

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІБЛІОТЕКА



Від «волоки» до сучасних магістралей

Тематичний дайджест

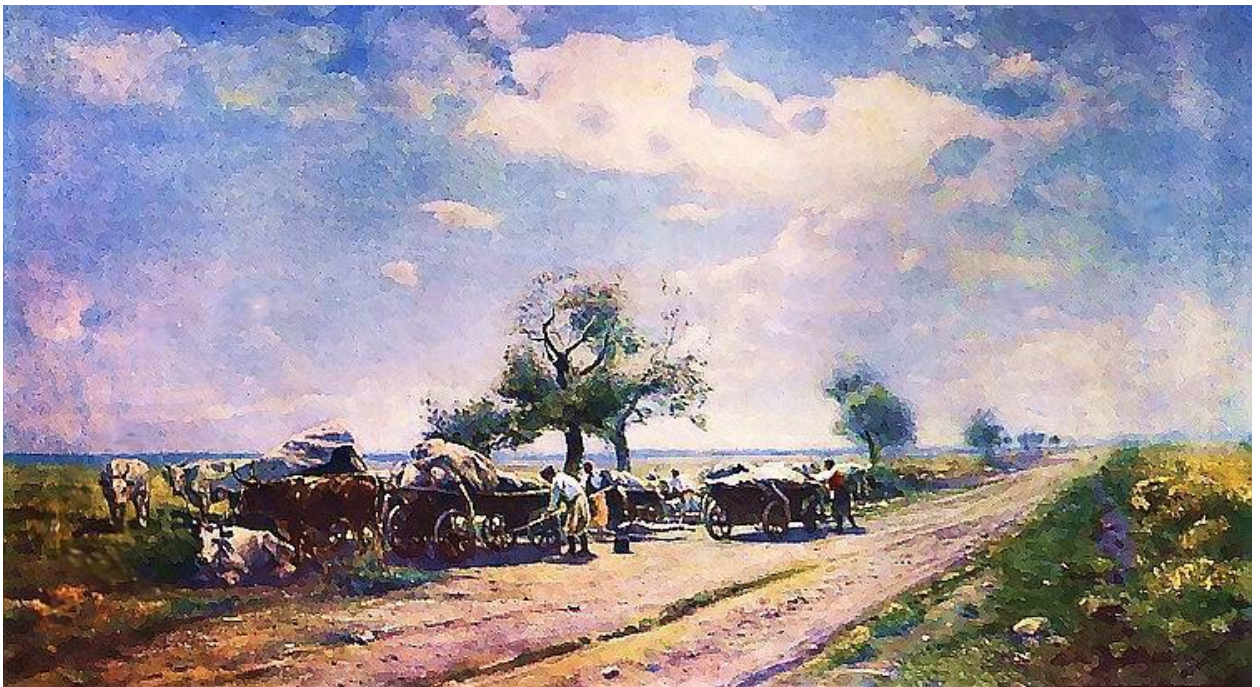
Київ 2024

Від «волоки» до сучасних магістралей : тематичний дайджест / НТУ,
Бібліотека ; укладачі : зав. інформаційно-бібліографічним відділом Л. В.
Колісник , головний бібліограф Н. Д. Валітова. - Київ : НТУ, 2024. – 13 с.

Відповідальний за випуск : директор бібліотеки НТУ О. М. Мірошник

Дорожнє господарство має свою історію, початок якої сягає часів глибокої давнини. Його розвиток відбувався разом із еволюцією суспільства. Вважається, що перші дороги, побудовані на слов'янських землях спеціально як інженерні споруди, - це волоки – розчищені від каміння та рослинності смуги землі в обхід річкових порогів, а також там, де потрібно було переправляти човни з однієї річки на іншу.

В XI сторіччі з'явилася велика кількість міських укріплених поселень, призначених для захисту одного роду-племені від численних нападів ворогів. Мешканці роду перевозили своє майно в ці поселення на возах. Для їх пересування потрібні були обладнані дороги. Так виникли перші шляхи, які можна назвати внутрішньо-племінними.



У створенні перших міжплемінних – магістральних шляхів – було так зване «полюддя», тобто об'їзд князем з численною дружиною підвладних йому земель з метою збору данини у вигляді продовольства, хутра тощо. Зрозуміло, що в багатьох місцях для пропуску княжої «експедиції» виникала необхідність покращувати проїзд, мостити окремі ділянки доріг.

