрович |
| 4. Водопьяновский район | Громов Иван Васильевич |
| 5. Воловский район | Моисеев Николай Андрианович |
| 6. Волынский район | Игнатова Раиса Егоровна |

7. Воскресенский район	Носов Георгий Тимофеевич
8. Грачевский район	Порядин Филипп Захарович
9. Грязинский район	Беляев Филипп Иванович
10. Данковский район	Дыков Николай Дмитриевич
11. Дмитришевский район	Чиклин Иван Александрович
12. Добровский район	Старков Андрей Андреевич
13. Добринский район	Воротилин Василий Петрович
14. Долгоруковский район	Плужников Михаил Степанович
15. Елецкий район	Парфенов Семен Петрович
16. Задонский район	Пиляев Петр Михайлович
17. Измалковский район	Лукин Семен Петрович
18. Колыбельский район	Фомин Дмитрий Степанович
19. Краснинский район	Логвинов Григорий Петрович
20. Лебедянский район	Гавриченко Дмитрий Трофимович
21. Лев-Толстовский район	Буздании Михаил Михайлович
22. Липецкий район	Вощеникин Александр Андреевич
23. Молотовский район	Тонких Геннадий Тимофеевич
24. Становлянский район	Макашев Александр Григорьевич
25. Талицкий район	Матыцин Николай Федорович
26. Тербунский район	Петрухин Павел Григорьевич
27. Троекуровский район	Лаврухин Василий Алексеевич
28. Трубетчинский район	Виноградов Степан Иванович
29. Усманский район	Демихов Семен Петрович
30. Хворостянский район	Николаев Алексей Михайлович
31. Хлевенский район	Чиклин Иван Александрович
32. Чаплыгинский район	Силосин Михаил Константинович
33. Чернавский район	Белавцев Егор Иванович
34. Чибисовский район	Иванов Павел Александрович
35. Боринский механизированный каменный карьер	Щетинин Иван Петрович, технорук –
36. Тербунский механизированный каменный карьер	Богданов Алексей Александрович Самарин Алексей Захарович

Кроме того, самостоятельными подразделениями были: Тербунский и Боринский щебеночные и каменные карьеры. Основным источником для производства дорожных работ служили: госкапвложения и местный бюджет. Эти источники были так малы, что существенно на них ничего не сделаешь. Был найден выход из создавшегося положения - это трудоустройство.

В соответствии с директивами правительства разрешалось привлекать на дорожные работы рабочих предприятий и сельскохозяйственных работников, в свободное от сельскохозяйственных работ время. И, хотя руководители предприятий, колхозов, совхозов относились к трудоустройству крайне неохотно, уклончиво, дорожное хозяйство начало действовать, на первых порах - малоэффективно. Но жизнь требовала прогресса в этих делах.

Изменение структуры управления народным хозяйством влекло к изменениям на областном уровне, в управлении дорожной отраслью. Так, решением облисполкома № 61 от 17.01.1955 г. были укрупнены районы, а, следовательно, ликвидированы следующие райдоротделы: Березовский, Больше-Полянский, Грачевский, Колыбельский, Талицкий, Хворостянский, Чернавский, Чибисовский.

Областное управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог стало двойного подчинения: областному Совету депутатов трудящихся и министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

Райдоротделы обычно располагались в одном помещении с райисполкомами. Штатное расписание было следующим: заведующий райдоротделом, бухгалтер-счетовод, дорожный мастер. Кроме того, имелись штатные рабочие - 5-10 человек (конюх, рабочие, тракторист). Из "техники" были - 1-3 лошади; оборудование - лопаты, ломы, кирки, топоры, деревянные прицепные утюги, деревянные "бабы", повозки.

Для строительства автодорог в Липецкой области из г. Калача-на-Дону 27.06.1954 г. была передислоцирована машино-дорожная станция - 70 (МДС-70) Минавтошосдора РСФСР. Директором МДС-70 был Чепасов Александр Яковлевич. Первым работником МДС-70, начавшим осваивать Липецкий край, был Деев Виктор Никитович, прибывший с колонной из 7 автомашин с грузами материалов, ГСМ и т.д.

Первым местом дислокации МДС-70 был район современного железнодорожного вокзала. До конца 1954 года всё необходимое: техника, материалы, ресурсы, кадры были перевезены в Липецк. Деев В. Н. рассказывает: "Липецк понравился тем, что был тихим, зелёным городом с населением 50-60 тысяч человек. В магазинах и на рынках было много продуктов питания, и стоили очень дёшево по сравнению с другими регионами. Сам город был похож на большую деревню, так как значительная часть домов была одноэтажной, а крыши покрыты соломой. Все заводы были в стадии развития. Шахты работали вокруг Липецка в полную силу, обеспечивая НЛМК, Свободный Сокол местной рудой. Уже действовала трамвайная линия, обслуживающая НЛМК и Тракторный завод. Мостов через реку Воронеж не было. На левом берегу в Новолипецке строились двухэтажные дома капитального типа". Повсюду чувствовалась необходимость в хороших дорогах для нормального развития экономики. Весь 1954 год ушел на обживание нового места дислокации организации. Практически весь 1954 год и до середины 1955 г. главным инженером МДС-70 был Деев В. Н.

Начальник облдоротдела Федоров А. И. был огорчён слабым оснащением МДС-70 техникой, оборудованием, так как они были изношены на работах в районе строительства Волго-Донского канала. Тем не менее, с помощью привлеченной техники МДС-70 в 1954 году было спланировано и спрофилировано 100 км грунтовых дорог в Липецком районе. До 1954 года в Липецкой области не было ни одного асфальтобетонного завода. Лишь в 1954 году был смонтирован первый смеситель Д-225 на Новолипецком металлургическом заводе для строительства дороги-улицы 9 мая.

Стройфинпланом работ на 1955 год по МДС-70 предусматривалось строительство автодороги Липецк - Грязи и улучшение автодороги Липецк - Хлевное. Проектом работ предусматривалось устройство оснований из местных отвальных шлаков заводов "Свободного Сокола" и НЛМК и асфальтобетона от собственного АБЗ. МДС-70 в 1955 году построила АБЗ в с. Юшино. Строил АБЗ прораб Игнатъев Георгий Андреевич, мастер Юшков Федор Николаевич. За 1955 год с АБЗ НЛМК был уложен асфальтобетон толщиной 5 см на шлаковом основании толщиной 20-35 см на 1700 пог. метров шириной 6,0 м.

В 1955 году Чепасов А. Я. был заменен Кузнецовым Андреем Яковлевичем, а главным инженером стал Варнавский Николай Михайлович. За 1956 год был выполнен большой объем работ по строительству автодороги Липецк - Грязи. Были построены все искусственные сооружения, полностью шлаковое основание, уложено 6 км асфальтобетона с собственного завода. Часть асфальтобетона с АБЗ ушла на

благоустройство города. Большие работы по устройству щебеночного покрытия были выполнены на автодороге Липецк - Хлевное, в том числе у с. Боринское.

Первый объект МДС-70 - автодорога Липецк – Грязи был закончен в 1957 году. Введен участок протяженностью 18 км, шириной проезжей части 6,0 м, шириной земляного полотна -10,0 м. На всем протяжении дороги сделана поверхностная обработка, построены линейные здания дорожного мастера в сс. Переделицы, Юшино, Таволжанка. Качество дороги оценено хорошим, так как все работы были осуществлены строго по проекту. На строительстве автодороги отличились: Деев В. Н. и молодые дорожники Швырков Александр Васильевич, Абакумов Виталий Ефимович, значительная часть механизаторов и дорожных рабочих.

Первая автомобильная дорога Липецкой области Строительство и строители дороги.



Инструментальный контроль



Механизаторы дорожных работ



Строители автодороги



Механизаторы стройки



Руководители стройки



Погрузка отвального шлака



Лучшие люди стройки



Участок дороги



Строительство линейных зданий



Участок дороги зимой



Дорога на лесном участке



Поверхностная обработка



Строительство водоотводных лотков



Устройство корыта



Земляные работы



Укладка труб



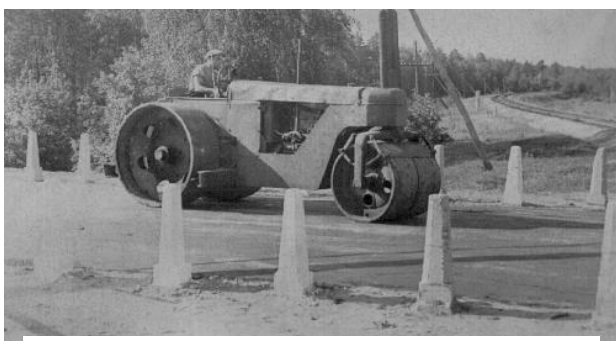
Забивка ж/б свай



Строительство моста



Укладка горячей а/б смеси



Укатка а/б полотна на переезде



Укатка а/б полотна



Переезд



Переезд сдан в эксплуатацию



Дорога зимой



Участок дороги



Производственное совещание



По трассе пошли автобусы



Строительство окончено



Участок дороги



Автодорога Липецк - Грязи

Первым местом дислокации Облавтошосдора было здание Липецкого райдоротдела по улице Зегеля, 20. С 18 июня 1954 г. первым утвержденным главным инженером стал Боголеев Иван Васильевич, прибывший в область по направлению министерства. Это был профессионал-дорожник, добросовестно служивший организации в период её становления, стартового развития и накопления производственного опыта. С 21 октября 1956 года главным инженером Облавтошосдора стал Севостьянов Василий Александрович, который позднее был переведен в Ульяновскую область.

Период становления дорожной отрасли в области относится к 1954-1957 годам. За эти годы бюджетные вложения в дорожные работы возросли до 8,3 млн. рублей, кроме того, совершенствовались способы привлечения сельского населения в строительство и ремонт дорог. В это время ещё действовало постановление № 1266 Совета Министров СССР от 19 апреля 1948 года "О мерах помощи дорожному хозяйству РСФСР", которое разрешало привлекать на эти цели на 4 дня в году грузовые автомобили всех промышленных, транспортных и других предприятий и организаций; сельское население колхозов и совхозов на 6 дней. В постановлении говорилось, что подъездные пути от дорог общего пользования к предприятиям, организациям строятся, ремонтируются и содержатся силами и средствами этих организаций и предприятий. В 1957 году дополнительно вышло распоряжение № 2630-р, которым все сельские, местные дороги и искусственные сооружения на них закреплялись по ремонту и содержанию за колхозами и совхозами в пределах их землепользования. Этим же распоряжением утверждена инструкция "Об организации ремонта и содержания дорог, прикрепленных к колхозам и совхозам, машино-транспортным станциям и о порядке оплаты колхозами дорожных работ, выполняемых по договорам". Это распоряжение дало толчок для выполнения работ по договорам специализированными организациями. Опираясь на это, в некоторых регионах местные власти с участием дорожных организаций стали широко использовать сельскохозяйственные организации и промышленные предприятия в строительстве дорог. Для организации дорожных работ в облисполкоме с участием дорожников был создан штаб, который определял объекты строительства, доленое участие организаций, обеспечение строительства материалами, механизмами и другими ресурсами. Готовилась проектно-сметная документация. И начиналось строительство автодороги. Такая постановка дела сыграла большую роль в развитии сети дорог области.

6 августа 1956 года Совет Министров РСФСР своим распоряжением № 3169-р образовал и включил с 01.09.1956 г. в сеть общегосударственных дорог автомобильную дорогу Москва - Воронеж с подъездом Липецк - Хлевное. Вся автодорога Москва - Воронеж была, в основном, грунтовая, лишь отдельные её участки, принадлежащие областным дорожным организациям Тульской, Липецкой, Воронежской областей, были со щебеночным покрытием. В пределах Липецкой области на участке по селу Боринское было на подъезде Липецк - Хлевное на 01.01.56г. всего 2,3 км щебеночного покрытия шириной 6,0 м и толщиной от 18 до 25 см.

С сентября 1956 г. началось строительство автодороги Москва - Воронеж. Для выполнения программы, финансируемой из государственных капитальных вложений, было организовано 10 дорожно-строительных районов (ДСР). Началось строительство в каждом ДСР асфальтобетонных заводов, в том числе в с. Хлевное, г. Ельце; 10 полигонов железобетонных изделий, в том числе в г. Ельце; были открыты и использовались 5 притрассовых каменных карьеров, в том числе в с. Боринское. В короткий срок были построены здание управления автодороги в г. Ельце и жилой фонд в каждом ДСР.

За время строительства в земляное полотно было уложено 6,015 миллионов кубических метров грунта, построено 3,878 миллионов квадратных метров двухслойного асфальтобетонного покрытия. Все деревянные мосты были заменены на долговечные железобетонные или комбинированные – металложелезобетонные (балки металлические, плиты проезжей части - железобетонные). Всего был построен 91 мост с общей длиной 1758 погонных метра, в том числе мосты через реку Красивая Меча в Тульской области и через реку Дон в г. Задонске, через реку Сосна в г. Ельце. На строительство мостов было использовано 31,6 тысяч кубометров сборного железобетона. Старые деревянные, каменные, железобетонные трубы были заменены на стандартные, гостовские круглые и прямоугольные. Всего было построено 286 труб общей длиной 5,56 тысяч погонных метров. В основание дорожной одежды в 1956-60 годы было уложено 680,9 тысяч кубических метров отвального шлака НЛМЗ. Установлено 21,7 тысяч дорожных знаков, 54,6 тысяч сигнальных столбиков (дорожных тумб), 11,2 тысяч погонных метров ограждений (барьерных), посажено 120 тысяч штук плодовых и декоративных деревьев на снегозащитных полосах вдоль автодороги.

Дорога Кашира – Ефремов – Елец - Воронеж была построена в конце 1961 г. с общей протяженностью 544,8 км. 30 декабря 1961 г. Государственная комиссия, возглавляемая проректором МАДИ, доктором технических наук, профессором В. Ф. Бобковым, действующая на основании Постановления Совета Министров РСФСР от 22.12.1961 г. за № 1517, приняла в постоянную эксплуатацию всю автодорогу Москва - Воронеж с оценкой "хорошо". На Липецкую область пришлось 199,0 км автодороги III-й технической категории (ширина земполотна 12,0 м), ширина проезжей части 7,0 м, 53 капитальных моста с общей длиной 1151 п.м., 86 железобетонных круглых и прямоугольных труб общей длиной 1720 п. м.

В последующие годы, в связи с ростом интенсивного движения и грузонапряженности на автодороге, началась реконструкция дороги Москва - Воронеж под I техническую категорию. В настоящее время закончена реконструкция по Воронежской области и полным ходом идет в Липецкой области. Строится обход с. Конь-Колодезь, с. Хлевное, г. Задонска. 1-я очередь участка обхода с. Конь-Колодезь протяженностью 20 км введена в постоянную эксплуатацию в 1997 г. Строится обход с. Боринское на подъезде Липецк - Хлевное протяженностью 9,9 км. 1 пусковой

комплекс протяженностью 4,5 км уже введен в эксплуатацию в конце 1996 года. Завершение сдерживается из-за недостатка финансирования объектов работ.

**Динамика роста благоустроенных дорог
в период становления дорожной отрасли в области.**

Год	Всего дорог, км	С тв. покрытием			Грунтовые			Мосты		Трубы шт./м	Пе ре пр шт
		Всего	А\б черн	Щебень булыж.	Всего	Улучше- нные	Профи- лирован ные	Все- го	Всего п/м		
1954	2291,6	57,23	-	57,23	2233,37	129,68	596,26	424	3683,1	55/396,5	2
1955	2291,6	59,83	1,7	58,13	2231,7	131,8	980,0	424	3683,1	55/396,5	2
1956	2292	71,0	7,7	63,3	2221	159	2062	424	3683,2	126/1110	2
1957	3029	161	28	173	2888	202	2186,0	424	3683,2	149/1450	2
1958	3029	239	49	190	2790	264	2245	409	3597	164/1720	2
1959	5980	340	63	277	5640	271	5469	670	8324	194/1960	2
1960	7036	434	96	338	6602	240	6362	802	10326	202/2830	2

Из таблицы видно, что темпы роста количества и качества возрастают, а в 1959-1960 гг. имеются увеличения дорог общего пользования. Это вызвано тем, что 7 апреля 1959 года Указом Президиума Верховного Совета РСФСР "Об участии колхозов, совхозов, промышленных, транспортных, строительных и других организаций в строительстве и ремонте автомобильных дорог" узаконено участие всех организаций в развитии сети дорог, финансировании дорожных работ,

Решением № 632 от 24 мая 1959 г. исполнительного комитета Липецкого областного Совета депутатов трудящихся во исполнение вышеупомянутого Указа изменена сеть автодорог общего пользования, в которую включены подъезды к центральным усадьбам колхозов, совхозов, предприятий, населенным пунктам и т. д. В результате этого общее количество автодорог общего пользования возросло до 7036 км. Указ установил участие в объеме 0,05 процента годовой стоимости продукции основной деятельности всех организаций, предприятий, колхозов, совхозов без исключения, независимо от того, имеют или не имеют они транспортные средства или косвенно пользуются дорогами. Теперь годовые планы дорожных работ, производимых с участием колхозов, совхозов, предприятий и организаций, составлялись райисполкомами и утверждались облисполкомом. По утвержденным планам до каждого предприятия, колхоза, совхоза доводились годовые задания с указанием места, объема работ и сроки их выполнения. Тем организациям, которые не имели возможности непосредственно участвовать в дорожных работах, разрешалось вносить денежные средства в размере сметной стоимости подлежащих выполнению работ. В Липецкой области было организовано выполнение работ тремя способами:

1. Самостоятельно крупными промышленными предприятиями, строительными и дорожными организациями.
2. Головным предприятием, организацией города или района.
3. Объединенными отрядами при районных дорожных отделах.

