

Ремонт с критической отделкой



Еще одна магистраль — М4 — уже в начале сентября превратится в современный автобан. Четырехполосный, с усовершенствованным дорожным покрытием. Мостами и развязками. Площадками для придорожного сервиса. Шумовыми защитными экранами и многокилометровой сеткой вдоль леса, которая должна стать преградой для желающих выбежать на шоссе лосей и косуль. «Пролететь» между Минском и Могилевом можно будет едва ли не за полтора часа.

Временные неудобства

За месяц до официального открытия дорога напоминала одну большую строительную площадку, пестрящую знаками «Объезд». Не аврал, конечно, но напряженность чувствовалась. Многие бригады не прекращали работу круглосуточно. В Березино и окрестных населенных пунктах и сейчас не найти мест ни в гостиницах, ни в ближайших санаториях. Все койки заняты специалистами

строительной отрасли, стянутыми сюда со всей страны.

— Неужели успеете?

— Людей, конечно, не хватает. Но как иначе? По этой трассе на «Дажынкі» в Горки должны проехать участники праздника...

Впрочем, если оценить весь фронт уже проделанной работы, понимаешь: осталось не так и много. Где-то проложить несколько километров асфальта, где-то установить разделительное ограждение, где-то облагородить территорию. Действительно проблемных участков осталось всего два.

...Оба в Березино. На разговорном французском языке после событий 1812 года Дмитрий Умпирович. Ремонт с критической отделкой

название почти одноименной реки фактически является синонимом катастрофы. Прямых параллелей, конечно, не напрашивается, хотя сейчас город и правда столкнулся с серьезными проблемами. Периодически пропадает вода. Райцентр узнал о том, что такое пробки. Впрочем, местные жители поразили меня своей терпимостью. Пообщался на остановке со случайными прохожими и для себя отметил: они ради неоспоримых удобств в будущем готовы ждать. Благо осталось недолго. Председатель райисполкома Сергей Ленковец не скрывает:



— Если бы мы развалили город, а дальше ничего бы не делали — это одно. Повод для расстройств, объективных жалоб. А так люди видят, что работы ведутся круглосуточно. Хотя однозначно: в Березино сейчас большие неудобства. Чтобы их не испытывать после завершения реконструкции, теплотрассы, водопровод, канализация меняются уже сейчас. Вообще, я очень надеюсь, что обновленная дорога позволит улучшить логистику и привлечь инвестиционные организации,

которые бы вкладывали деньги в регион.

Ну а сегодня город напоминает два берега одной глубокой реки. По проекту левобережье и правобережье будут соединены пешеходным мостом. Пока же — пожалуйста в объезд... Главный инженер «Минскавтодор-Центр» Сергей Исаков замечает: работы на этом участке были начаты слишком поздно. Из-за отсутствия источника финансирования.

— Здесь просто необходимо ограничить к дороге доступ пешеходов и развести ее с другими улицами в разных уровнях. Это к тому же повлияет и на пропускную способность. Вообще, разрешенная скорость на этом участке дороги, впрочем, как и на большей части трассы, должна достигать 120 километров в час. Но мы не уверены, согласуют ли такой режим в Госавтоинспекции. Все-таки населенный пункт. Для безопасности движения нужно учитывать всевозможные ограничивающие факторы: дети, пьяные, старики. Есть и еще одна особенность организации движения по обновленной магистрали. На разделительных полосах многих участков появятся металлические тросовые ограждения, которые не только предотвратят лобовые столкновения, но и позволят не повредить машину.

Проблемный объект номер два — новый мост через реку Березину. Он пока словно навис над городом. Впрочем, поднявшись наверх и прогулявшись по будущей переправе, убедился: сама конструкция уже готова.

— Осталось сделать насыпь для съездов, уложить дорожное покрытие и опустить мост, убрав вспомогательные устройства. Это достаточно трудоемкое занятие, займет несколько дней. Скорость процесса — 40 сантиметров в час, — строители все-таки оптимистичны.