Протяжність маршрутів проїзду київських князів вже сягала 1500-1600 км і кожен денний перехід (близько 30 км) приводив до становища – спеціально обладнаного та укріпленого місця, де за огорожею знаходилися приміщення князівських дружинників і слуг, загони для худоби, клуні, склади для данини,

що збиралася. До становища вели дороги з розташованих поблизу міст і сіл, якими звозилася заздалегідь підготовлена для князя данина.

У «Слові о полку Ігоревім» згадується одна з перших доріг, що мала власне ім'я – Боричів узвіз – та служила підйомом до міських воріт Києва від Подолу до Гавані, яка звалась Почайною: «Ігорь едет по Боричевому ко святой богородице Пирогощей».

З IX сторіччя значно розширюється мережа не тільки внутрішніх, родових і міжродових сухопутних доріг, а й міжнародних торгових шляхів на території України. З розвитком шляхів сполучення починається славетна епоха великої Київської Русі.



Приблизно в VII –VIII сторіччях в Середньому Придніпров'ї під впливом різних чинників соціально-економічного і політичного характеру відбувається об'єднання слов'янських племен навколо Києва та Київського князівства. Це призвело до утворення в Східній Європі величезної та могутньої держави - Київської Русі, яка стала однією з провідних країн Середньовіччя, з розвиненими сільським господарством, ремеслами і торгівлею.

У Східній Європі протягом багатьох століть в економічній консолідації і встановленні української народності важливу роль відігравали шляхи сполучення. Вони зв'язували між собою міста і села, повіти і волості, воєводства і землі. Торговельні шляхи поступово перетворювалися на важливі артерії соціально-економічного, політичного й культурного розвитку українського етносу. В Україні протягом століть існувала густа мережа транспортних артерій – водних і сухопутних.

Київ мав широкі зовнішньо політичні і торгові зв'язки по шістьох основних магістральних напрямках: Західному (Лядському), Південному (Грецькому),

Південно-східному (Тмутараканському, сьогоднішня Кубань), Північно-східному (Муромському), Північному (Новгородському і Суздальському), а також на Литву через Полісся і Прип'ять. По Дніпру та по суші проходили знамениті шляхи «з варяг у греки», «залозний», «соляний», «шовковий». Це сприяло розвитку міст, виникненню ремісничих центрів.

У літописах 1168 і 1170 років згадується «залозний шлях, що приєднував Київ з Тмутараканню, Малою Азією і країнами Сходу. Про його напрям існують різні припущення, але більшість дослідників вважає, що він йшов до Азовського моря і далі до Тмутаракані.

У назві однієї з київських вулиць – Дорогожицької – залишилася згадка про історичну місцевість Дорогожичі на північній околиці столиці, де сходилися дороги з Вишгорода, Чернігова, Новгорода, Смоленська та інших міст. Це був великий шлях, який довів до північних воріт – так зване Дорожище.

З літописів відомо, що вже в X ст. в Київській Русі існували бруковані дороги і мости в Овручі, Новограді, Василеві. Перший міст (наплавний) через Дніпро біля Києва був закладений у 1115 році в районі Видубицького монастиря.

Дороги стали державною справою, яка повинна і регулюватися державним управлінням. Першим документом у даному напрямку є стаття «Урок мостникам» першого кодексу законів Стародавньої Русі, який був запроваджений Ярославом Мудрим в 1015 році.

Мостники – загальне визначення всіх майстрів з будівництва і ремонту мостів та брукувок, тобто перші в історії дорожні будівельники. За «Уроком мостников» з'являється «Устав о мостах» князя Ярослава. До тих часів відносяться перші згадки про спеціальних посадових осіб – «мостиків» та «осьминников», які займалися питаннями управління дорогами та мостами. Тільки за їх участі міг реалізуватися наказ князя Володимира: «Теребите пути и мостите мості». Ці посадові особи користувалися великою шаною і належали до вищих кругів, бо князь Юрій Довгорукий навіть бенкетував у київського «осьминника», як свідчить один з літописів.