Техническое и организационное руководство дорожными работами осуществляли на местах райдоротделы, а в целом по области - облдоруправление. Для выполнения дорожно-строительных работ на важнейших автодорогах области и в отдаленных регионах привлекалась специализированная организация МДС-70, позднее переданная в подчинение облдоруправлению и переименованная в дорожно-строительное управление № 1 (ДСУ-1)

Обеспечение дорожных работ материалами, техникой, ресурсами осуществлялось теперь по Указу на 70-80%, остальное централизованно через министерство.

Указ открыл широкие возможности для повсеместного строительства и благоустройства автодорог, строительства мостов и других искусственных сооружений капитального типа. Темпы строительства автодорог резко возросли, качество и надежность соответствовали требованиям нормативных документов. Изменились существенно отношения к дорогам и дорожникам.

После завершения строительства автодороги Липецк - Грязи вся землеройная техника и механизмы МДС-70 были брошены на земляные работы в Грязинском районе: Грязи - Хворостянка, Грязи - Телелюй, подходы к мосту через реку Матыра. Другая техника направлена на благоустройство г. Липецка.

В 1955 году в г. Липецк был передислоцирован мостопоезд № 418 Главного управления строительства автодорог и мостов Совета Министров СССР. Ему было поручено строительство моста через реку Воронеж в г. Липецке (первый мостовой переход), а параллельно строительство моста через реку Матыра в г. Грязи. Начало строительства мостов датируется 01.01.1956 года. Необходимо отметить, что мост через реку Матыра, будучи мастером, строил Кулабухов Николай Иванович; в дальнейшем он руководил мостостроительным управлением № 14 до ухода на пенсию в 1989 году.

С 01.01.1958 г. все силы и техника ДСУ-1 были брошены на строительство автодороги Липецк - Данков с подъездом к г. Лебедяни. Общая протяженность автодороги по проекту 88 км, категория - IV, конструкция дорожной одежды - шлаковое основание - 27 см, покрытие из асфальтобетона толщиной 5 см и поверхностная обработка. Начало дороги - старый мясокомбинат у нового городского крытого рынка. Трасса прошла через Каменный Лог до кольца Трубного завода и дальше через Лог Сурки, Кузьминские Отвержки к г. Лебедяни, к Данкову. В Каменном Логу прямоугольную трубу 4x4 метра ДСУ-1 строили собственными силами, руководил земляными работами и строительством искусственных сооружений прораб Деев В. Н., искусственные сооружения под его руководством осуществлял мастер Зайчевский Виталий Николаевич. Трудностей было много, особенно на земляных работах. Для их исполнения привлекались мелиораторы, в частности, Усманская мелиоративная станция, имевшая значительную техновооруженность (скрепера и бульдозеры на ДТ-54).

В 1958 г. в Кузьминских Отвержках началось строительство АБЗ. Уже в 1958 году завод со смесителем Г-1 был готов. Был подведен ж/д тупик для получения вяжущих и каменных материалов, котельная (на 2 котла "Шухова"), контора с лабораторией, бытовые помещения и ремонтная база. На строительство автодороги поступили 2 катка, 2 автогрейдера, асфальтоукладчик, 2 бульдозера, 4 скрепера и т. д.

Со строительством НЛМЗ увеличилась потребность в транспортных средствах, а поэтому были организованы автобазы № 1, 2, 3 с большим количеством большегрузных автомобилей. Часть автомобилей привлекалась на строительство дороги, особенно зимой, когда резко сокращались на НЛМЗ общестроительные работы. В городе и в районах в 1955 - 1958 гг. организовалось несколько автохозяйств Министерства сельского хозяйства, которые в зимнее время тоже использовались на строительство автодорог в области.

Кстати, 4 июля 1957 года приказом № 48 по облдоруправлению на основании приказа Министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР от 26 июня 1957 года № 307 было создано Липецкое дорожно-строительное управление № 1 (ДСУ-1) на базе приемо-передачи машино-дорожной станции № 70, подведомственное ранее Управтошосдору министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог

РСФСР в подчинение облдоруправлению. Передача была осуществлена со всеми зданиями, сооружениями, оборудованием, транспортными средствами, имуществом, инвентарем, материалами и другими ценностями, а также материальными фондами, лимитами по труду, планами и капитальными вложениями на 1957 год. МДС-70 - ДСУ № 1 занимало территорию у Липецкого тракторного завода, ранее принадлежащую управлению "Мехземстрой". База ДСУ-1 включала в себя контору, мехмастерские, гаражи и полный комплекс коммуникаций (канализация, водопровод, электроснабжение, телефон и т. д.), т. е. имелось всё необходимое для нормальной деятельности организации. Начальником ДСУ-1 был назначен Кузнецов Андрей Яковлевич.

Кузнецов А. Я. после окончания ВОВ работал на различных партийно-хозяйственных должностях. Перед переводом в МДС-70 работал заместителем председателя горисполкома г. Липецка. Специального дорожного образования он не имел, но, по свидетельству сотрудников, был хорошим хозяином, организатором, деловым человеком, имеющим большие связи в руководящих партийных и советских органах власти. Заместителем начальника по политической части был Чураков Федор Николаевич, который многое сделал для укрепления руководящей роли партии в коллективе, по мобилизации коллектива работников на успешное и досрочное выполнение установленных заданий, планов, поднятия морального и политического уровня работающих. ДСУ-1 продолжал строить километр за километром автодорогу Липецк - Данков. Это был весьма трудный объект. Дорога проходила по водоразделу р. Воронеж и р. Дон с большим количеством балок, оврагов, водотоков. Необходимо было строить большое количество сложных искусственных сооружений и производить укрепительные работы на подходах к ним. Рабочие и механизаторы были в основном из г. Липецка, но, по мере продвижения строительства в сторону г. Лебедяни, г. Данкова, принимались в штат организации местные жители сел и деревень: Кузьмино-Отвержек, Новой Деревни, Сухой Лубны, Куймани и т. д. Многие работники связали свою жизнь с дорожной отраслью, работали позднее в разных уголках области, доработали до пенсии, а некоторые работают до настоящего времени, постепенно уходя на заслуженный отдых.

Одновременно производилась реорганизация дорожно-строительной и эксплуатационной деятельности организаций. В течение 1954 г. в соответствии с приказом Минавтошосдора РСФСР № 250 от 22.04.54 г. было создано 4 дорожно-эксплуатационных участка. Это было жизненно необходимо для улучшения ремонта и содержания уже имеющихся автодорог и совершенствования всей опорной сети дорог области. Это следующие организации:

1. Дорожно-эксплуатационный участок № 152 (ДЭУ-152) - г. Данков, начальник - Новиков Прокофий Иванович, старший инженер - Лепихов Павел Павлович.

2. ДЭУ №153- г. Липецк, начальник Снегирев Леонид Сергеевич, старший инженер - Гузнев Дмитрий Ильич.

3. ДЭУ № 154 - с. Сырское, начальник - Пешков Михаил Иванович, старший инженер - Андросова Маргарита Афанасьевна.

4. ДЭУ № 159 - г. Елец, начальник Муратова Елена Алексеевна старший инженер - Кремшева Софья Александровна.

Позднее решением Липецкого облисполкома за № 262 от 01 24.04.1957 г. и приказа Минавтошосдора РСФСР № 330 от 08.07.1957 г. было образовано еще 3 дорожно-эксплуатационных участка:

5. Дорожно-эксплуатационный участок № 168(ДЭУ-168) - с. Тербуны, начальник - Животов Дмитрий Егорович, старший инженер - Баранова Лидия Васильевна.

6. Дорожно-эксплуатационный участок № 169(ДЭУ-169) -с Доброе начальник - Буслаев Андрей Александрович, старший инженер - Зимин Василий Иванович.

7. Дорожно-эксплуатационный участок № 185(ДЭУ-185) - г. Усмань, начальник Тюленев Федор Романович, старший инженер - Киришко Василий Онуфриевич.

По приказу № 147 областного управления автотранспорта и шоссейных дорог от 13.10.1959 г. было образовано Грязинское дорожностроительное управление № 2 (ДСУ-2). Исполняющим обязанности начальника ДСУ-2 был назначен Махлис Захар Аркадьевич. Ему выпала честь организации и становления ДСУ-2. Комплектация ДСУ-2 осуществлялась за счет техники ДРУ-1 и других подразделений Облавтошосдоруправления и других организаций области. Комплектация кадрами осуществлялась, в основном, за счет молодых специалистов - инженеров и техников-дорожников, прибывших в область в 1958-1959 годах, и привлечения из других организаций области.

Дорожные работы выполнялись в это время за счет госкапвложений и привлечения всех организаций к трудовому участию в строительстве автодорог. Однако этих средств было недостаточно, так как возможности организаций были очень ограничены. Но развитие промышленности, сельского хозяйства требовало хороших путей сообщения, а поэтому необходимо было искать внутренние источники внутри региона.

В целях оперативного руководства развитием сети автодорог в РСФСР областные дорожные управления с 31 мая 1956 года стали двойного подчинения – они подчинялись областным Советом депутатов трудящихся и Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

11.04.1960 г. на основании решения № 397 исполнительного комитета областного Совета депутатов трудящихся управление автомобильного транспорта и шоссейных дорог было преобразовано в областное управление строительства и ремонта автомобильных дорог (облдоруправление).

Областному управлению строительства и ремонт автодорог стали подведомственны следующие организации на 01.07.1960 г.:

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. Боринский отдел | начальник - Железняк Семен Федорович |
| строительства и ремонта | |
| автодорог | |
| 2. Воловский | "-" начальник - Моисеев Николай Андрианович |
| 3. Волынский | "-" начальник - Белавцев Егор Иванович |
| 4. Воскресенский | "-" начальник - Носов Георгий Тимофеевич |
| 5. Грязинский | начальник - Беляев Филипп Иванович |
| 6. Данковский | начальник - Осипов Николай Васильевич |
| 7. Добринский | начальник - Воротилин Василий Петрович |
| 8. Добровский | начальник - Виноградов Степан Иванович |
| 9. Долгоруковский | начальник - Плужников Михаил Степанович |
| 10. Донской | начальник - Недлюдова Пелагея Васильевна |
| 11. Елецкий | начальник - Парфенов Семен Петрович |
| 12. Задонский | начальник - Пиляев Петр Михайлович |
| 13. Измалковский | начальник - Игнатова Раиса Егоровна |
| 14. Краснинский | начальник - Ильенко Борис Васильевич |
| 15. Лебедянский | начальник - Захаров Виталий Васильевич |
| 16. Лев-Толстовский | начальник - Бузданин Михаил Михайлович |
| 17. Октябрьский | начальник - Тонких Геннадий Тимофеевич |
| 18. Становлянский | начальник - Макашов Александр Григорьевич |

19. Тербунский	начальник - Петрухин Павел Григорьевич
20. Троекуровский	начальник - Лаврухин Василий Алексеевич
21. Трубетчинский	начальник - Буслаев Андрей Александрович
22. Усманский	начальник - Парщиков Федор Семенович
23. Хлебенский	начальник - Чиклин Иван Александрович
24. Чаплыгинский	начальник - Аксенов Павел Григорьевич
25. Данковский ДЗУ-152	начальник - Косухин Кирилл Федорович, ст. инженер Гончарова З. И.
26. Липецкий ДЭУ-153	начальник - Воценикин А.А., ст. инженер Коробова Б.А.
27. Сырский ДЭУ-154	начальник - Хороших Василий Васильевич, ст. инженер Жданов Алексей Федорович
28. Елецкий ДЭУ-159	начальник - Муратова Елена Алексеевна, ст. инженер Кремышева Софья Александровна
29. Тербунский ДЭУ-168	начальник - Кузнецов Евгений Алексеевич, ст. инженер Левкин Н.Т.
30. Добровский ДЭУ № 169	начальник Виноградов Степан Иванович, ст. инженер Сизов В. А.
31. Усманский ДЭУ № 185	начальник Зелепукин Александр Терентьевич, ст. инженер Кирошко Василий Онуфриевич
32. Липецкое карьероуправление	начальник Пушинин Степан Федорович
33. Липецкое ДСУ № 1	начальник Кузнецов Андрей Яковлевич, гл. инженер Хромов Петр Григорьевич
34. Грязинское ДСУ № 2	начальник Мельников Вацлав Александрович, гл. инженер Ерко Вадим Иванович

Развитие сети дорог в области требовало развития производственно-технических баз и средств. В 1959-60 гг. начинают развиваться, строиться производственные базы дорожных организаций. В каждом ДЭУ были созданы примитивные полигоны-площадки железобетонных изделий: колец ж/б труб, дорожных тумб, километровых столбов и т.д. Были пущены ещё 2 асфальтобетонных завода (АБЗ) в эксплуатацию: в ДСУ-1 - в г. Лебедяни, в ДСУ № 2 - на ст. Песковатка ЛЭП-500. Грязинский АБЗ имел 1 смеситель Г-1, подъездные ж/д пути, элементарные хранилища и т. д. Коммуникации были переданы вместе с заводом. Лебедянский АБЗ был построен в поселке Машзавода, имел 2 смесителя Г-1, транспортерную галерею, котельную, хранилища, гараж, мастерскую, хранилища вяжущих и горючих материалов и т.д. Была построена контора и 2-х квартирный жилой дом. Строительством АБЗ руководил прораб Игнатьев Георгий Андреевич. Это был его третий асфальтобетонный завод, построенный в кратчайшие сроки и с высокой надежностью в работе. В 1959 году было большое поступление специалистов-дорожников, окончивших высшие и средние специальные заведения.

Из Харьковского автодорожного института приехали в область инженеры-дорожники: Мазур И. Г., Мазур А. Н., Денисенко В. Г., Махонин В. Д., Власенко Н. И., Коробова Б. А., Авраменко А. С. Все они отдали свои знания, опыт, энергию, здоровье любимому делу - становлению, развитию и укреплению дорожной отрасли, развитию сети автомобильных дорог области. Всего из ХАДИ в области работали, а некоторые работают до сего времени, 16 выпускников. К ранее перечисленным необходимо добавить выпускников 1959-1962 гг.: Сивирин И. М., Маслюков В. Ф., Малик П. А.,

Руднев А. А., Атрохов В. П., Садовой Н. П., Цыбульников А. Б., Смирнов А. Н., Смирнова Л. К.

Совершенствуя линейные органы производства работ, областное управление строительства и ремонта автомобильных дорог совершенствует свою управленческую структуру. Появляются полноценные отделы и службы: производственный и плановый, бухгалтерия, финансовая группа, ряд главных специалистов: механики, техники безопасности и охране труда, кадрам, управлению и т. д.

Совершенствуется сеть автомобильных дорог в области, началась их систематизация и дефектизация. На основании Постановления Совета Министров РСФСР за № 1413 от 24.11.1961 г. "Об утверждении сети автомобильных дорог общего пользования" и приказа Минавтошосдора РСФСР от 30.12.1961 г. № 420 и № 224 от 26.06.1962 г. в Липецкой области была проведена инвентаризация автодорог и искусственных сооружений на них. На основании акта инвентаризации и предложения административных органов управления области была сформирована сеть автодорог общего пользования, была осуществлена и утверждена классификация их по значению. На 01.01.60 г. всего опорная сеть автодорог общего пользования в области была 7235,0 км, в том числе:

а/ автодороги общегосударственного значения -	199,0 км
б/ республиканского значения -	453,0 км
в/ областного -	1054,0 км
г/ местного -	5529,0 км

Каждой автодороге была установлена техническая категория, оформлялись паспорта на наиболее важные по значению.

Дорога Москва - Воронеж общегосударственного значения находилась в ведении Управления автодороги Москва - Воронеж Гушосдора (Главное управление общегосударственных автодорог, начальник - Бородин Г. Н.). Автодороги, находящиеся на балансе и в ведении Облдоруправления, составляли 7036,0 км. Эта сеть состояла в основном из грунтово-профилированных дорог. Потребность в автодорогах была огромная. Предстояло построить свыше 6000 км. Для лучшей организации работ по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству автодорог во исполнение приказа Минавтошосдора РСФСР № 420 от 30.12.1961 г. выходит в свет приказа № 49 от 03.08.1962 г. по Липецкому Облдоруправлению о перезакреплении сети автомобильных дорог общего пользования за эксплуатационными организациями после их инвентаризации и паспортизации.

Наиболее важные автодороги, а это, в основном, республиканские и областные, закрепляются за более мощными, технически оснащенными организациями. Укрупненные, модернизированные эксплуатационные организации одновременно реорганизуются:

ДЭУ-152 - в Данковский дорожный участок № 435 (ДУ-435)
 ДЭУ-153 - в Липецкий дорожный участок № 436- (ДУ-436)
 ДЭУ-154 - в Сырский дорожный участок № 437 - (ДУ-437)
 ДЭУ-159 - в Елецкий дорожный участок № 438 - (ДУ-438)
 ДЭУ-168 - в Тербунский дорожный участок № 840 - (ДУ-840)
 ДЭУ-169 - в Добровский дорожный участок № 841 - (ДУ-841)
 ДЭУ-185 - в Усманский дорожный участок № 842 - (ДУ-842)
 Реорганизованные участки возглавили:

- ДУ-435 - начальник Гончарова Зинаида Ивановна,
гл. инженер Моисеева Анна Ивановна.
ДЭУ-436 - начальник Юркова Ольга Тимофеевна,
гл. инженер Коробова Белла Александровна.
ДЭУ-437 - начальник Хороших Василии Васильевич,
гл. инженер Исаев Александр Иванович.
ДЭУ-438 - начальник Муратова Елена Алексеевна,
гл. инженер Кремышева Софья Александровна.
ДЭУ-840 - начальник Кузнецов Евгений Алексеевич,
гл. инженер Левкин Николай Трофимович.
ДЭУ-841 - начальник Виноградов Степан Иванович,
гл. инженер Сладков Николай Андреевич.
ДЭУ-842 - начальник Зелепукин Александр Терентьевич,
гл. инженер Кирошко Василий Онуфриевич.