Путь или распутье



За реконструкцией дороги Минск — Могилев можно наблюдать в динамике. До Карпиловки — как было. До Бельничей — как есть. Затем — как будет. Этот абсолютно новый отрезок уже сдан в эксплуатацию. Трассу для экономии времени в пути пустили в обход районного центра Бельнич. Председатель местного райисполкома Александр Воронин видит в этом как плюсы, так и минусы.

— С одной стороны, улучшились экологическая ситуация, безопасность местных жителей. Но в стороне от магистрали остались наша торговля и сфера общепита. Конечно, будем приближать эту инфраструктуру непосредственно к трассе. Пока же могу отметить: часть транзитного потока, а следовательно, и посетителей, мы уже потеряли, хотя практика показывает, что многие из тех, кто постоянно обедал у нас в городе, своих предпочтений не поменяли.

А ведь существовал вариант, согласно которому дорога могла пройти непосредственно через городской поселок. Отказ от него некоторое время назад даже вызвал серьезную критику. У главного инженера «Могилевавтодора» Сергея Толстика я поинтересовался, почему все же было решено строить объезд.

— По километражу и деньгам экономии не было бы. К тому же пришлось бы принимать дополнительные меры по улучшению безопасности движения: строить путепровод, устанавливать шумовые экраны, снести несколько строений.

Время покажет, кто был прав...

История с продолжением

Дорога реконструируется, населенные пункты вдоль нее хорошеют. А как иначе? Скоростную магистраль попросту не могут дополнять неприглядные пейзажи, сменяющиеся за окном автомобиля. Типичный пример — агрогородок Поплавы, где сейчас заканчивают возведение моста. Сергей Исаков вспоминает: когда работы по благоустройству были там в самом разгаре, дорожники наткнулись на неизвестные захоронения времен войны.

— Следом нашли останки двух пропавших без вести, затем еще пятерых в Березино. По солдатскому жетону определили их имена. Перезахоронили. Сейчас будем ставить памятник. А вот еще одна история. При расширении трассы Минск — Витебск в районе Логойска откопали пулеметное гнездо, где во время войны взрывной волной накрыло двоих солдат. Представляете, они так 60 лет и пролежали, готовые к бою. Один собирался стрелять, другой подавал патроны. А перед ними — фляжка с водой...

Дмитрий Умпинович. Ремонт с критической отделкой

Вообще, все работы по реконструкции ведутся при сопровождении [Института истории НАН](#). Кроме того, в плотном контакте работаем с группами разминирования, потому что частенько находим неразорвавшиеся мины и снаряды.

Компетентно

Светлана Куцая, начальник управления дорожного и научно-технического развития департамента «Белавтодор» Министерства транспорта и коммуникаций.

— Учитывая производственные мощности и финансовые возможности, работы по реконструкции дорог, связывающих Минск с областными центрами, предусмотрено выполнить в два этапа. На первом из них планируется завершить реконструкцию трасс М4 Минск — Могилев и М5 Минск — Гомель, на втором — магистрали М6 Минск — Гродно и М3 Минск — Витебск на участке Логойск — Плещеницы.

Кстати

Дорога Минск — Могилев в свое время считалась экспериментальной. Здесь БелдорНИИ испытывал варианты дорожного покрытия и оснований. С негативными результатами некоторых опытов, в частности всевозможными трещинами, дорожники не могут справиться до сих пор, поэтому есть участки, которые подлежат полной реконструкции.

Справка «СБ»

На реконструкцию почти 88 километров дороги Минск — Могилев было выделено 1 триллион 250 миллиардов рублей. Стоимость снизилась на 25,7 миллиарда за счет пересмотра некоторых архитектурных решений и отказа от строительства двух развязок в Березинском районе. Обновленная магистраль М4 будет включать в себя 16 развязок, 21 одноуровневое пересечение, 6 подземных и 5 наземных переходов. Пропускная способность трассы в перспективе составит 13,5 — 21,5 тысячи автомобилей в сутки с долей транзита более 50 процентов.

Дмитрий УМПИРОВИЧ