В Київській Русі мости та гаті мали велике значення, зокрема і військово – «ибо снесет случайно мост или спалит его неприятель, и нет далее пути».

Хоча сухопутні шляхи і були слабо упорядкованими ґрунтовими дорогами, але їхнім станом в поселеннях та найбільш стратегічних напрямках вже почало опікуватися суспільство.

Після смерті Ярослава Мудрого, відбувається розпад Київської Русі на окремі самостійні князівства – Новгородське, Ростово-Суздальське, Смоленське, Волинське, Галицьке, Київсько-Чернігівське та інші, між якими йдуть безперервні міжусобиці. Ці війни, а також постійні напади східних

кочівників (печеніги, половці) і монгола-татарська навала негативно позначилися на розвитку шляхів.

На розвиток дорожнього сполучення мав негативний вплив і той факт, що після звільнення від татаро-монгольського ярма значна територія теперішньої України

(Київщина, Східна Волинь, Поділля) перебувала (до 1569 року) у складі Великого князівства Литовського.

В ті часи східні та західні території зазнавали нападів Туреччини та Кримського ханства. У 1482 році захопили та спалили Київ. Країна пережила і століття затяжних визвольних воєн. У середині XVII століття більша частина Правобережжя була звільнена від поляків, але Україна увійшла до складу Росії, діставши назву Малоросія.

Поступово межі нашої держави переміщалися на південь. З появою нових міст та поселень з'являлися і нові шляхи, котрі, поєднуючись зі старими напрямками утворювали дорожню сітку країни. Більша їх частина увійшла до сучасної мережі.

Увага держави до доріг посилювалася. Місцева влада почала звітувати про їх стан і виконання наказів щодо його поліпшення.

На території України набули розвитку такі унікальні шляхи сполучення, як чумацьки (тракти).

Їх виникнення пов'язувалося із зростанням обсягів перевезень солі з Криму і Галичини у центральні райони України. У зворотньому напрямі везли пшеницю, промислові товари та інше.

Мережа цих шляхів остаточно сформувалася на початку XVI і проіснувала до 90-х років XIX сторіччя. До 30-х років XIX століття сухопутні шляхи не мали штучного покриття за винятком окремих ділянок найважливіших державних доріг. Не був організований і належний нагляд за ними. З метою поліпшення їх стану царський уряд був змушений 1833 році прийняти закон, у якому в загальних рисах визначалася мережа шосейних шляхів та основні правила будівництва і значення доріг в державі.

Відповідно до цього закону всі сухопутні шляхи розподілялися на п'ять класів:

- дороги головних сполучень;
- дороги великих сполучень;
- дороги звичайних поштових сполучень з губернії в губернію;
- дороги повітових («уездных»), поштових і торгових сполучень;
- сільські та польові дороги.

Ця класифікація проіснувала до Жовтневої революції. Шляхи першого класу повинні були будувати та утримуватися за рахунок казни – Головним

управлінням шляхів сполучення. На території Малоросії доріг цього класу не було.

Значне будівництво доріг на території України розпочалося в 1820 році в Криму. Початок ХХ століття ознаменувався швидким поширенням автомобілів у виробничій діяльності, армії і побуті. В Україні перше авто з'явилося в Одесі, потім декілька десятків в Києві. Вже в 1902 році Київською міською думою була прийнята постанова про порядок пасажирського і вантажного руху по місту Києву на автомобілях. У 1906 році відкрилося автобусне сполучення за маршрутом Київ – Житомир, у 1910 році його подовжили до Рівного. Також відкрито автобусний рух Київ – Чернігів, Кам'янець-Подільський – Проскурів (нині Хмельницький), в 1911 році – по всьому Києво-Брестському шосе.

Тільки на окремих, найважливіших на той час, напрямках дороги мали суцільне тверде покриття на порівняно великій протяжності: від Києва до Чернігова, Житомира, Новоград-Волинського, Бердичева та інші. Деякі міста – Харків, Вінниця, Полтава, Проскурів, Кам'янець-Подільський, Катеринослав (нині Дніпро) – мали невеликі під'їзні ділянки з твердим покриттям від 5 до 20 км.