Указ открыл широкие возможности для повсеместного строительства, ремонта и содержания автодорог. Руководители области сумели организовать массовое участие многих предприятий, организаций, сельскохозяйственных кооперативов в развитие сети автодорог в области. Темпы строительства возросли в три раза по сравнению с предшествующими годами, началось строительство капитальных, долговечных искусственных сооружений, реконструкция существующих под перспективную интенсивность движения транспортных средств.

В это время лучшие коллективы дорожной отрасли направляли весь свой потенциал, все материально-технические и людские ресурсы на строительство важнейших объектов области: а/д Липецк – Данков, Липецк – Доброе, Грязи – Добринка, Липецк – Усмань, Елец – граница Липецкой области т. д.

Автодорога Липецк – Данков строилась с 1958 по 1964 год. За этот период кроме основной дороги, протяженностью 8 км, сделано благоустройство территории сахзавода, построен подъезд к г. Лебедяни до моста через реку Дон протяженностью 5 км, сделано благоустройство и подъезд к машзаводу, ряда улиц г. Лебедяни, построена а/д Лебедянь – Вязово до поворота на с. Б. Избищи. Большой объем работ был выполнен в г. Данкове: подъезд к химзаводу, подходы к мосту через реку Дон в самом городе и благоустройство нескольких улиц. Работы велись круглосуточно, в две смены, тремя прорабскими участками. 1-е прорабство, возглавляемое прорабом Деевым В. Н., осуществляло земляные работы, строительство малых искусственных сооружений и укрепительные работы на водосбросах и искусственных сооружениях. 2-е прорабство, возглавляемое прорабом Сергеевым В. Д., осуществляло устройство дорожной одежды. 3-е прорабство, возглавляемое прорабами Калабуховым Н. И. и Шкатовым А. К., осуществляло строительство мостов и путепроводов. Мастерами на разных участках трудились опытные, добросовестные работники: Швырков А. В., Шохин Л. А., Зайцев Т. М., Абакумов В.Е., Корнев В. И. и другие. На строительстве а/д Липецк – Данков сложились хорошие кадры механизаторов и рабочих. Особой популярностью пользовались автогрейдеристы Горбунов В.Ф., Юдин Л. Г. и другие. На а/д Липецк – Данков было сделано 1,03 млн. куб. м земляных работ, построено 13 мостов и 1 путепровод через ж/д Лебедянь – Лев-Толстой общей длиной 693 п. м., уложено 124 ж/б трубы общей длиной 1360 п. м., уложено 2,52 млн. куб. м шлака и щебня, свыше 420,0 тыс. т асфальтобетона, 12,4 км лотков для водоотвода, 15 тыс. штук дорожных тумб. Это был огромный успех работников дорожной отрасли.

Строительство автомобильной дороги Липецк – Данков.



Возведение земполотна



Возведение земполотна



Здесь будет дорога



Нарезка корыта



Возведение и отделка земполотна



Возведение и отделка земполотна



Строительство искусственных сооружений



Устройство шлакового основания



Шлаковое основание



Укладка покрытия



Обустройство дороги



Отделка и обустройство дороги



Мост ч/о Золотушенский



Мост у с. Романово



1962 год



Мост ч/р Сквирню, 1962 год



Участки автодороги Липецк - Данков

В соответствии с приказом Минавтошосдора РСФСР от 19.03.1963 г. №87 для улучшения эксплуатационного обслуживания автодорог общего пользования Сырский ДУ-437 был передислоцирован в с. Донское Задонского района и переименован в Донской дорожный участок №437 (ДУ-437). Начальник Донского ДУ-437 – Чехлов Александр Абрамович, гл. инженер – Христофоров Виктор Иванович.

В начале 60-х годов начали уделять внимание благоустройству местных дорог, их развитию и переустройству. Местные дороги составляли свыше 70% всей дорожной сети области, они сдерживали развитие сельскохозяйственного производства, местной промышленности. Для их строительства, ремонта и содержания производится реорганизация районных отделов строительства и ремонта автодорог. На основании Постановления Совмина РСФСР № 696 от 05.06.1961 г., приказа Минавтошосдора РСФСР № 114 от 11.01.1964 г., решения Липецкого облисполкома № 1322 от 11.10.1964 г. райавтошосдоры реорганизуются в производственные дорожные участки (ПДУ). Они переданы в двойное подчинение: облдоруправлению и райисполкомам.

Всего было образовано 18 производственно-дорожных участков, по одному в каждом районе:

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| 1. Волровский ПДУ-1201 | 10. Краснинский ПДУ-1210 |
| 2. Грязинский ПДУ-1202 | 11. Лев-Толстовский ПДУ-1211 |
| 3. Данковский ПДУ-1203 | 12. Лебедянский ПДУ-1212 |
| 4. Добринский ПДУ-1204 | 13. Сырский ПДУ-1213 |
| 5. Добровский ПДУ-1205 | 14. Становлянский ПДУ-1214 |

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 6. Долгоруковский ПДУ-1206 | 15. Тербунский ПДУ-1215 |
| 7. Елецкий ПДУ-1207 | 16. Усманский ПДУ-1216 |
| 8. Задонский ПДУ-1208 | 17. Дмитришевский ПДУ-1217 |
| 9. Измалковский ПДУ-1209 | 18. Чаплыгинский ПДУ-1218 |

Руководителями производственных дорожных участков, в соответствии с приказами облдоруправления №№ 5, 57, 62, 65, 84, 90, 113, 119, 25-28, 32-40 от 1964-65 гг., стали следующие работники:

- | | |
|--------------|--|
| 1. ПДУ-1201 | начальник Моисеев Николай Андрианович,
главный инженер Перцатьева Светлана Алексеевна |
| 2. ПДУ-1202 | начальник Смирнова Людмила Константиновна,
главный инженер Храпова Анна Петровна; |
| 3. ПДУ-1203 | начальник Сячинов Тихон Николаевич,
гл. инженер Ремизов Дмитрий Николаевич |
| 4. ПДУ-1204 | начальник Воротилин Василий Петрович,
гл. инженер Анохин Федор Павлович |
| 5. ПДУ-1205 | начальник Чернышев Михаил Васильевич,
гл. инженер Изюмов Виктор Васильевич |
| 6. ПДУ-1206 | начальник Образцов Иван Антонович,
гл. инженер Неклюдова Пелагея Васильевна; |
| 7. ПДУ-1207 | начальник Парфенов Семен Петрович,
гл. инженер Новиков Алексей Григорьев. |
| 8. ПДУ-1208 | начальник Пиляев Петр Михайлович,
гл. инженер Ходова Валентина Петровна |
| 9. ПДУ-1209 | начальник Игнатова Раиса Егоровна,
гл. инженер Авилов Гавриил Павлович |
| 10. ПДУ-1210 | начальник Изюмов Виктор Васильевич,
гл. инженер Кузнецов А. А. |
| 11. ПДУ-1211 | начальник Бабайцев Иван Васильевич,
гл. инженер Чужинцев Леонид Романович |
| 12. ПДУ-1212 | начальник Акулов Константин Сергеевич,
гл. инженер Лукьянова Варвара Ивановна |
| 13. ПДУ-1213 | начальник Сидоров Николай Андреевич,
гл. инженер Жданов Алексей Федорович |
| 14. ПДУ-1214 | начальник Дякин Леон Сергеевич,
гл. инженер Платонов Василий Денисович |
| 15. ПДУ-1215 | начальник Лютов Иван Матвеевич,
гл. инженер Коврижко Семен Александрович |
| 16. ПДУ-1216 | Начальник Зелепукин Александр Терентьевич,
гл. инженер Павлов Николай Константинович |
| 17. ПДУ-1217 | Начальник Шпилевский Михаил Фокинович,
гл. инженер Бабыкин Станислав Александрович |
| 18. ПДУ-1218 | Начальник Аксенов Павел Григорьевич,
гл. инженер Аксенова Анна Нивитична |

В связи с этим произошли изменения в руководстве других дорожных организаций:

- | | |
|--------|--|
| ДУ-435 | Начальник Чернышев Евгений Степанович,
гл. инженер Моисеева Анна Ивановна |
| ДУ-436 | Начальник Колесников Алексей Иванович,
гл. инженер Коробова Белла Александровна |
| ДУ-437 | Начальник Чехлов Александр Абрамович, |

- гл. Христофоров Виктор Иванович
 ДУ-438 Начальник Муратова Елена Алексеевна,
 гл. инженер Кремышева Софья Александровна
 ДУ-840 начальник Садовой Николай Петрович,
 гл. инженер Симбарский Александр Павлович
 ДУ-841 начальник Виноградов Степан Иванович,
 гл. инженер Сладков Николай Александрович
 ДУ-842 начальник Досовской Борис Демьянович,
 гл. инженер Павличенко Галина Павловна

Изменения произошли и в облдоруправлении. Вместо выехавшего в Ульяновскую область Севостьянова Василия Александровича, работавшего главным инженером, приказом облдоруправления № 5 от 19.01.1963 г. на основании приказа Минавтодора РСФСР от 19.01.1963 г. № 5 был назначен главным инженером Денисенко Виталий Григорьевич.



**Денисенко
Виталий Григорьевич**

Денисенко В. Г. родился 14.05.1935 г. в г. Кривом Роге Днепропетровской области. Украинец. После окончания средней школы в 1954 г. поступил в Харьковский Автодорожный институт. По окончании института в 1959 году был направлен на работу в Липецкую область, в распоряжение облдоруправления. В 1959-62 гг. работал прорабом в Елецком ДУ-438, ДСУ-2. С 1963 г. по 1973 г. - главный инженер облдоруправления.

В 1963 г. происходят большие изменения в руководящем составе двух крупных дорожно-строительных организаций области - ДСУ № 1 и ДСУ № 2.

В ДСУ-1 начальником становится Николаев Иван Кузьмич, главным инженером - Мазур Иван Григорьевич;

ДСУ № 2 - возглавил после Лапыгина В.Л. Безызвестных Филипп Николаевич, а Ерко В. И. сменил Калашников Валентин Александрович.

Частая смена руководства дорожных организаций обосновывалась необходимостью совершенствования их структуры, усиления трудовой и производственной дисциплины, повышения ответственности за порученное дело и ответственности за выполнение установленных перед нами заданий.

Такая кадровая политика приносила определенные результаты в работе дорожных организаций, нацеливала и направляла на досрочное выполнение заданий вышестоящих партийных и советских органов. Это видно из ниже приведенной таблицы.

**Прирост автомобильных дорог с твердым покрытием
по облдоруправлению (без общесоюзных автодорог).**

Год	Всего дорог км	С твердым покрытием			Грунтовые			Мосты				Трубы		Пе- ре- пр. шт
		Всего	А\б чер.	Ще- бень	Все го	Улу- чше- нные	Профи- лиро- ванные	Все- го	Всего п.м.	Деревян		шт	п.м.	
										шт.	п/м			
1961	7103	496	134	362	6607	260	3347	803	10360	698	4190	203	2850	3
1962	7190	530	164	366	6660	290	6370	800	10340	691	4160	211	2940	3
1963	7230	579	201	378	6651	310	6341	794	10270	683	4090	234	3036	3
1964	7270	647	244	403	6623	331	6292	791	10199	670	3996	259	3094	3
1965	7320	703	298	405	6617	359	6258	783	10001	661	3803	269	3160	3

Для содержания и ремонта общесоюзной автодороги Москва - Воронеж были созданы службы: Управление а/д Москва - Воронеж в г. Ельце, позднее переведенное в г. Воронеж. Управление автодороги возглавили: начальник Трухин Владимир Николаевич, главный инженер Козлов Алексей Андреевич.

Для непосредственного производства работ созданы 2 организации: ДЭУ-21 в г. Ельце и ДЭУ-22 в с. Хлевное.

Первым начальником ДЭУ-21 стал Максимов Александр Павлович, затем Кислых Геннадий Александрович, сейчас Бурлаков Николай Васильевич. Главным инженером стал Языков Александр Васильевич.

В ДЭУ-22 первым начальником был назначен Малашонок Петр Герасимович, работавший ранее прорабом на строительстве подъезда к г. Липецку (Липецк - Хлевное). В настоящее время начальником работает бывший главный инженер ДЭУ-22 Калинин Владимир Иванович.

В 1976 г. ДЭУ-21 было реорганизовано и переименовано в ДРСУ-7, а ДЭУ-22 в ДРСУ-8. Назначение и задачи их остались прежними - ремонт и содержание закрепленной сети автодороги Москва - Воронеж, изменилась лишь протяженность этих участков и добавились задачи реконструкции сложных в эксплуатационном отношении участков (спрямление, увеличение радиусов кривых, уширение сложных участков и т.д.).

Из вышеприведенной таблицы видно, что задания развития сети автодорог общего пользования в 1956 -1960 гг. (шестой пятилетний план) и в 1959 -1965 гг. (семилетний план) были выполнены в Липецкой области успешно. Протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась почти в 12 раз, с асфальтобетонным и черным покрытием в 150 раз. Построено значительное количество капитальных, долговечных мостов и труб.

С организацией производственных дорожных участков местные автодороги получили постоянную эксплуатационную службу, а это требовало отдачи в виде улучшения содержания и ремонта, обустройства и т. д.

В связи с развитием сети дорог, улучшения покрытий, возросшей интенсивностью и повышением скоростей транспортных средств возникает необходимость обеспечения безопасности их движения. Кроме установки традиционных дорожно-сигнальных знаков, появилась потребность в установке защитных ограждений (тросовых, ж/б барьерных ограждений, металлических профилей безопасности), устройства шероховатых поверхностных обработок покрытий, устройства полос уширения и безопасности у автопавильонов и посадочных площадок, на развилках

дорог и т. д. Кроме традиционных мероприятий, направленных на улучшение условий движения транспортных средств, было принято решение о проектировании и строительстве автодорог областного и республиканского значения в обход населенных пунктов, но с подъездами к ним.

Огромный ущерб народному хозяйству причиняли снеготанасы на автодорогах, неудовлетворительное содержание в зимних условиях дорожных трасс. Одной из причин являлось отсутствие противогололедных материалов и снегозащитных лесных полос. Минавтошосдор РСФСР принимает решение о расширении постоянной лесной защиты дорог от снеготананосов. Во все проекты строительства автодорог стали включать статью озеленения автодорог. Всем дорожным подразделениям были выданы рекомендации по этой работе. Одновременно было принято решение о расширении применения песчано-соляных смесей для борьбы с гололедом и мероприятиях по предупреждению гололедных явлений на автодорогах. Были приняты кардинальные меры для активного использования снегоочистительных машин, пескорозбрасывателей и другой техники. Переход от автодорог грунтовых и с низшими типами покрытий к дорогам с твердыми и усовершенствованными типами покрытий повысился уровень безопасности и комфорта движения автотранспортных средств, снизилась себестоимость грузопассажироперевозок.

Это дало возможность увеличить отчисления в виде 2% от прибыли автотранспортных организаций на дорожное строительство. В масштабах области это были уже большие деньги.

Повышение качества и технического уровня автомобильных дорог стало одной из важнейших задач дорожных организаций. Для усиления роли контроля качества работ, внедрения достижений дорожной науки во всех облдоруправлениях создаются лаборатории.

После завершения строительства а/д Липецк - Данков в 1964 г. все мощности Липецкого облдоруправления направляются на строительство важнейшей дороги области Липецк - Елец протяженностью 60 км. Основным подрядчиком строительства автодороги являлось ДСУ-1.

Автодорога Липецк - Елец третьей (III) технической категории: ширина земляного полотна 12,0 м, ширина проезжей части 7,0 м, толщина основания дорожной одежды 35 см (шлаковый щебень 18 см, известняковый щебень 17 см), проезжая часть - двухслойный асфальтобетон 9 см (нижний слой - биндер 5 см, верхний слой - мелкозернистый а/б - 4 см). Проект автодороги был разработан Воронежским филиалом Гипродорнии. Трасса спроектирована в обход населенных пунктов. Начало трассы - перекресток в с. Екатериновка (пересечение с а/д Москва - Воронеж); заканчивалась она у кольца Трубного завода. На автодороге было запроектировано 56 малых искусственных сооружений и большой мост через реку Дон у с. Донское длиной 181 п.м. Объем оплачиваемых земработ составлял 820 тыс. куб.м.

Для строительства объекта было организовано несколько прорабств. 1-е прорабство, возглавляемое Деевым В. Н., выполняло земляные работы, строительство малых искусственных сооружений, водоотводных сооружений, укрепительные, а затем и отделочные работы.

2-е прорабство, возглавляемое прорабом Цыбульниковым Л. Б., выполняло работы по устройству дорожной одежды (основания и покрытия).

Работы велись в 2 смены, без выходных дней. Прорабства были обеспечены жилыми вагончиками, передвижными реммастерскими, электростанциями, "летучками", автобусами и т. д. Так что все ремонтные работы можно было производить в полевых условиях. Для сокращения пробегов автотранспорта порожними организован был ночлег водителей в с. Донском.

В целях экономии автотранспортных ресурсов сокращения дальности перевозки дорожно-строительных материалов в 1964 году начали строить в с. Донском асфальтобетонный завод (АБЗ) - это четвертый по счету АБЗ в ДСУ-1. С передислокацией ДСУ-1 на новый объект начали строить в с. Кулешовка дорожно-ремонтный пункт (ДРП). Строительство возглавил Зайцев Т. М., ему же было поручено на полигоне изготовление мелких ж/б изделий: оголовков труб, ж/б тумб, барьерных ограждений. Ему в дальнейшем предстояло строить автопавильоны и посадочные площадки. Одновременно на ДРП заложили 24-х квартирный жилой дом для эксплуатационщиков, с котельной, водонапорной башней и т. д.

Земляные работы выполнялись всеми имеющимися землеройными механизмами: экскаваторами, бульдозерами, прицепными грейдерами и даже вручную (кюветы), где не могла работать техника. Было много техники, привлеченной для работ по Указу.

Щебень для дорожной одежды вывозился с нескольких карьеров: Липецкого, Хмелинецкого, Донского, Елецкого. Шлак поставлялся, в основном, на "215 разъезд" ж/д вагонами с НЛМК, частично, особенно до Казино, из Липецка автотранспортом.

Мастерский участок, возглавленный Сергеевым В. Д., выполнял отделочные работы. Земляное полотно отделывалось грейдер-элеватором со специально приспособленным от грейдера Д-20 ножом. Кроме того, ими выполнялись работы по сбору негабаритных камней и отвозки их к местам производства укрепительных работ. Для перевозки дорожно-строительных материалов из г. Липецка и на местах использовался транспорт всех автотранспортных предприятий и по Указу и по договорам, по лимитам Минавтошосдора РСФСР. Работа велась также в 2 смены, с выплатой премий за каждый сверхнормативный рейс с грузом на объект.

Работа на строительстве автодороги Липецк - Елец велась слаженно, точно по разработанным графикам, с высоким качеством работ. Все инженерно-технические работники, механизаторы, дорожные рабочие с большой ответственностью относились к порученному делу, не допускали брака и срывов на производстве работ. Коллектив работников ДСУ-1 стал настоящим конгломератом в строительстве автодорог в области.

Строительство автомобильной дороги Липецк – Елец.



Отсыпка земполотна



Отсыпка земполотна



Устройство водотоков



Водоотвод



Устройство шлакового основания



Вывозка каменных материалов



Монтаж прямоугольной трубы



Мост ч/р Дон у с. Донское



Участок дороги



Участок дороги



Автомобильная дорога Липецк - Елец

XXIII съезд КПСС принял директивы развития народного хозяйства СССР на 1966-1970 гг. Пятилетним планом предусматривалось дальнейшее развитие сети автодорог в СССР, в том числе и в Липецкой области.

II сессия областного Совета депутатов трудящихся от 25.02.1966 г. приняла план развития народного хозяйства в Липецкой области на восьмую пятилетку, в том числе построить и реконструировать 320 км автодорог и освоить на эти цели не менее 50 млн. рублей, отремонтировать 200 км дорог. Дорожники области обсудили это задание на своем активе и приняли его к неукоснительному исполнению. Так началась дальнейшая работа на искоренение бездорожья в области.

Для успешного выполнения задания пятилетки на основании приказа Минавтошосдора РСФСР от 29.01.1966 г. за № 37 и приказа Липецкого облдоруправления от 31.01.1966 г. за 113 в г. Ельце организуется Елецкое дорожно-строительное управление № 3 (ДСУ-3).

Первым начальником ДСУ-3 (исполняющим обязанности начальника ДСУ-3) был назначен Симборский Александр Павлович с 1.02.1966 г. приказом №13, он же был и главным инженером переводом из Тербунского ДУ-840.

На ДСУ-3 возлагалась обязанность строить автодороги от г. Ельца: Елец - граница области, Елец - Долгоруково, Елец - Красное, Бабарыкино - Ламское, Афанасьевое - Измалково и другие. Стояла главная задача - создать опорную сеть дорог области, связать все районные центры с областным центром.

В соответствии с показателями, утвержденными Постановлением государственного комитета Совмина СССР по вопросам труда и зарплаты, вновь организованное ДСУ-3 отнесено к 3-й группе по оплате труда с объемом работ на 1966 - 1195,0 тыс. рублей. Елецкое ДСУ №3 организовано было на базе Лебедянского участка ДСУ-1 и Лебедянского АБЗ. Месторасположение ДСУ-3 было определено на территории и в здании конторы ДУ-438. Первым объектом работ ДСУ-3 стала а/д Лебедянь – Троекурово - Становое, вторым - а/д Лебедянь - Агроном. Развитие свое ДСУ-3 начало от Лебедянского АБЗ. Одновременно Елецкому ДСУ-3 было передано оборудование, механизмы, техника и рабочие Лебедянского участка ДСУ-1. Некоторое количество техники по лимитам министерства также направлялась в новое управление. Комплектация кадрами специалистов-дорожников осуществлялась в основном за счет подведомственных облдоруправлению коллективов.

Для успешного выполнения заданий пятилетки необходима была специализация на строительство и реконструкцию автодорог. Поэтому на основании Постановления Совета Министров РСФСР от 05.06.1961 г. №696, приказа облдоруправления №36 от 08.04.1966 г. был образован Липецкий областной дорожно-строительный трест с 08.04.1966 года. В приказе указывалось на передачу в ведение облдорстройтреста ДСУ-1, ДСУ-2, ДСУ-3 со всеми материально-техническими и людскими ресурсами, со всеми зданиями, техникой, оборудованием, машинами, механизмами, транспортными средствами, инвентарем. Назначение вновь образованного треста - строительство новых дорог и реконструкция ранее построенных дорог под действующие на перспективу нормативы. Тресту приданы были следующие структуры:

1. Руководство и кадры.
2. Производственно-технический, плановый отделы.
3. Бухгалтерия с финансовой группой.
4. Главные специалисты.
5. Группа рабочего проектирования.
6. Материально-техническое обеспечение.

В соответствии с приказом облдоруправления № 36 от 08.04.66г. и решения облисполкома от 01.04.1966 г. первым управляющим Липецким областным дорожно-строительным трестом был назначен Смирнов Александр Николаевич.



**Смирнов
Александр Николаевич**

Смирнов А. Н. родился 30.12.1926 г. в Сусанинском районе Костромской области в с. Жары. После окончания школы был призван в ряды Советской Армии в 1944 году. Принимал участие в ВОВ в качестве рядового солдата. После окончания войны и службы в армии поступил в ХАДИ, который закончил в 1961 г. По направлению был направлен в распоряжение Липецкого облдоруправления. Начал работать в Липецком ДСУ-1 прорабом Лебедянского АБЗ, затем работал начальником ДУ-435 в г. Данкове, начальником ДСУ-2 в г. Грязи.

Смирнов А. Н. проработал управляющим облдорстройтрестом с 1966 по 1973 гг., т. е. до объединения с облдоруправлением 15.02.1973 г. С 15.02.1973 г. - зам. начальника производственного управления "Липецкавтодор" до ухода на пенсию.

В день передачи дорожно-строительных организаций в облдорстройтрест их руководство было следующим на 01.05.1966 г.

1. Липецкое ДСУ-1 - начальник Мазур Иван Григорьевич,
гл. инженер Медведев Николай Сергеевич.
2. Грязинское ДСУ-2 - начальник Губкин Николай Яковлевич,
гл. инженер Сивирин Иван Михайлович.
3. Елецкое ДСУ-3 - начальник Симборокий Александр Павлович,
и. о. гл. инженера Стожик Евгений Ипполитович.

В течение 1966 г. временно исполняли должность главного инженера облдорстройтреста Мытькин Сергей Григорьевич, прибывший из Вологды, Мешалкин Александр Федорович - из Грязинского ДСУ-2. 22.12.1966 г. приказом № 73 Сивирин Иван Михайлович назначен главным инженером, 15.05.1967 г. приказом №40 утвержден Минавтодором РСФСР.



**Сивирин
Иван Михайлович**

Сивирин Иван Михайлович родился 03.10.1938 г. в Сумской области в с. Бабовка Б. Писаревского района. Украинец. Окончив среднюю школу, поступил в ХАДИ. После окончания института был направлен на работу в Липецкую область в облдоруправление. Трудовую деятельность начал в Грязинском ДСУ-2 мастером. Прошел в ДСУ-2 все ступени карьеры: мастер, прораб, начальник ПТО, главный инженер, и. о. начальника управления. С 22.12.1966 г. по 15.02.1973 г. главный инженер облдорстройтреста, т.е. до объединения с облдоруправлением. После объединения - зам. начальника производственного управления "Липецкавтодор".

Решением облисполкома от 18.09.1966 г. за №214 в состав облдорстройтреста с 01.01.1967 г. была передана автобаза треста "Сельхозавтотранс", которая стала именоваться грузовое автотранспортное предприятие (ГАТП). Первым начальником

ГАТП с 01.01.1967 г. стал Коростелев Виктор Степанович, главным инженером Солодовников Иван Васильевич.

Основным объектом вновь созданного треста становится автодорога Липецк - Елец. Все лучшие силы направляются на этот объект. Одновременно силами МСУ-2 из г. Рязани строится мост через реку Дон у с. Донское по проекту Воронежского филиала Гипродорнии. На всех участках дороги работы ведутся в две смены по скользящему графику без выходных дней. Для материальной заинтересованности применяется сдельно-премиальная оплата труда. Шофера за каждый сверх нормативный рейс с грузом, кроме сдельной оплаты, получали наличными премиальное вознаграждение ежедневно. И работа спорилась, все задания, хотя и с большими трудностями, выполнялись. Основной трудностью являлось отсутствие потребного количества транспортных средств для вывозки дорожностроительных материалов. Поэтому дорожили каждой автомашиной, не допуская порожних пробегов. Загружали материалами попутный автотранспорт и т. д. В 1967 году

автодорога Липецк - Елец была закончена и введена в эксплуатацию в установленные нормативные сроки. Передовики производства были отмечены правительственными наградами и денежными премиями.

Темпы строительства автодорог отставали от потребностей народного хозяйства области. Поэтому были приняты решение облисполкома о создании в течение пятилетки ещё нескольких дорожно-строительных управлений в области.

Постановлением облисполкома № 54 от 03.02.1968 г. и приказом №13 от 14.02.1968 г. в г. Данкове организуется дорожно-строительное управление №4 (ДСУ-4) для строительства автодорог в северной зоне области (Данковском, Лебедянском, Лев-Толстовском, Краснинском районах). Первым начальником ДСУ-4 стал Камаев Валентин Константинович, главным инженером Огородников Виктор Михайлович.

Постановлением облисполкома от 08.07.1968 г. за № 259 и приказом №48 от 15.07.1968 г. по облдорстройтресту создается Добринское дорожно-строительное управление №5 в р. п. Добринка для строительства автодорог в южной зоне области (Добринский, Усманский районы). Первым начальником ДСУ-5 стал Кустов Евгений Александрович, главным инженером Мокрова (Муравьева) Галина Михайловна.

Постановлением облисполкома от 24.12.1969 г. за №698 с 01.01.1970 г. образовано Тербунское дорожно-строительное управление №6 (ДСУ-6). Первым начальником ДСУ-6 стал Коврижко Семен Александрович, гл. инженером Купавых Петр Егорович. Задачей ДСУ-6 стало строительство автодорог в западной зоне области (в Тербунском, Воловском, Долгоруковском, Хлебенском районах). Приказом №61 от 01.07.1968 г. по Республиканскому мостостроительному тресту (управляющий Мухин А. А.) по ходатайству Липецкого облисполкома в г. Липецке было создано мостостроительное управление №14 (МСУ-14). МСУ-14 было создано на базе прорабского участка по строительству искусственных сооружений ДСУ-2, возглавляемого Кулабуховым Н. И.

Мостостроительное управление № 14 организовывалось для строительства мостов и других крупных искусственных сооружений в области. Первым начальником МСУ-14 стал Кулабухов Николай Иванович, главным инженером - Свиридов Владимир Константинович. Первыми объектами МСУ-14 стали мосты на а/д Грязи - Добринка, а/д Липецк - Данков и т. д.

На основании Постановления Совета Министров РСФСР и решения облисполкома для строительства автодорог в сельской местности создается дорожно-строительный трест "Облмежколхозстройобъединения". Управляющим трестом становится Фурсов Иван Васильевич, главным инженером Хромов Петр Григорьевич.

Основное назначение треста - строить внутрихозяйственные, ведомственные дороги по заказу управления сельского хозяйства и других заказчиков.

19.06.1969 г. вышел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР "О реорганизации Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР". В результате реорганизации было образовано Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР. Министром был назначен Николаев Алексей Александрович - старейший и опытнейший дорожник, бывший первый заместитель Министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

Этим же Указом поручено Совету Министров РСФСР определить организации и предприятия, подлежащие передаче в ведение Минавтодора РСФСР. Новое Министерство имело в своем составе следующие подразделения:

1. Главное управление республиканских и местных автомобильных дорог (Главдорупр) - начальник И. Р. Будко.

2. Главное управление по строительству и эксплуатации автомобильных дорог общегосударственного значения - "Гушосдор" - начальник В. Р. Алуханов.

3. Главное управление по строительству автомобильных дорог и мостов - "Росдорстрой" - начальник Н. И. Голованов.

Главное управление республиканских и местных автодорог - Главдорупр объединял областные управления строительства и ремонта автомобильных дорог, обслуживающих республиканские, областные, местные дороги общего пользования в пределах их территорий. Главное управление общегосударственных дорог - Гушосдор руководил деятельностью управлений автомобильных дорог общегосударственного значения.

Республиканское объединение (Главное управление) по строительству дорог и мостов - Росдорстрой выполнял руководство трестами, занимающимися только строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом автодорог общего пользования в своих регионах. Было очевидно, что изменения системы управления отражали требования своего времени. Образовались в регионах две ветви развития сети автодорог: областное управление строительства и эксплуатации автодорог и областной дорожно-строительный трест. Теперь облдоруправление изменило незначительно свои функции, так как в основном занималось ремонтом и содержанием автодорог, строительством местных автодорог, стало заказчиком строительства и капитального ремонта республиканских и областных автодорог, составляющих опорную сеть автодорог области. Подрядчиками являлись: облдорстройтрест, дорожно-строительный трест "Облмежколхозстройобъединение", МСУ-14 и другие организации. Для технадзора и приемки выполняемых подрядчиками, работ в облдоруправлении была создана группа технадзора, а затем по приказу Главдорупра №69 от 21.06.1966 г. была создана дирекция строящихся автодорог (ДСД). Директором дирекции строящихся автодорог был назначен приказом по облдоруправлению № 62 от 11.07.1966 г. Махонин Владимир Дмитриевич, главным инженером Макаров Николай Николаевич. Одновременно с реорганизацией дорожной отрасли произошло изменение в руководстве облдоруправления. Приказом Минавтошосдора РСФСР № 220 от 17.04.1969 г., решением Липецкого облисполкома от 06.03.1969 г. №27 и приказом по облдоруправлению №45 от 21.04.1969 г. начальником областного управления строительства и ремонта автодорог был назначен Мазур Иван Григорьевич.



**Мазур
Иван Григорьевич**

Мазур Иван Григорьевич родился 13.01.1936 г. в селе Манжелея В. Кринковского района Полтавской области Украинской ССР. Украинец. В 1954 году, после окончания средней школы, поступил в Харьковский автодорожный институт. После окончания института в 1959 году был направлен на работу в Липецкую область, в распоряжение облдоруправления. По распределению направлен в Липецкое дорожностроительное управление №1 (ДСУ-1) мастером. Здесь, в ДСУ-1, он прошел всю карьерную лестницу: мастер, прораб, начальник ПТО, главный инженер, начальник управления, проработав 10 лет. С 21 апреля 1969 года по 15 февраля 1973 года - начальник облдоруправления. После объединения облдоруправления и облдорстройтреста – начальник производственного

управления "Липецкавтодор", начальник ПРСО "Липецкавтодор", ОАО "Липецкавтодор". Мазур И. Г. - "Заслуженный строитель", "Почётный дорожник", член-корреспондент Академии транспорта, награжден несколькими орденами и медалями.

В настоящее время Мазур И. Г. - генеральный директор ОАО "Липецкавтодор".

Развитие сети автомобильных дорог общего пользования за восьмую пятилетку

год	все- го до- рог, км	с твердым покрытием			грунтовые			мосты				трубы		пе- ре- пр. шт
		все- го	а\б чер.	ще бень	все- го	улуч- шен- ные	профи- лиро- ванные	все- го	всего п.м.	деревян- ные		шт	п.м.	
										шт.	п/м			
1966	7465	901	381	520	6564	401	6163	785	10030	661	3803	860	9001	3
1967	7730	1184	490	692	6548	350	6198	785	10030	654	4260	924	11260	3
1968	7895	1373	507	866	6522	306	6216	777	9450	619	6652	1306	15606	3
1969	7897	1481	625	856	6416	269	6147	809	9567	647	7006	1319	15624	5
1970	6314	1547	754	793	4764	236	4531	698	9211	502	4697	1356	15560	5

В графе "Переправы" - имеются в виду наплавные мосты на металлических понтонах: Сокольская в г. Липецке, Савицкая в с. Савицкое Усманского района, Дмитришевская в Хлевенском районе, Замятинская и Донская в Задонском районе.

Капитальные вложения в развитие сети автомобильных дорог в области возросли за восьмую пятилетку до 65,0 млн. рублей вместо 50,0 млн. рублей, предусмотренных планом. На ремонт и содержание автодорог за пятилетку израсходовано более 11,0 млн. рублей, что тоже больше задания. Вновь построено за пятилетку дорог с твердым покрытием 646 км, из них с усовершенствованными типами покрытия - 373 км, 273 км дорог со щебеночным покрытием. За пятилетку построено большое количество капитальных мостов и ж/б труб. Введены мосты через реку Дон в г. Данкове, на а/д Липецк – Елец у с. Донское, через реки Матыра и Байгора в г. Грязи и другие. Все установленные задания на восьмую пятилетку были перевыполнены. Но самым большим достижением был ввод в эксплуатацию а/д Липецк - Елец.