Зростаюча роль доріг, великий обсяг дорожніх та мостових робіт, який доводилося виконувати Міністерству шляхів сполучення за завданням військових, вимагали створення в його системі централізованої організації для управління дорожнім господарством. У кінці 1916 року створене самостійне Управління шосейних шляхів (Упшос), а у середині 1917-го, після відокремлення шосейних доріг від Київського округу шляхів сполучення, організоване Південно-західне управління шосейних доріг (Південзахідшос).

Враховуючи стрімке зростання вантажопідйомності та обсягів використання автомобільного транспорту, у 1917 році розроблено нові технічні правила та інструкції, які охоплювали основні питання проектування і будівництва доріг та дорожніх споруд.

Після Жовтневої революції увага держави до організації дорожнього господарства, питань будівництва і експлуатації автомобільних доріг не зменшилась.

У 1918 році при губернських і повітових радах були створені дорожні секції, а при ВРНГ – Комітет державних споруд, при ньому – Управління по спорудженню шосейних, ґрунтових і вузькоколіїних доріг (УПШОС), на Україні – Юзшос. У їх обов'язки входила підтримка в робочому стані існуючих доріг, яких на той час було небагато: із кам'яним покриттям – близько чотирьох тисяч верст та й то окремими ділянками, побудованими в

низьких та важко прохідних місцях або на крутих підйомах та спусках. Інші – ґрунтові, у кращому випадку обладнані водовідвідними канавами, мостами та іншими штучними спорудами, були призначені для руху гужового транспорту.

У 1921 році УПШОС передане в Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМТ) НКПС. До його складу увійшло Українське управління місцевого транспорту (Укрумт), що відносилося до I розряду, і підрозділи якого були в округах. До їх відома належали дороги державного значення – 5906 верст шосейних і ґрунтових, а місцевими опікувалися інспекції при губвиконкомах

З 1928 року ЦУМТ НКПС реорганізоване в Центральне управління шосейних і ґрунтових доріг і автотранспорту (Цудортранс), в союзних республіках утворено головдортранси при радах народних комісарів. Будівництво, ремонт і утримання всіх доріг державного і місцевого значення в нашій державі були покладені на Головдортранс УРСР.

У 1936 році відбулася його реорганізація в Ушосдор НКВС УРСР. Це управління до 1938 року займалося загальносоюзними, республіканськими і обласними дорогами. Будівництво, ремонт та утримання районних і сільських доріг виконували місцеві ради депутатів, а в областях – облшосдори.

У 1938 році питання будівництва і експлуатації доріг республіканського, обласного і місцевого значення передано в новоорганізоване Головне дорожнє управління при РНК УРСР (Головдорупр) з підвідомчими дорожніми відділами у складі облвиконкомів. Будівництво загальносоюзних доріг залишили у віданні Гушосдора НКВС СРСР, а їх ремонтом і утриманням займався Ушосдор НКВС УРСР і ошосдори в областях, а також управління окремих доріг.

На той час в Україні діяло 89 дорожньо-експлуатаційних дільниць (ДЕД). У їх складі для обслуговування великих мостів функціонували окремі околотки.



Правда про Велику Вітчизняну війну не буде повною, якщо не віддати належну шану мужності, героїзму та професіоналізму тих, хто в прямому значенні прокладав шляхи Перемоги. Усі ми у великому боргу перед участю у війні дорожніх військ.

Військові дорожники, мостовики, автомобілісти, регулювальники комендантських служб – солдати війни, а значить – солдати Перемоги. Велика шана та уклін за ратний подвиг.

Весна 1944р...Страшна, небачена за масштабами та втратами війна. Запеклі бої за визволення. В руїнах красень-Київ. Ще далеко до свята Перемоги. Всі чотири Українські фронти визволяли Правобережну Україну, дорожники вели цілодобову боротьбу з розрухою. Вони доклали неймовірних зусиль, аби війська змогли продовжити наступ.

Уряд республіки поряд зі всебічною допомогою фронту запроваджує заходи з відбудови народного господарства і житлового фонду, відновлення культурного життя, створення необхідної бази для економічного прогресу України. І в тій напруженій роботі важливе місце належить відновленню шосейних шляхів, відбудові мостів, розвитку мережі автомобільних доріг і автомобільного транспорту, кваліфікованому забезпеченню їх утримання. Для цього було потрібно відновити та розширити підготовку інженерів відповідної спеціалізації.