За восьмую пятилетку было освоено более 3,0 миллионов рублей на развитие производственных баз и жилья. Во всех подразделениях и дорожных организациях начато строительство административных зданий, асфальтобетонных заводов, полигонов ж/б изделий, ремонтно-механических мастерских и утепленных гаражей, благоустройство собственных территорий, производственных баз и т. д.

В соответствии с совместным постановлением №56/10 от 21.02.1971 г. бюро Липецкого обкома КПСС и облисполкома был утвержден перспективный план строительства и ремонта автомобильных дорог за счет всех источников финансирования. На девятую пятилетку 1971-1975 гг. было предусмотрено построить 557 км дорог с твердым покрытием, в том числе на дорогах республиканского значения 103 км, областного значения - 254 км, местного значения - 200 км. Утверждены основные объекты работ: автодороги Липецк - Песковатка, Троекурово - Становая, Хлевное - Тербуны, Тербуны – Набережное – Волово, Доброе - Чаплыгин, Липецк - Усмань, Грязи - Добринка, Елец – Долгоруково - Тербуны, Афанасьев - Измалково и другие.

Были намечены к строительству крупные мосты: через реку Воронеж у г. Липецка и с. Доброе, через реку Дон у с. Дмитришевка и также несколько путепроводов на пересечении дорог с интенсивным движением автотранспорта. В течение пятилетки предусматривалось отремонтировать не менее 560 км автодорог с твердым покрытием,

построить подъезды к центральным усадьбам колхозов и совхозов в количестве 134 штук. За 1971-1975 гг. запланировано освоить 26,0 млн. рублей централизованных капитальных вложений, 16,0 млн. рублей нецентрализованных капитальных вложений на строительство и реконструкцию автодорог, 15,0 млн. рублей на ремонт и содержание автодорог и 3,5 млн. рублей на развитие производственных баз дорожных организаций.

Пятилетний план 1971-1975 гг. был проработан и обсужден во всех организациях, прорабских и мастерских участках, бригадах и звеньях. Включившись во всесоюзное соревнование, коллективы дорожных организаций приняли повышенные социалистические обязательства по успешному выполнению заданий девятой пятилетки к 7 ноября 1975 г.

Большое задание по строительству дорог в сельской местности в 9-й пятилетке было установлено тресту "Дорколхозстрой" (управляющий Фурсов И. В.). К этому времени в тресте были созданы и начали успешно работать дорожно-строительные управления: Сырское, Добринское, Усманское, Долгоруковское, Лебедянское, Измалковское. Эти организации, кроме строительства ведомственных, внутрихозяйственных автодорог привлекались на строительство автодорог общего пользования, особенно в тех районах, которые не были охвачены дорожными организациями облдорстройтреста. И дело успешно двигалось к заветным целям.

Особенно слабым местом в развитии сети автодорог было строительство искусственных сооружений. Для интенсификации строительства мостов и труб на автодорогах общего пользования решением облисполкома от 12.07.1971 г. за № 399 в системе облдорстройтреста была создана мостостроительная организация - мостостроительный участок. Начальником участка был назначен Сычугов Владимир Георгиевич.

Мечта дорожников сбылась - дорожное хозяйство стало самостоятельной отраслью. Задачи дорожников были определены. Из ранее приведенной таблицы видно, что преобладающие дороги - грунтовые - 4767 км - это 2/3 всех дорог области. Пыльным летом и осенью - весной дороги становились непреодолимыми. Самым распространенным транспортом на селе стал гусеничный транспорт и волокуши на полозьях, на которых транспортировались до автодорог с твердым покрытием, к фермам и комплексам корма и грузы. В области из 389 центральных усадьб колхозов и совхозов были соединены с общей сетью дорог общего пользования дорогами с твердым покрытием всего 34 усадьбы. Более 600 тысяч жителей деревень и сел были отрезаны от цивилизованного мира и составляли местную областную глубинку. Урон для населения от бездорожья был огромен. Шёл отток сельского населения в города, райцентры и т. д. Местные, областные административные и советские органы принимают решение о резком развитии сети дорог области и начинают привлекать к этому делу руководителей всех рангов.

Одновременно быстрыми темпами началась индустриализация села. Начали строить быстрыми темпами молочные пункты, животноводческие комплексы (свинокомплексы, коровники, овчарни...), заводы по переработке фруктов и овощей, птицефабрики и т. д. Это потребовало ускорения строительства подъездных путей, благоустройства территорий, строительства внутрихозяйственных дорог и другое. Напрашивался единственный выход из создавшегося положения: одновременно с ликвидацией бездорожья на селе, совершенствовать опорную сеть дорог области, обеспечивающую основные транспортные перевозки. Уже в первые годы после организации Минавтодора РСФСР возросли объемы выполняемых работ, что требовало некоторых структурных изменений в самом министерстве. 15 декабря 1972 года вышел Указ Президиума Верховного Совета РСФСР, затем постановление

Совмина РСФСР об организации в составе Минавтодора РСФСР трех главков: Главное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог Центра (Главдорцентр), Главное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог Юга (Главдорюг), Главное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог Сибири и Дальнего Востока (Главдорвосток). Эти главки были созданы вместо Главдорупра, который был уже не способен управлять дорогами на огромной территории России. Требовались подразделения на местах, имеющие возможность самостоятельно выполнять проектные, строительные и ремонтные работы. Был ликвидирован и Росдорстрой, а во вновь организованные влили строительные подразделения.

В связи с реорганизацией Минавтодора РСФСР произошли значительные изменения и в областных структурах дорожных органов. В соответствии с Указом Верховного Совета РСФСР от 15.12.1972 г. "О некоторых органах государственного управления в краях и областях РСФСР" и постановлением Совмина РСФСР от 27.12.1972 г. за №746 "О дальнейшем совершенствовании дорожного хозяйства в РСФСР" в краях и областях были упразднены областные управления строительства и ремонта автомобильных дорог (облдоруправления) и дорожно-строительные тресты (облдорстройтресты). Вместо этих двух структур было организовано областное производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог (ПУ "Липецкавтодор").

В постановлении указывалось, что областные производственные управления строительства и эксплуатации автодорог подчинены Областным Советам депутатов трудящихся и Министерству строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР (двойное подчинение). ПУ "Липецкавтодор" было организовано приказом Минавтодора РСФСР от 29.12.1972 г. № 167. Этим приказом необходимо было в I квартале 1973 года завершить организацию дорожной службы на закрепленной сети дорог, имея ввиду, что в каждом районе должна быть, как правило, одна дорожно-эксплуатационная (дорожная ремонтно-строительная) организация, объединить и сократить в одном районе параллельные структуры, принять по состоянию на 01.01.1973 г. организации и предприятия, упраздненных облдоруправления и облдорстройтреста, со всеми занимаемыми ими зданиями, сооружениями, принадлежащей техникой, материальными ресурсами, денежными средствами, кадрами и т.д.

Структура аппарата Липецкого областного производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог "Липецкавтодор" была установлена следующая:

1. Руководство управления.
2. Производственный отдел по строительству (ОС).
3. Производственный отдел по эксплуатации дорог и безопасности движения (ОЭ).
4. Технический отдел (ТО).
5. Планово - экономический отдел (ПЭО).
6. Отдел организации труда и заработной платы (ОТиЗ).
7. Отдел главного механика (ОГМ).
8. Бухгалтерия с финансовой группой и группой "Указа"
9. УПТК (бывший КМТС "Дорснаб").
10. Группа проектов организации работ (ПОР).
11. Нормативно-исследовательская станция (НИС)
12. Инженер по технике безопасности и охране труда.
13. Центральная строительная лаборатория (ЦСЛ).

14. Отдел кадров (ОК).
15. Спецчасть.
16. Юрисконсульт.
17. Хозяйственная часть.

Для работников производственных управлений были установлены условия оплаты труда, предусмотренные Постановлением Совмина СССР и ВЦСПС от 29.12.1968 г. №1045, для соответствующих им объемам работ.

ПУ "Липецкавтодор" был установлен следующий план работ: (в тыс. руб.)

№ п п	Наименование управления	Объемы работ на 1973 г. в тыс. руб.		С.М.Р. с учетом попр. коэф.	Установленная группа по оплате труда
		Общий объем, в т.ч. работ без попр. СМР коэффиц.иен.			
I.	Липецкое	13399	12104	19366	вторая

Приказом Минавтодора РСФСР от 10.01.1973 г. за №21-ОК начальником Липецкого производственного управления строительства и эксплуатации автомобильных дорог "Липецкавтодор" был назначен Мазур Иван Григорьевич.

По приказу ПУ "Липецкавтодор" №3 от 31.01.1973 г. были назначены: заместителем начальника, и. о. главного инженера - Смирнов Александр Николаевич, заместителем начальника - Сивирин Иван Михайлович, главным бухгалтером - Демин Иван Ильич.

Одновременно были утверждены начальники отделов и служб.

Производственное управление "Липецкавтодор" напрямую подчинялось Главному управлению по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Юга - Главдорюг. Начальником Главка был назначен Голованов Николай Иванович. ПУ "Липецкавтодор" было обязано производить работы по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог. Работы по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автодорог должны были выполнять дорожно-строительные управления (ДСУ, МСУ). Для технадзора за этими работами и их приемки была сохранена структура заказчика - дирекция строящихся автодорог (ДСД), которая юридически находилась в подчинении Главдорюга. Штаты и объемы работ, и зарплата утверждалась Главдорюгом. Начальником ДСД был утвержден Махонин Владимир Дмитриевич, главным инженером Макаров Николай Николаевич.

Работы по среднему, текущему ремонтам и содержанию автодорог принимались от исполнителей отделом эксплуатации дорог ПУ «Липецкавтодор».

В результате реорганизации дорожной службы в области на 01.01.1973 г. сложилась следующая структура низовых подразделений:

1. ДСУ-1 г. Липецк - начальник управления - Маслюков Виктор Федорович
- гл. инженер - Сафонов Николай Иванович
2. ДСУ-2 г. Грязи - начальник - Латахин Виктор Васильевич
- гл. инженер - Мещалкин Александр Федорович
3. ДСУ-3 г. Елец - начальник - Павлов Николай Константинович
- гл. инженер - Балашов Анатолий Яковлевич
4. ДСУ-4 г. Данков - начальник - Харитонов Борис Степанович
- гл. инженер - Коробов Дмитрий Алексеевич
5. ДСУ-5 р.н. Добринка - начальник - Муравьева Галина Михайловна
- гл. инженер - Будаева Нина Федоровна

6. ДСУ-6 с. Тербуны	- начальник - Коврижко Семен Александрович - гл. инженер - Олейник Станислав Васильевич
7. Мостостроительный участок г. Липецк	- начальник - Кутейников Борис Иванович
8. ГАТП, г. Липецк	- начальник – Орехов Виктор Петрович - гл. инженер - Колесников Михаил Васильевич
9. Контора материально – технического снабжения (КМТС)	- начальник - Камаев Валентин Константинович
10. Проектно – сметное бюро (ПСБ)	- начальник - Сулин Анатолий Иванович
11. Дирекция строящихся дорог (ДСД)	- директор - Махонин Владимир Дмитриевич - гл. инженер Макаров Николай Николаевич
12. ДУ-435 г. Данков	- начальник - Ремизов Дмитрий Николаевич - гл. инженер - Бабкина Анна Ивановна
13. ДУ-436 г. Липецк	- начальник - Колесников Алексей Иванович - гл. инженер - Страхов Александр Яковлевич
14. ДУ-437 с. Донское	- начальник - Панарин Виктор Васильевич - гл. инженер - Христофоров Виктор Иванович
15. ДУ-438 г. Елец	- начальник - Ярлыков Михаил Яковлевич - гл. инженер - Коростелев Николай Тихонович
16. ДУ-840 с. Тербуны	- начальник - Притуляк Иван Фадеевич - гл. инженер - Болгов Виталий Георгиевич
17. ДУ-841 с. Доброе	- начальник - Подшибякин Николай Николаевич - гл. инженер - Фролова Полина Васильевна
18. Линейное управление автодорог (ЛУАД) г. Усмань	- начальник - Зелепукин Александр Терентьевич - гл. инженер - Котов Сергей Михайлович
19. ПДУ–1201 с. Волово	- начальник - Лаврентьев Арсентий Лаврентьевич - гл. инженер - Печерская Светлана Алексеевна
20. ПДУ–1202 г. Грязи	- начальник - Скоробогатов Иван Иванович - гл. инженер - Андреева Валентина Дмитриевна
21. ПДУ–1203 г. Данков	- начальник - Ионов Юрий Николаевич - гл. инженер - Лобов Евгений Иванович
22. ПДУ–1204 р.п. Добринка	- начальник - Муравьев Валерий Васильевич - гл. инженер - Карпов Виктор Михайлович
23. ПДУ–1205 с. Доброе	- начальник - Толстых Алексей Федорович - гл. инженер - Мячин Иван Федорович
24. ПДУ–1206 с. Долгоруково	- начальник - Тынчаров Дамир Заидович - гл. инженер - Павлов Виктор Иванович
25. ПДУ–1207 г. Елец	- начальник - Болховитин Виталий Витальевич - гл. инженер - Баранников Евгений Михайлович
26. ПДУ–1208 г. Задонск	- начальник - Пиляев Петр Михайлович - гл. инженер - Лесишин Владимир Владимирович
27. ПДУ–1209 с. Измалково	- начальник - Авилов Гавриил Павлович - гл. инженер - Архипов Юрий Иванович
28. ПДУ–1210 с. Красное	- начальник - Панин Григорий Петрович - гл. инженер - Черноплеков Владимир Николаевич

29. ПДУ–1211 р.п. Лев-Толстой	- начальник - Ключков Владимир Александрович - гл. инженер - Фадеева Наталья Дмитриевна
30. ПДУ–1212 г. Лебединь	- начальник - Малахов Валентин Тихонович - гл. инженер - Числова Мария Ивановна
31. ПДУ–1213 п. Сырский	- начальник - Смирнова Людмила Константиновна - гл. инженер - Нехаев Вячеслав Федорович
32. ПДУ–1214 с. Становое	- начальник - Чаплыгин Иван Тимофеевич - гл. инженер - Чеченов Иван Тихонович
33. ПДУ–1215 с. Тербуны	- начальник - Купавых Петр Егорович - гл. инженер - Кучерявый Виктор Петрович
34. ПДУ–1217 с. Дмитриашевка	- начальник - Чужинов Леонид Романович - гл. инженер - Щербатых Тамара Борисовна
35. ПДУ–1218 г. Чаплыгин	- начальник - Чистотин Борис Николаевич - гл. инженер - Куренков Николай Васильевич

Примечание: приказом по облдоруправлению №164 от 12.10.1972 г. Усманские дорожные организации - ДУ-842 и ПДУ-1216 были объединены. Объединенная организация получила название (экспериментально) - линейное управление автодорог (ЛУАД). В Усманское линейное управление автомобильных дорог были переданы все материально-технические и людские ресурсы обеих организаций.

Исполняя приказ Минавтодора РСФСР № 167 от 29.12.1972 г. "О дальнейшем совершенствовании управления дорожным хозяйством РСФСР» в части принятия мер по объединению параллельно действующих организаций и предприятий, а также для концентрации и улучшения использования техники и транспортных средств, сокращению численности аппарата управления, используя приобретенный опыт работы ранее организованного Усманского ЛУАД, было принято решение об объединении целого ряда организаций, параллельно действующих в одном районе области.

Выходит в свет приказ № 211 от 22.08.1973 г. по ПУ "Липецкавтодор", по которому происходит реорганизация дорожных организаций:

1. ДУ-435 объединяется с ПДУ-1203 - объединенная организация Данковское линейное управление автомобильных дорог (Данковский ЛУАД).
2. ДУ-437 объединяется с ПДУ-1208 - объединенная организация ПДУ - 1208.
3. ДУ-438 объединяется с ПДУ-1207 - объединенная организация Елецкое линейное управление автомобильных дорог (Елецкий ЛУАД).
4. ДУ-840 объединяется с ПДУ-1215 - объединенная организация ПДУ-1215.
5. ДУ-841 объединяется с ПДУ-1205 - объединенная организация Добровское линейное управление автомобильных дорог (Добровское ЛУАД).

Руководителями реорганизационных организаций стали:

1. Данковское ЛУАД - начальник Толмачев Владимир Григорьевич,
гл. инженер Ремизов Дмитрий Николаевич
2. Задонский ПДУ-1208 - начальник Пиляев Петр Михайлович,
гл. инженер Христофоров Виктор Иванович
3. Елецкое ЛУАД - начальник Ярлыков Михаил Яковлевич,
гл. инженер Баранников Евгений Михайлович
4. Тербунский ПДУ-1215- начальник Купавых Петр Егорович,
гл. инженер Кучерявый Виктор Петрович
5. Добровское ЛУАД - начальник Толстых Алексей Федорович,
гл. инженер Мячин Иван Федорович

В 1974 году проводится дальнейшая стабилизация дорожных организаций в области. На основании приказа ПУ "Липецкавтодор" от 08.08.1974 г. №106 происходит объединение Добринского ДСУ-5 и ПДУ-1204.

Вновь организационная структура меняет свое назначение и становится дорожно – ремонтно - строительным управлением (Добринское ДРСУ). Начальником Добринского ДРСУ становится Муравьева Галина Михайловна, гл. инженером Будаева Нина Федоровна.

Как мы видим, в низовом звене происходят значительные изменения, реорганизация. Были созданы ЛУАД и ДРСУ. В каждой из этих организаций были образованы участки капитального и среднего ремонта, а также участки текущего ремонта и содержания автодорог. Каждый участок располагал собственными производственными ресурсами, передача которых была возможна только в исключительных случаях. Прорабские участки текущего ремонта и содержания автодорог состояли из нескольких мастерских участков, в зависимости от протяженности обслуживаемых автодорог. Участки мастеров имели в своем составе специализированные звенья по текущему ремонту и содержанию обстановки пути, земляного полотна, озеленению и т.д. Прорабский участок капитального и среднего ремонта также имел мастерские участки по капитальному, среднему ремонту земполотна и дорожной одежды, подсобного производства (АБЗ, битумные и камнедробильные базы, полигоны ж/б изделий и т.д.) Все прорабские и мастерские участки были оснащены потребными дорожными материалами, автотранспортом, оборудованием и необходимым инвентарем. Опытное внедрение структур производственных подразделений (ЛУАД и ДРСУ) позволял заметно улучшать качество работ, снизить их себестоимость и поднять производительность труда. Все ориентиры были направлены на определение более рациональной структуры низовой дорожной организации.

Для бесперебойного обеспечения возросших потребностей дорожных организаций в каменных материалах, снижения транспортных издержек в г. Липецке приказом по ПУ "Липецкавтодор" от 24.03.1975 г. № 61 создается Липецкое карьероуправление из двух карьеров каменных материалов: Тюшевского и Донского. Тюшевский карьер был передан с баланса управления местной промышленности, Донской карьер - из объединения сахарной промышленности ("Сахкамень"). Директором вновь созданного Липецкого карьероуправления стал Павлов Николай Константинович.

В 1975 году развернулись работы по строительству а/д Хлевное – Тербуны – Набережное - Волово. Для концентрации сил и средств на строительстве важнейшего объекта, лучшей оперативности в работе вышел приказ по ПУ "Липецкавтодор" № 75 от 02.06.1975 г. об объединении ДСУ-6 и ПДУ-1215 в с. Тербуны. Вновь образованная организация - Тербунское дорожно - ремонтное строительное управление (ДРСУ). Начальником ДРСУ назначается Купавых Петр Егорович, главным инженером - Грибакин Николай Григорьевич.

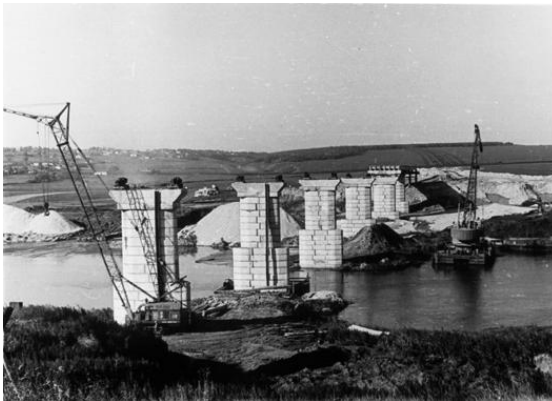
Строительство автомобильной дороги Хлевное – Тербуны.



Чертов мост, 1969 год



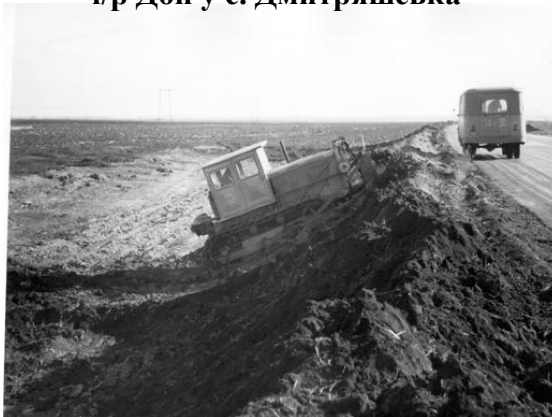
Дмитряшевская паромная переправа



**Панорама строительства моста
ч/р Дон у с. Дмитришевка**



Мост ч/р Дон у с. Дмитришевка



Отделка земляного полотна



Уплотнение земляного полотна



Устройство покрытия



А/д Хлевное – Тербуны



Отделка земполотна



**Передовики производства
дорожных работ**



Ввод промежуточного участка дороги



Мост ч/р Кобылья Снова



АБЗ в с. Дмитришевка



АБЗ в с. Тербуны



а/д Хлевное - Тербуны



Автомобильная дорога Хлевное - Тербуны

В 1975 году заканчивается 9-я пятилетка. Проведение в жизнь решений КПСС и правительства по улучшению строительства в эксплуатации автодорог позволили дополнительно привлечь значительные ресурсы для развития сети автодорог. Для сравнения пример - в 1960 году в нашей области на дорожное строительство было привлечено около 2-х миллионов рублей, то уже в 1975 году - свыше 16,0 млн. рублей или в 8 раз больше. Практически вся опорная сеть области была создана за 15 лет с 1960 по 1975 гг. В 1960 году общая сеть дорог с твердым покрытием составляла 434 км, а с а/б покрытием всего 66,0 км, то в 1975 году дорог с твердым покрытием стало 2300 км, в том числе с а/б покрытием - 1500 километров.

Перевыполнены задания девятой пятилетки и социалистические обязательства по вводу автодорог в эксплуатацию, особенно госкапвложений, по росту производительности труда и развитию производственных баз, строительству жилья. В 1971-1975 гг. построено и реконструировано 770 км, капитально отремонтировано более 260 км автодорог.

Объем капитальных вложений в развитие дорожного хозяйства области возрос более чем вдвое, против восьмой пятилетки и составил 130 миллионов рублей при задании 105,0 млн. рублей. Общий прирост протяженности дорог с твердым покрытием за пятилетку составил 735 км, в том числе с а/бетонным покрытием - 638,0 км.

Ввод в эксплуатацию новых автодорог позволил в 1971-1975 гг. связать г. Липецк со всеми райцентрами дорогами с твердым и а/б покрытием. 183 центральных усадеб, колхозов и совхозов получили надежную связь с райцентрами и областным центром. Объем работ по всем видам ремонта и содержания автодорог за пятилетие составил 33,0 млн. рублей или в 3 раза больше, чем в 8-й пятилетке. Дальнейшее развитие получили производственные базы. Производственные мощности всех асфальтобетонных заводов "Липецкавтодора" составили 550 тыс. тонн а/б смеси в год.

Введены в эксплуатацию АБЗ в с. Красном, с. Тербунах, р.п. Добринке, установки по бескомпрессорному приготовлению битума из гудрона в г. Липецке, с. Тербунах, г. Данкове, организовано Липецкое карьероуправление производительностью 350 тыс. куб. щебня в год. Построено несколько административных зданий, ремонтно-

механических мастерских, гаражей. Всего на развитие производственных баз дорожных организаций в области израсходовано более 7,5 млн. рублей.

Автомобильная дорога Лебедянь – Троекурово - Становое



Мост ч/р Красивая Меча



Участок дороги



Подъезд к с. Красное



Участок дороги



Участок дороги



Участок дороги

Введены в эксплуатацию автодороги: Лебедянь-Троекурово-Красное-Становое с мостом в с. Троекурово через реку Красивая Меча, с дорожно-ремонтным пунктом в с. Красное, 12-ти квартирным жилым домом для дорожников в с. Красное. Общая протяженность дороги с подъездами к с. Красное около 80 км; Грязи - Добринка, Липецк - Усмань, Липецк - Доброе - Мичуринск, Доброе - Чаплыгин, Елец - Долгоруково - Тербуны, Орел - Тамбов на участке Елец - граница области, Афанасьевое - Измалково и другие.

Начато строительство а/д Орел - Тамбов на участке Липецк - Песковатка протяженностью 49,0 км, с мостом через р. Воронеж и целым рядом мостов и путепроводов через небольшие водотоки и пересечения с другими автодорогами в разных уровнях, в обход населенных пунктов. И, тем не менее, в работе дорожных организаций было еще много неиспользованных резервов, неорганизованности и недисциплинированности, а порой и прямой безответственности за порученное дело. Некоторые руководители дорожных организаций сжились с недостатками и не проявляли необходимой настойчивости и инициативы к их преодолению, не искали новых путей улучшения производственной деятельности, плохо заботились об улучшении культурно-бытовых условий своих работников.

Именно по этим причинам часто происходила замена руководителей дорожных организаций, сорвавших установленные задания.

Необходимость ускорения строительства автомобильных дорог, сохранения построенных на высоком техническом и эксплуатационном уровне, явно проявлялись в повседневной жизни общества. Существующая дорожная сеть не удовлетворяла потребностям народного хозяйства и населения области в грузоперевозках. Всё это требовало ещё большего внимания к дорожной отрасли. Дороги стали жизненными артериями области.

Развитие сети автомобильных дорог общего пользования за 9-ю пятилетку (1971-1975 гг.)

**Прирост автомобильных дорог с твердым покрытием
по облдоруправлению (без общесоюзных автодорог)**

Год	Всего до- рог км	С твердым покрытием			Грунтовые			Мосты				Трубы		Пе- ре- пр. шт
		Всего	А\б чер.	Ще- бень	Все- го	Улуч- шен- ные	Профи- лиро- ван.км	Все- го	Всего п.м.	Деревян.		шт	п.м.	
										шт.	п/м			
1971	6320	1643	860	783	4677	835	4442	688	9220	502	4697	1356	15435	5
1972	6341	1747	973	774	4594	234	4360	675	9296	471	4220	1247	14320	5
1973	5237	1852	1087	765	3386	218	3168	460	7687	275	3481	1120	14859	5
1974	5244	1835	1213	722	3309	216	3093	459	7956	269	3422	1106	13528	5
1975	5241	2019	1304	715	3222	214	3008	448	7811	269	3357	1112	13585	5

Из приведенной таблицы видно, что сеть дорог общего пользования год от года сокращается количественно. Происходит это потому, что часть дорог переходит в ведомственное, внутрихозяйственное подчинение предприятий и организаций, колхозов и совхозов, а в части дорог, особенно в грунтовых, отпадает необходимость и они списываются из учета в сети дорог. В то же время происходит строгое формирование сети, отвечающей требованиям развития народного хозяйства, населения области. Одновременно, заметно увеличивается количество долговечных, надежных искусственных сооружений, отвечающим всем нормативным требованиям.

В 1974 году произошли изменения в кадровом составе производственного управления "Липецкавтодор". Приказом Минавтодора РСФСР № 148-к от 07.06.1974 г. главным инженером управления был назначен Руднев Александр Анатольевич, сменивший временно исполняющего эту должность - Смирнова А. Н. Приказ о назначении Руднева А. А. был продублирован приказом по ПУ "Липецкавтодор" № 85 от 24.06.1974 г.



**Руднев Александр
Анатольевич**

Руднев Александр Анатольевич родился 27.01.1936 г. в г. Харькове. Закончив среднюю школу в 1954 году, поступил в Харьковский автодорожный институт. После окончания института в 1959 году был направлен на работу в Костромскую область. В Костромском облдоруправлении прошел путь от мастера, прораба до заместителя начальника облдоруправления. После реорганизации дорожных органов в области в 1973 году выехал в распоряжение ПУ "Воронежавтодор". В марте 1973 года был назначен начальником ДСУ-3 в г. Калаче. С 24.06.1974 г. переводом из ПУ "Воронежавтодор" становится главным инженером ПУ "Липецкавтодор", в котором проработал до 11.07.1979 г.

Развитие сети автомобильных дорог в области потребовало от эксплуатационников надежного их содержания в зимних условиях, защищать от снеготаносимости. Традиционные снегозащитные мероприятия, установки деревянных щитов, были громоздки, трудоёмки и малоэффективны. Поэтому еще в 1965 году совместным приказом Минлесхоза и Минавтошосдора РСФСР № 76/479 "О мерах по улучшению состояния существующих и созданию снегозащитных лесных полос на автомобильных дорогах общего пользования" обязали дорожные хозяйства разработать согласованные с лесхозами титульные списки дорог, подлежащих озеленению, принятия мер к одновременному отводу под посадки земель, обеспечить охрану и уход за лесными полосами. Одновременно было отмечено, что лесополосы, при минимальных затратах людей и техники на снегоочистку, обеспечивают бесперебойный проезд автотранспорта по дорогам в зимнее время. В 1974 г. Госстрой СССР постановлением от 31.12.1974 г. № 259 ввел с 01.07.1975 г. изменения в строительные нормы и правила (СНиП), которыми установлены были новые экономически и технически обоснованные конструкции снегозащитных лесных полос и правила размещения их вдоль автодорог.

С этого времени началась быстрое озеленение дорог снегозащитными полосами. В первую очередь озеленялись республиканские и областные автодороги.

Таблица озеленения автодорог (посадки)

№№ ПП	Годы посадок	км	га	№№ ПП	Годы посадок	км	га
1.	1966	183.0	284.0	6.	1971	19.9	28.4
2.	1967	205.0	292.0	7.	1972	62.7	97.75
3.	1968	181.0	254.0	8.	1973	19.5	35.0
4.	1969	92.6	97.9	9.	1974	24.4	35.0
5.	1970	30.8	40.3	10.	1975	32.0	50.0

На 01.01.1976 г. в области уже имелось снегозащитных лесных полос:

1. Республиканские автодороги - 132.0 км / 1149 га
2. Областные - 307.0 км / 749 га
3. Местные - 174.0 км / 214 га

Посаженные в 8 и 9 пятилетках посадки оказались очень эффективными, надежными, экономически выгодными, поэтому в дальнейшем дела пошли ещё более успешно. Одновременно с посадкой декоративных деревьев и кустарников производилась посадка фруктово-ягодных деревьев и кустарников. Посадки стали местом отдыха народа.

В 1972 году на III сессии областного Совета депутатов трудящихся было обращено внимание областных организаций на строительство плотин, совмещенных с автодорогами. Это было вызвано тем, что на малых реках, больших логах почти во всех районах области, были построены искусственные сооружения, часто не отвечающие новым нормативным требованиям и подлежали перестройке. В это время в области действовала одна мосто - строительная организация - МСУ-14, которая по своим мощностям не могла решить проблему строительства мостов в ближайшие 20 - 30 лет. В связи с этим возникла идея строительства на малых водотоках, балках, логах плотин, совмещенных с автодорогами, имеющих донные водоспуски из металлических стальных труб, диаметром 600-800 мм и водосбросы, так называемые "ложки", из металлических, стальных труб диаметром 1020-1420 мм с диафрагмами (для прочности расположения в насыпных грунтах) для сброса интенсивных паводковых вод в весенний и осенний период (экстренный сброс талых весенних и осенних дождевых вод). Одновременно намечалось использовать водохранилища для разведения пресноводных рыб (сазана, карпа, карася и т. д.), орошения пастбищ и посевных площадей (овощных плантаций), для водопользования животноводству, а также культурного досуга трудящихся (купания, рыбной ловли и т. д.). Одновременно водохранилища оказывали благотворное влияние на экологическую обстановку в данном регионе.

Получалась огромная выгода при минимальных затратах, так как земляные работы были самыми дешевыми по сравнению со строительством ж/б мостов. В кратчайшие сроки проектной конторой "Росгидроводхоз" были сделаны изыскания в намеченных местах под плотины, а в благоприятных местах были разработаны проекты строительства плотин. Строительство плотин, за счет средств дорожников, осуществляли передвижные механизированные колонны (ПМК) треста "Мелиоводстрой". Трест "Мелиоводстрой" выполнял строительство водопроводных и оросительных систем. Строительство плотин, совмещенных с дорогами, было большим подспорьем для мелиораторов и в 1975-1980 годах стало приоритетным делом. За годы с 1972-1982 были построены: 41 плотина, совмещенная с автодорогами, в области общей стоимостью в ценах 1969 г. 6189,0 млн. рублей и объемом воды 37415 тысяч кубических метров. Работа в этом направлении продолжалась.

Структура дорожной отрасли на 01.01.76г.