З ініціативи Уряду України 7 листопада 1944 року РНК СРСР прийняла постанову № 21106-р про створення у місті Києві автомобільно-дорожнього інституту. Цей день вважається датою відкриття навчального закладу.

За 80-річний період свого існування завдяки наполегливій праці науковців і співробітників Національний транспортний університет став провідним науковим центром України, зробив вагомий внесок у розвиток вітчизняної та світової науки в галузі автомобільного транспорту і транспортного будівництва.



Після закінчення Великої Вітчизняної війни перед шляховиками республіки поставили нові складні завдання – в найкоротші терміни завершити відновлення роботи дорожнього господарства та одночасно приступили до будівництва нових автомобільних доріг і у першу чергу впорядкувати магістралі.

До середини 1945 року в складі Головдорупру було 25 обласних дорожніх відділів, 90 дорожньо-експлуатаційних і три мостоексплуатаційних ділянок, республіканські трести підсобних підприємств і Укрдорбуд, проектна контора (Укрпроектдор) та контора із постачання (Укрдорпост), науково-дослідний інститут дорожнього господарства і дорожній технікум.

В системі Ушосдора НКВС УРСР знаходилося вісім ошосдорів, управління дорогами, 80 дорожньо-експлуатаційних, мосто-експлуатаційних мостобудівних діляниць, а також контора матеріально-технічного постачання.

Будівництво доріг загальнодержавного значення здійснювали в основному спеціалізовані будівельні управління Гушосдора НКВС СРСР.

У 1947 році у складі Головдорупра при Раді Міністрів УРСР організовано республіканський трест Мехземробіт, який виконував великі об'єми земельних робіт на будівництві автомобільних доріг та інших об'єктах, зокрема підходи до мостових переходів, гребель, ставків для сільського господарства. Щоб здійснювати дорожньо-будівельні роботи по влаштуванню дорожніх покриттів, зведенню штучних споруд, де потрібен високий рівень механізації і спеціалізована техніка, було створено 24 машинно-дорожніх станцій (МДС), які увійшли до складу республіканських трестів Мехземробіт і Укрдорбуд.



У 1958 році вийшли Укази Президій Верховної Ради СРСР та Верховної Ради УРСР «Про участь колгоспів, радгоспів, промислових, транспортних і інших підприємств та господарських організацій у будівництві і ремонті автомобільних доріг, якими регламентувався порядок, терміни і форми участі колгоспів, радгоспів, підприємств і господарських організацій у будівництві, ремонтах і утриманні місцевих автомобільних доріг.

Зростання інтенсивності руху на автошляхах, автомобілізація країни вимагали єдиного органу управління галуззю в масштабах країни і

республіки. В результаті господарства автомобільного транспорту і дорожні організації об'єднано в єдине союзно-республіканське міністерство, а на республіканському рівні утворено Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР.

З метою подальшого розвитку мережі автодоріг Указом Президії Верховної Ради УРСР від 16 жовтня 1968 року було організовано республіканське Міністерство будівництва і експлуатації автомобільних доріг УРСР.

Першим міністром призначили Миколу Павловича Шульгіна. Перед ним постало завдання організувати роботу не лише новоствореного міністерства, а й цілої галузі. Завдяки своїй нестримній енергії, ентузіазму та організаторському таланту він створив дорожній комплекс з потужною матеріально-технічною та науковою базою.

Микола Шульгін – талановитий організатор, справжній знавець своєї справи, шанований наставник для багатьох дорожників, невтомний державний будівничий.

СТРУКТУРА УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ ГОСПОДАРСТВОМ УКРАЇНИ



Основним завданням Укравтодору є формування державної політики у сфері дорожнього господарства та забезпечення її реалізації, розробка і реалізація стратегії розвитку галузі, підготовка та організація виконання державних програм розбудови транспортних коридорів, забезпечення надійного і безпечного руху автомобільними дорогами загального користування, здійснення відповідно до законодавства державного регулювання і контролю у даній сфері, організації будівництва, реконструкції, ремонту та утримання

автомобільних доріг, відповідного інженерного облаштування, об'єктів дорожнього сервісу та інших споруд.



Матеріал з відкритих джерел інтернету.