- | | |
|------------------------|--|
| 1. ДСУ-1 г. Липецк | - начальник Власенко Николай Иванович |
| | - гл. инженер Емелин Валерий Павлович |
| 2. ДСУ-2 г. Грязи | - начальник Скоробогатов Иван Иванович |
| | - гл. инженер Полунин Василий Егорович |
| 3. ДСУ-3 г. Елец | - начальник Балашов Анатолий Яковлевич |
| | - гл. инженер Языков Александр Васильевич |
| 4. ДСУ-4 г. Данков | - начальник Харитонов Борис Степанович |
| | - гл. инженер Коробов Дмитрий Алексеевич |
| 5. ДРСУ р. п. Добринка | - начальник Анохин Федор Павлович |
| | - гл. инженер Ушаков Николай Степанович |
| 6. ДРСУ с. Тербуны | - начальник Купавых Петр Егорович |
| | - гл. инженер Грибакин Николай Григорьевич |

7. Мосто-строительный участок г. Липецк	- начальник Мещалкин Александр Федорович
8. УПТК г. Липецк	- начальник Сигалов Владимир Семенович - гл. инженер Хорошилов Михаил Илларионович
9. Проектно-сметное бюро г. Липецк	- начальник Щербаков Николай Николаевич
10. Дирекция строящихся дорог (ДСД) г. Липецк	- директор Махонин Владимир Дмитриевич - гл. инженер Макаров Николай Николаевич
11. Грузовое автотранспортное предприятие (ГАТП) г. Липецк	- начальник Орехов Виктор Петрович - гл. инженер Колесников Михаил Васильевич
12. Карьероуправление	- директор Павлов Николай Константинович - гл. инженер Королев Рудольф Васильевич
13. Дорожный участок № 436 г. Липецк	- начальник Лунин Валерий Иванович - гл. инженер Страхов Александр Яковлевич
14. ЛУАД г. Данков	- начальник Чернышев Иван Михайлович - гл. инженер Лунин Владислав Иванович
15. ЛУАД г. Елец	- начальник Ярлыков Михаил Яковлевич - гл. инженер Баранников Евгений Михайлович
16. ЛУАД с. Доброе	- начальник Толстых Алексей Федорович - гл. инженер Мячин Иван Федорович
17. ЛУАД г. Усмань	- начальник Зелепукин Александр Терентьевич - гл. инженер Котов Сергей Михайлович
18. ПДУ-1201 с. Волово	- начальник Горбовский Иван Федосеевич - гл. инженер Печерская Светлана Алексеевна
19. ПДУ-1202 г. Грязи	- начальник Ненахова Нина Юрьевна - гл. инженер Кузин Алексей Николаевич
20. ПДУ-1206 с. Долгоруково	- начальник Солодовников Николай Федорович - гл. инженер Давыдов Николай Васильевич
21. ПДУ- 1208 г. Задонск	- начальник Кочегаров Иван Тихонович - гл. инженер Лесишин Владимир Владимирович
22. ПДУ-1209 с. Измалково	- начальник Лузгин Александр Иванович - гл. инженер Васин Виктор Николаевич
23. ПДУ-1210 с. Красное	- начальник и. о., главный инженер Черноплеков Владимир Николаевич
24. ПДУ-1211 р.п. Лев-Толстой	- начальник Обухов Иннокентий Николаевич - гл. инженер Тамонов Александр Филлипович
25. ПДУ-1212 г. Лебединь	- начальник Устинов Александр Петрович - гл. инженер Числова Мария Ивановна
26. ПДУ-1213 с. Сырское	- начальник Фурсов Александр Иванович - и. о. главного инженера Жданов Алексей Федорович
27. ПДУ-1214 с. Становое	- начальник Чаплыгин Иван Тимофеевич - гл. инженер Пилюгин Николай Поликарпович
28. ПДУ-1217 с. Дмитришевка Хлевенского района	- начальник Чужинов Леонид Романович - гл. инженер Щербатых Александр Илларионович

29. ПДУ-1218
г. Чаплыгин

- начальник Алехин Гавриил Петрович
- гл. инженер Куренков Николай Васильевич

19 мая 1976 г. под девизом "Липецкой области - разветвленную сеть автомобильных дорог" состоялась V сессия областного Совета депутатов трудящихся 15 созыва, которая рассмотрела вопрос о строительстве автомобильных дорог в области в десятой пятилетке (1976-1980). Сессия подробно обсудила вопрос "О задачах Советов в области по строительству автомобильных дорог в десятой пятилетке в свете решений XXV съезда КПСС". С докладом на сессии выступил председатель исполкома областного Совета депутатов трудящихся Нил Дмитриевич Новиков. Им отмечено, что третья сессия Верховного Совета РСФСР восьмого созыва в июне 1972 года рассмотрела вопрос "О мерах по улучшению строительства и эксплуатации автомобильных дорог в РСФСР" и приняла решение о направлении части доходов от эксплуатации автотранспорта на дорожное строительство, а также определила степень участия колхозов, совхозов, предприятия и организаций в развитии сети автодорог. Проведение в жизнь этих решений позволило дополнительно привлечь значительные материальные и денежные ресурсы для развития сети дорог.

В десятой пятилетке 1976-1980 гг. намечено построить 1485 км автодорог с а/б покрытием с объемом госкапвложений, за счет всех источников финансирования 102,2 млн. рублей, т.е. столько, сколько было освоено за предыдущие 15 лет. Достигнутый уровень развития производственно-технических баз и дорожного строительства не вызывал сомнения в возможности решения масштабных задач десятой пятилетки. Капитальные вложения на развитие баз предусматривались в объеме 8,89 млн. рублей. По пятилетнему плану предусмотрено построить более 100 мостов общей протяженностью 3000 п.м. стоимостью 28,0 млн. руб., что в 3 раза больше, чем в девятой пятилетке. Одновременно предложено вдвое увеличить строительство плотин, совмещенных с автодорогами, на всех водотоках и балках вместо мостов, т. е. построить 38 плотин на сумму 5,0 млн. рублей. Большие задачи поставлены перед дорожниками по ремонту и содержанию автодорог. За пятилетку необходимо капитально отремонтировать 260 км и освоить на ремонте 16,23 млн. руб., на содержании автодорог 6,1 млн. руб.

Большие задания были установлены по обустройству дорог, к обеспечению безопасности движения автотранспорта. На сессии с большой речью выступил Министр строительства и эксплуатации автодорог РСФСР А. А. Николаев. Он рассказал о перспективах развития сети автодорог, о том большом значении, которое имеют транспортные артерии для развития экономики регионов, о необходимости развития производственных баз строительных и эксплуатационных организаций, о широком использовании бригадного подряда на объектах дорожного строительства.

Сессия единогласно приняла решение, в котором содержится программа деятельности в области дорожного строительства на 10-ю пятилетку, определены мероприятия по улучшению эксплуатации автомобильных магистралей.

Автомобильные трассы - национальное богатство страны. Сохранять их и содержать в отличном состоянии - высокий патриотический долг тех, кому доверена эта государственная задача. Это заключительные лозунги сессии.

Вот как выглядит приложение к решению V сессии Облсовета от 19.05.1976 г.

**Задание по строительству, реконструкции автодорог
общего пользования на 1976-1980 годы**

№ № пп	Наимено- вание районов	Всего по стр. 1976- 1980 гг.		в том числе									
				1976г.		1977г.		1978г.		1979г.		1980г.	
				км	т.р	км	т.р	км	т.р	км	т.р	км	т.р
1	Воловский	94	5500	10	580	17	990	21	1250	22	1280	24	1400
2	Грязинский	64	3100	11	670	15	530	11	500	13	600	14	800
3	Данковский	142	700	16	940	24	1300	33	1480	33	1670	36	1610
4	Добринский	43	1600	13	650	6	170	8	220	11	360	5	200
5	Добровский	59	3200	10	500	11	530	12	610	13	770	13	790
6	Долгоруковск.	103	5500	9	690	22	1110	24	1480	24	1410	24	810
7	Елецкий	59	5500	17	1080	10	1030	10	1090	10	1160	12	1140
8	Задонский	54	3200	5	220	11	330	12	825	15	985	11	840
9	Измалковский	93	6500	9	720	21	1110	17	1310	23	1610	23	1750
10	Краснинский	90	4300	7	290	14	710	17	840	25	1210	27	1250
11	Лев- Толстовск.	78	4600	5	280	10	540	17	1050	22	1310	24	1420
12	Лебединский	85	5100	4	200	11	590	22	1380	22	1370	26	1560
13	Липецкий	28	1100	2	160	8	400	5	125	7	225	6	190
14	Становлянский	98	550	9	580	17	930	22	1170	25	1400	25	1420
15	Тербунский	122	6700	31	1960	28	1555	18	910	21	1060	24	1215
16	Усманский	99	5820	10	860	19	1080	22	1240	23	1260	25	1380
17	Хлебенский	59	5000	17	1660	8	610	8	910	12	840	14	980
18	Чаплыгинский	75	6000	6	530	11	950	16	1265	23	1575	19	1680
19	Липецк-Песко- ватка	40	16800	-	2750	5	3300	13	3800	12	4200	10	2750
	Итого:	1485	102020	191	15320	268	17765	308	21455	356	24295	362	23185

**Приложение №9 к решению V сессии Облсовета от 19.05.1973г.
Источники и сумма финансирования дорожных работ
в 1976-1980 гг. (в млн.руб.)**

№ пп	Наименование источников	1976- 1980 гг.	В том числе				
			1976	1977	1978	1979	1980
1	2% отчисления	22,0	4,0	4,5	4,5	4,5	4,5
2	Средства "Указа"	100,4	17,7	19,5	20,2	21,0	22,0
3	Республиканский бюджет	20,47	8,87	4,0	4,1	4,2	4,3
4	Средства колхозов и совхозов	55,88	8,23	6,77	11,29	13,9	15,69
	Итого	198,75	33,80	34,77	40,09	43,60	46,49

Приказом № 231 от 11.11.1976 г. Минавтодора РСФСР о мерах по выполнению Постановления Совета Министров РСФСР от 05.10.1976 г. № 551 "О развитии сети автодорог РСФСР в 1976-1980 гг.", которым установлено задание ПУ "Липецкавтодор" на развитие сети дорог в 10-й пятилетке:

1. Развитие сети дорог республиканского значения с твердым покрытием на 1976 - 1980 гг. - 50 км
2. Устройство на существующих автодорогах и строящихся республиканского значения усовершенствованных покрытий на 1976-1980 гг. - 60 км
3. Развитие сети местных автодорог с твердым покрытием на 1976-1980 гг. - 280 км
4. Развитие сети местных автодорог с усовершенствованным покрытием на 1976-1980 гг. - 470 км
5. Соединить центральные усадьбы колхозов и совхозов с райцентрами дорогами с твердым покрытием на 1976-1980 гг. - 110 усадеб
6. Задание Минавтодора РСФСР развить сеть дорог с твердым покрытием - 1364 км

После утверждения задания сессией Облсовета для дорожников области начались трудовые будни. На выполнение задания были привлечены все коллективы (ДСУ) треста "Дорколхозстрой", треста "Мелиоводстрой", мосто-строительное управление № 14 республиканского треста "Автомост". Для оказания помощи строителям дорог и мостов были подключены крупнейшие заводы области (НЛМК, "Свободный Сокол", ЛТЗ, станкостроительный), все филиалы объединения "Сельхозтехника", тресты "Главлипецкстрой", особенно трест "Железобетон" для изготовления мостовых конструкций и ж/б изделий для других искусственных сооружений.

Многое зависело от Минавтодора РСФСР, которое должно было оказать помощь в улучшении материально-технического снабжения ПУ "Липецкавтодор", выделить дополнительные средства на капитальный ремонт и обустройство существующих автомобильных дорог, составляющих опорную сеть Липецкой области.

В 1976 году никаких структурных изменений внутри "Липецкавтодора" не происходило. Руководствуясь постановлением Совета Министров РСФСР №771 от 13.10.1976 г., и в соответствии с Постановлением Липецкого облисполкома за №06-27-112 от 01.12.1976 г. и приказа Минавтодора РСФСР №91 от 06.05.1977 г. на базе Липецкого мосто-строительного участка создается мосто-строительное управление с 01.07.1977 г. (МСУ). МСУ придается мобильная мосто-строительная техника, оборудование для форсированного строительства, малых и средних мостов и других искусственных сооружений, в соответствии, с установленным заданием на пятилетку. Начальником мосто-строительного управления стал, согласно приказу ПУ "Липецкавтодор" №67 от 18.05.1977 г. Артемов Вячеслав Владимирович, главным инженером Пантюхов Юрий Васильевич. Одновременно, приказом ПУ "Липецкавтодор" № 68 от 18.05.1977 г. реорганизуется Становлянский производственный дорожный участок №1214 в Становлянский дорожный ремонтно-строительный участок (ДРСУ). Начальником участка стал Чаплыгин Иван Тимофеевич, старшим инженером - Васин Виктор Николаевич.

Лев-Толстовский производственный дорожный участок №1211 реорганизован приказом ПУ "Липецкавтодор" от 18.05.1977 г. - в Лев-Толстовское дорожное ремонтно-строительное управление (ДРСУ). Начальником управления стал Обухов Иннокентий Николаевич, главным инженером - Паршенцев Вячеслав Никитович.

В эти годы основными объектами были: Орел - Тамбов на участке Липецк - Песковатка, строящаяся за счет 2% отчисления от прибыли работы автотранспорта, Ал. Невский - Ефремов на участке Данков - Воскресенское, Елец - Долгоруково - Тербуны, Хлевное - Тербуны - Волово, Данков - Березовка, Липецк - Борисовка - граница области, Стебаево - Задонск - Долгоруково, Доброе - Трубетчино - Лебедянь, Бабарыкино - Ламское - ЛоСС, Чаплыгин - Троекурово, Грязи - Коробовка и другие.

Автомобильная дорога Орел – Тамбов.



Развязка на Сселки



Путепровод у 10-ой шахты



Цемзаводская развязка



Мост ч/р Воронеж



Участок дороги



Мост ч/р Сомовец



Участок Липецк - Песковатка



Участок Липецк - Песковатка



Участок Липецк - Песковатка



Участок I технической категории



Участок I технической категории



Участок I технической категории

Многие объекты поистине стали народными стройками. Вот, например, а/д Хлевное - Тербуны - Волово на участке Хлевное - Тербуны протяженностью 63,0 км. Началось строительство в середине 1975 года. Строительство начали осуществлять с двух сторон: со стороны Хлевногo и со стороны Тербунов. Со стороны Тербунов строительство осуществляло Тербунское ДРСУ, со стороны Хлевногo - Грязинское ДСУ-2.

В 1976 году у генерального подрядчика ПУ "Липецкавтодор" было очень много субподрядных организаций: земляные работы выполняли Тербунское ДРСУ, мосто-строительный участок своим грейдер-элеваторным отрядом выполнял линейные работы, ДСУ-2; малые искусственные сооружения делали ДСУ-2, Тербунское ДРСУ. Мост ч/р. Дон у с. Дмитришевка, мост ч/р. Нега у с. Муравьевка, ч/р. Кобылья Снова строило мосто-строительное управление № 5 республиканского треста "Автомост"; плотины, совмещенные с а/д Хлевное - Тербуны в логах у с. Каменка, две плотины в селе Яковлево, у с. 2 - е Тербуны, с. Солдатское строили передвижные механизированные колонны треста "Мелиоводстрой"; дорожную одежду делали ДСУ-1, ДСУ-2, Тербунское ДРСУ; перенос коммуникаций линий связи, электропередач осуществляли областное управление связи и ПУ "Липецкэнерго"; снос леса и отвод земель осуществлял Дмитришевский ПДУ-1217; гидронамыв грунта на подходах к мосту через р. Дон осуществлял Воронежский речной порт; вывозку материалов для основания дорожной одежды и покрытие осуществляли автохозяйства областного транспортного управления: А/к 1143, 1495, 1498, Хлебенское и Тербунское автохозяйства, ГАТП "Липецкавтодора", автохозяйства Хлебенской и Тербунской "Сельхозтехники", а также Воронежский речной порт перевозил щебень баржами из

Донского карьера до с. Дмитришевка, а затем автотранспортом по дороге. Оказывали помощь людьми и техникой колхозы и совхозы, расположенные на трассе автодороги.

Для координации работ на строительстве автодороги Хлевное - Тербуны был создан штаб стройки во главе с заместителем председателя облисполкома - Гостеевым Борисом Ивановичем.

В штаб вошли все руководители привлеченных к стройке организаций, председатели Тербунского и Хлевенского райисполкомов. Еженедельно штаб рассматривал ход работ на стройке и намечал задание на следующий период (неделю, месяц и т. д.). Для стимулирования работ всем участникам стройки от рабочего, шофера, до руководителей подразделений была установлена премиальная система оплаты труда. За выполнение месячных заданий выдавалась премия в размере месячного должностного оклада. Шоферы за перевозку сверх задания грузов ежедневно наличными получали вознаграждение: за каждый сверхплановый рейс 3 рубля, за второй - 5 рублей и т. д.

Люди на стройке работали с полной отдачей, не считаясь, ни со временем, ни с погодными, ни с бытовыми условиями. Все было преисполнено желанием закончить стройку в установленные сроки. И это было сделано - в 1977 году автодорога Хлевное - Тербуны протяженностью 63,0 км была введена в эксплуатацию с оценкой "хорошо". Значение автодороги огромное. Она дала жизнь глубинке и принесла долгожданную цивилизацию.

Аналогичная обстановка царила на других стройках, причем одна другой нисколько не мешала. Всё шло своим чередом. На строительство автодороги "Липецк-Песковатка" также были привлечены все заинтересованные организации. Основным подрядчиком было ДСУ-1, субподрядными организациями - МСУ-14, МСУ-5, строительное управление треста "Гидромеханизация", осуществляющая намыв грунта на подходы к мосту через р. Воронеж у г. Липецка и для резерва грунта другим искусственным сооружениям (подходы к путепроводам), а также многочисленные автохозяйства областного транспортного управления "Липецкавтотранс" (начальник управления Александр Петрович Фролов)

В соответствии с Постановлением Совета Министров РСФСР № 49 от 20.10.1978 г. и приказом Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР № 95 от 30.11.1978 г. "О схеме управления дорожным хозяйством РСФСР и особенностях применения в организациях Министерства положения о социалистическом государственном предприятии" производственное управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог "Липецкавтодор" стало входить в состав республиканского, вновь образованного, объединения по строительству и эксплуатации автодорог Юга и Поволжья "Росдорюг" (ранее Главдорюг). Начальником "Росдорюга" был Голованов Николай Иванович.

Первым изменением в структуре ПУ "Липецкавтодор" в 1978 г. на основании приказа Мин-автодора РСФСР № 20 от 13 июля 1978 г. стало создание Донского хозрасчетного участка в с. Донское Задонского района. Участок был создан для осуществления промышленно-гражданского строительства внутри ПУ "Липецкавтодор", т. е. осуществления развития производственных баз и жилья. Основан участок был на базе СМУ "Облмежколхозстроя". Начальником участка был назначен приказом по "Липецкавтодору" №115 от 14.08.1978 г. Комаров Николай Иванович.

Основным объектом участка стал Донской карьер, где начали строить новую дробильно-сортировочную фабрику, цех известняковой муки, а также здания и сооружения для улучшения жилья и быта в жилом поселке работников карьера.

В соответствии с распоряжением Совета Министров РСФСР № 424-Р от 29.03.1979 г. и приказом Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР № 41-ф от 05.04.1979 г. от комбината "Винницадоржелезобетон" Миндорстроя Украинской ССР ПУ "Липецкавтодор" был передан Черепашинский щебеночный карьер в Винницкой области. Карьер необходим был управлению потому, что строительство автомобильных дорог I-III категории в области требовало щебень 1-2 класса (прочность не менее 1000 кг/см²), которых в области не было, а на щебень из других карьеров в РСФСР, из Павловского карьера Воронежской области был строго фондирован и в Липецкую область гранитные породы практически не поступали. Поиски выхода из создавшегося положения привели на Украину, где вопрос передачи карьера был положительно решен. Щебень гранитных пород необходим был для устройства верхних слоев основания, приготовления асфальтобетона и устройства поверхностной обработки на автодороге республиканского значения Орел - Тамбов на участке Липецк - Песковатка I - III технической категории. Это требовал проект автодороги, разработанный Воронежским филиалом Гипродорнии (директор Резванцев Владимир Иванович). Потребность в щебне твердых пород была не менее 50 тыс. кубометров в год. Щебень предусматривали подавать с карьера ж. д. вагонами, платформами - "вертушками". Для подачи щебня с Украины Елецким отделением ЮЖВД были выделены в аренду платформы для "вертушки", сначала 24 единицы, а в дальнейшем до 64 единиц. Первым и единственным директором Черепашинского карьера был назначен по приказу ПУ "Липецкавтодор" № 48 от 11.06.1979 г. Гончаров Александр Васильевич, работавший до этого в Липецком карьероуправлении.

В это же время, по Указу Президиума Верховного Совета РСФСР от 22.06.1979г. "О преобразовании и переименовании некоторых органов государственного управления РСФСР" Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР было переименовано в Министерство автомобильных дорог РСФСР (Минавтодор РСФСР). Министр прежний - Николаев А. А.

В ПУ "Липецкавтодор" произошли некоторые кадровые изменения. Главный инженер управления Руднев Александр Анатольевич приказом Минавтодора РСФСР № 68-к от 08.02.1979 г. и приказа "Липецкавтодора" № 19 от 22.02.1979 г. был освобожден от занимаемой должности и приказом по ПУ "Липецкавтодор" № 67 от 09.07.1979 г. был назначен начальником проектно-сметного бюро (ПСБ).

Главным инженером ПУ "Липецкавтодор" приказом Минавтодора РСФСР № 278-К от 11.07.1979 г. и ПУ "Липецкавтодор" № 75 от 12.07.1979 г. назначен Татаринов Анатолий Борисович.

Татаринов Анатолий Борисович родился 27.07.1941 года в с. Третьяки Борисоглебского района Воронежской области. Начал трудовую деятельность в 1959 году слесарем. В 1961 году закончил Борисоглебский автодорожный техникум. С 1961 по 1964 гг. служил в Советской Армии. После армии с 1964 по 1969 гг. учился в Воронежском инженерно-строительном институте (ВИСИ) на факультете "автомобильные дороги". После окончания института был направлен на работу в г. Липецк, в Главлипецкстрой. Здесь, в строительном управлении "Дорстрой-2" треста



**Татаринов Анатолий
Борисович**

"Спецстрой" начал свой трудовой путь. В этом СУ "Дорстрой-2" работал в 1969-1979 гг. мастером, прорабом, начальником участка, главным инженером. С 12.07.1979 г. по 1.09.1992 г. был главным инженером "Липецкавтодора".

Руководящий состав ПУ "Липецкавтодор" выглядел на 01.01.1980 г. так:

Начальник управления - Мазур Иван Григорьевич.

Главный инженер - Татаринов Анатолий Борисович.

Заместитель начальника по строительству - Малик Петр Андреевич, утв. приказом Минавтодора РСФСР № 197-ф от 26.06.1978 г.

Заместитель начальника по эксплуатации - Сивирин Иван Михайлович.

Заместитель начальника по снабжению - Смирнов Александр Николаевич.

Главный бухгалтер (на правах зама) - Демин Иван Ильич.

Руководствуясь постановлением Совета министров РСФСР № 49 от 20.10.1978 г. и в соответствии с приказом Минавтодора РСФСР № 42-ф от 01.02.1980 г. "О внедрении новой системы управления автомобильными дорогами в Липецкой области" произошла реорганизация дорожных хозяйств ПУ "Липецкавтодор" (приказ № 24 от 27.02.1980 г.):

Липецкий ДУ-436 был преобразован в Липецкое дорожное ремонтно-строительное управление (ДРСУ), Данковское, Добровское, Елецкое, Усманское линейные управления автомобильных дорог (ЛУАД) преобразованы также в дорожные ремонтно-строительные управления (ДРСУ), а ПДУ-1201, ПДУ-1202, ПДУ-1206, ПДУ-1208, ПДУ-1209, ПДУ-1210, ПДУ-1212, ПДУ-1213, ПДУ-1214, ПДУ-1217, ПДУ-1218 - в дорожные ремонтно-строительные участки (ДРСУ).

Таким образом, на 01.03.1980 г. на самостоятельном балансе находились следующие организации П.У. "Липецкавтодор":

- | | |
|--|---|
| 1. ДСУ-1 г. Липецк | - начальник Лунин Валерий Иванович |
| | - гл. инженер Грибакин Николай Григорьевич |
| 2. ДСУ-2 г. Грязи | - начальник Скоробогатов Иван Иванович |
| | - гл. инженер Копейкин Федор Иванович |
| 3. ДСУ-3 г. Елец | - начальник Балашов Анатолий Яковлевич |
| | - главный инженер Языков Александр Васильевич |
| 4. ДСУ-4 г. Данков | - начальник Пронин Георгий Васильевич |
| | - главный инженер Журбенко Владимир Кузьмич |
| 5. МСУ г. Липецк | - начальник Пантюхов Юрий Васильевич |
| | - гл. инженер Тащилин Александр Григорьевич |
| 6. УПТК г. Липецк | - начальник Хорошилов Михаил Илларионович |
| | - и.о. гл. инженера Орехов Виктор Петрович |
| 7. ПСБ г. Липецк | - начальник Руднев Александр Анатольевич |
| 8. ГАТП г. Липецк | - начальник Ращепкин Борис Егорович |
| | - гл. инженер Корочанский Анатолий Васильевич |
| 9. Липецкое
карьероуправление | - директор Павлов Николай Константинович |
| | - гл. инженер Кузнецов Борис Иванович |
| 10. Черепашинский к-р
Винницкая область | - директор Гончаров Александр Васильевич |
| | - гл. инженер Дышкант Виктор Иосифович |
| 11. Добровское ДРСУ | - начальник Толстых Алексей Федорович
Иванович |
| | - гл. инженер Подшибакин Николай Николаевич |
| 12. Елецкое ДРСУ | - начальник Ярлыков Михаил Яковлевич |
| | - гл. инженер Баранников Евгений Михайлович |
| 13. Лев-Толстовское ДРСУ | - начальник Обухов Иннокентий Николаевич |

- 14. Липецкое ДРСУ - гл. инженер Костина Надежда Алексеевна
- 15. Усманское ДРСУ - начальник Страхов Александр Яковлевич
- 16. Тербунское ДРСУ - гл. инженер Кузьмин Виктор Иванович
- 17. Воловское ДРСУ (участок) - начальник Зелепукин Александр Терентьевич
- 18. Грязинский ДРСУ - гл. инженер Котов Сергей Михайлович
- 19. Долгоруковский ДРСУ - начальник Пузиков Иван Андреевич
- 20. Задонский ДРСУ - гл. инженер Батышев Бекхан Адамович
- 21. Измалковский ДРСУ - начальник Ефанов Леонид Дмитриевич
- 22. Краснинский ДРСУ - ст. инженер Горбовский Иван Федосеевич
- 23. Лебедянский ДРСУ - начальник Волкова Раиса Ивановна
- 24. Сырский ДРСУ - ст. инженер Андреева Валентина Дмитриевна
- 25. Становлянский ДРСУ - начальник Солодовников Николай Федорович
- 26. Хлебенский ДРСУ - ст. инженер Давыдов Николай Васильевич
- 27. Чаплыгинский ДРСУ - начальник Кочегаров Иван Тихонович
- 28. ХРСУ «Донское» - ст. инженер Лесишин Владимир Владимирович
- 29. Данковское ДРСУ (управление), г. Данков - начальник Лузгин Александр Иванович
- 30. Добринское ДРСУ (управление), пгт Добринка - ст. инженер Чепрасов Николай Митрофанович
- директор Сергеев Николай Александрович
- ст. инженер Шохин Леонид Александрович
- начальник Попов Виктор Андреевич
- ст. инженер Числова Мария Ивановна
- начальник Фурсов Александр Иванович
- ст. инженер Татьяна Владимирович Митрофанович
- начальник Чаплыгин Иван Тимофеевич
- ст. инженер Васин Виктор Николаевич
- начальник Андреев Василий Тимофеевич
- ст. инженер Путилин Леонид Михайлович
- начальник Алехин Гавриил Петрович
- ст. инженер Жирнов Василий Константинович
- начальник Иванищев Александр Тихонович
- начальник Лунин Владислав Иванович
- гл. инженер Ипполитов Александр Васильевич
- начальник Анохин Федор Павлович
- гл. инженер Неворов Юрий Александрович

С окончанием 1980 г. закончилась 10-я пятилетка - основная для развития сети автодорог в области и в России в целом. Вскоре были подведены итоги.

Освоение средств по строительству и реконструкции автодорог (млн. руб.)

Пятилетка и годы	Освоение средств			В т.ч. Липецкавтодор			Построено а/д км		
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%
9 пятилетка	118,7	130,6	110	71,6	78,6	100	332	336	101
1971г.	19,2	19,6	102	12,9	12,7	98	63	60	95
1972г.	21,4	23,4	109	13,8	14,2	103	72	75	104
1973г.	23,5	25,8	110	13,2	14,8	112	61	65	107
1974г.	24,3	29,8	123	13,8	18,3	133	60	73	122
1975г.	30,3	32,0	106	17,9	18,6	104	76	63	83
10 пятилетка	193,1	195,3	101	118,7	119,8	101	487	521,7	107
1976г.	35,7	36,1	101	21,7	22,2	102	84	109,7	131
1977г.	38,4	38,5	100	23,4	24,3	104	94	106,2	113
1978г.	39,3	40,5	103	24,8	25,3	102	104	109,2	105
1979г.	39,5	40,1	102	24,2	24,5	101	100	91	91
1980г.	40,2	40,1	100	24,6	23,5	97	105	97,6	94

Освоение средств на ремонте и содержании автодорог (млн. руб.)

Пятилетка и годы	Освоение средств – всего			Капитальный и средний ремонт а/дорог (км)		
	план	факт	%	план	факт	%
9 пятилетка	26,4	28,1	94	967	1221	126
1971г.	4,6	4,2	98	181	193	107
1972г.	4,5	4,5	100	193	245	127
1973г.	5,6	6,9	108	179	268	150
1974г.	5,6	5,8	101	202	245	121
1975г.	6,1	6,3	103	212	270	127
10 пятилетка	49,8	52,6	106	1392	1509	108
1976г.	7,2	8,8	121	228	284	125
1977г.	9,8	11,0	113	270	301	111
1978г.	10,4	11,0	106	270	316	117
1979г.	10,2	10,4	102	295	305	103
1980г.	10,2	11,6	93	329	303	92

Задания 9-й и 10-й пятилеток выполнены по всем показателям, вышеприведенным в таблицах.

Выполнение задания пятилетки 1976-1980 гг. в разрезе внешних подрядчиков (в тыс. руб.)

№	Организации	1976г.	1977г.	1978г.	1979г.	1980г.	1976-80гг.
		план	план	план	план	план	план
		факт	факт	факт	факт	факт	факт
1	Автомост	1555	1850	900	1205	861	6371
		1425	1433	1265	1148	685	5956
2	Дорколхозстрой	1200	800	500	600	1100	4200
		1161	806	828	616	692	4103
3	Мелиоводстрой	407	700	580	100	100	1827
		560	726	737	144	121	2288
4	Липецксельстрой	-	-	100	135	200	435
		-	-	28	104	156	288
5	Гидромеханизация	196	100	-	-	-	296
		273	143	-	-	-	416
	Итого:	3358	3008	2080	1040	2261	12747
		3419	3008	2858	2012	1654	12951

Выполнение решения V сессии Липецкого облисполкома по строительству и реконструкции автодорог за 1976 - 1980 гг.

Задания	Зад-е на пятилетку все	В т.ч. км	Выпол-нено	В т.ч. км	Постр. а/д общ.польз.км		Внутрихоз. доро- ги, км	
		Липецкавт		Липецкавт				
		Дорколхоз		Дорколхоз	Всего	Липецкавт Дорколхоз	Всего	Липецкавт Дорколхоз
Решения облсессии	1485	675	1380	756	1157	696	223	60
		810		624		461		163
План Минавтодора РСФСР	1364	-	1380	-	1157	-	223	-
		-		-		-		-

**Выполнение задания по строительству
искусственных сооружений в 1976-1980 гг.**

№	организации	еденица измерен ия	пятилетка 1976-1980гг.	
			задание	факт
I. <u>Строительство мостов</u>				
1	Липецкавтодор	п.м./т.р.	520/4900	322/1069
2	Дорколхозстрой	п.м./т.р.	450/400	90/248
3	МСУ-14 "Автомост"	п.м./т.р.	1050/7100	1423/6843
4	МСУ-5 "Автомост"	п.м./т.р.	980/7000	465/3406
	Итого	п.м./т.р.	3000/2300 0	2300/11566
II. <u>Плотины, совмещенные с а/дорогами</u>				
1		шт. /т .р.	38/5000	19/2667
	Итого	шт. /т .р.	38/5000	19/2667

**Выполнение постановления Совета Министров РСФСР
от 05.10.1976 г. за пятилетку 1976-1980гг.**

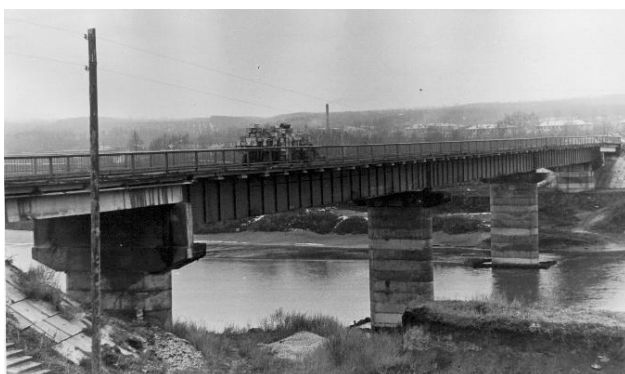
№	Задание по развитию сети а/дорог	Задание на 1976-1980 гг.	
		План, км	Факт, км
1	1. Задание по развитию сети а/дорог республиканского значения с твердым покрытием	50	52
2	2, Задание по устройству усовершенствованных покрытий на а/дорогах республиканского знач.	60	70
3	3. Задание по развитию сети а/дорог с твердым покрытием местного значения	280	303
4	4. Задание по устройству усовершенствованных покрытий на а/дорогах местного значения	470	474
5	5. Задание по соединению а/дорогами с твердым покрытием центральных усадеб колхозов и совхозов с районными центрами	110	110
6	Задание по строительству внутрихозяйственных и подъездных автодорог с твердым покрытием в колхозах и совхозах:		
	всего:	834	836
	в том числе: в колхозах	444	446
	в совхозах	390	390
	Всего:	1364	1380

По состоянию на 01.01.1981 г. всего в Липецкой области было 348 усадеб колхозов и совхозов. Из общего количества 163 было колхозных усадеб и 183 - совхозные усадьбы. На 01.01.1981 г. имели подъездные автодороги с твердым покрытием 293 усадьбы, из них 131 колхозных и 162 совхозных. Осталось соединить автодорогами с твердым покрытием 55 усадеб, из них 32 колхозных и 23 совхозных усадьбы.

**Развитие сети автомобильных дорог общего пользования за 10-ю пятилетку
(1976-1980 гг.)**

год	всего дорог, км	с тверд. покрытием			грунтовые			мосты				трубы		пе ре пр. шт
		всего	а\б чер.	бе- лое шос.	всего км	улуч- шен- ные	профи- лиро- ван.км	все го	всего п.м.	деревян.		шт	п.м.	
										шт.	п/м			
1976	3573	2278	1498	780	1295	6	1289	305	6403	153	2776	1590	22798	4
1977	3590	2416	1701	715	1174	1	1173	291	6839	129	1811	1728	22901	4
1978	3595	2500	1885	615	1095	1	1094	286	7217	114	1585	1777	23007	4
1979	3547	2610	2141	469	937	-	937	285	7628	109	1532	1836	23112	4
1980	3585	2734	2355	379	851	-	851	272	7591	102	1373	1868	23198	3

За пятилетку введены в эксплуатацию участки автомобильных дорог: Липецк - Песковатка, Хлевное - Тербуны - Волово, Липецк - Борисовка - Кривец, Троекурово - Урусово, подъезд к Донскому карьеру, Грязи - Фашевка, Грязи - Сселки - Плеханово, Бабарыкино - Ламское - ЛоСС, Задонск - Долгоруково, Данков - Ярославы, Данков - Березовка - Воскресеновка, Измалково - Лебяжье, Усмань - Поддубровка - Савицкое и другие.



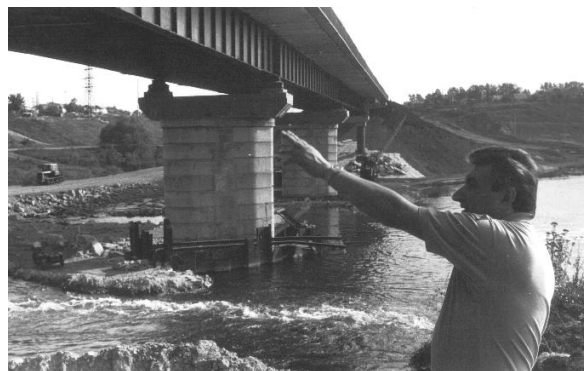
**а/д Лебедянь – Троекурово – Становое
Мост ч/р Красивая Меча у с. Троекурово**



Мост ч/р Раковая Ряса в с. Мелиховое



а/д Подлесное - Хрущево



Мост ч/р Дон у г. Данкова

