

Яковлев В.

Дороги и направления

НАЦИОНАЛЬНЫЙ парк «Беловежская Пуща» внесен в Список всемирного природного наследия ЮНЕСКО. Ежегодно сюда приезжают сотни тысяч туристов, в том числе из России. Да и поток транзитного транспорта, следующего вдоль Пущи в Польшу и обратно, постоянно растет. Чтобы снизить нагрузку на природу, было решено построить в обход Пущи автомагистраль. Экологи тщательно проштудировали инженерный проект. Примерно за полтора года асфальтированная дорога длиной почти 200 километров практически завершена. Теперь транспорт без остановок может преодолеть этот отрезок на оптимальной скорости, а значит, с минимальными выбросами загрязняющих веществ. На трассе построены две площадки для отдыха, оснащенные всем набором санитарных удобств в европейском исполнении. Туристам же обеспечен такой подъезд к природным достопримечательностям, который Пуще не вредит. Для лягушек, лосей и прочих обитателей реликтовых мест проложены специальные пути, совпадающие с вековыми маршрутами миграции, но не пересекающиеся с потоками автотранспорта. Наконец, сельская глубинка получила шанс возродиться. Дорожники обновили проезды к окрестным деревням, в которых сохранилось немало исторически ценных построек. И в этот уютный и экологически чистый уголок благодаря отличной автомагистрали потянулись инвестиции. Один известный российский предприниматель уже построил здесь центр отдыха — с комфортабельным отелем, площадками для игр, лошадьми и прочим.

Подобное можно сказать и о других проектах белорусских дорожников. Только на протяжении последних лет они ввели в строй несколько крупных мостов на Западной Двине, Днепре и Соже, постоянно обновляются транзитные магистрали. Ведь через Беларусь пролегают два важнейших транспортных коридора международного уровня: из центра Европы через Брест — Минск и далее в Россию и из балтийских морских портов через Минск — Гомель в Россию и Украину, к южным морям. С созданием Союзного государства и Таможенного союза транзитное значение Беларуси существенно возросло. Соответственно скорректированы и планы дорожников.

— Ежегодно поток транзитного автотранспорта, пересекающего Беларусь в различных направлениях, увеличивается на 4–6 процентов, — привел цифры в беседе с корреспондентом «СОЮЗа» первый заместитель руководителя департамента «Белавтодор» Минтранса страны Юрий Масюк. — Причем до 70 процентов грузовиков следуют в Россию или из нее, расширяется и транзит в Казахстан. Наша задача — обеспечить беспрепятственное, экономически выгодное и комфортное движение транспорта по белорусским дорогам. В частности, предстоит в ближайшие пять лет соединить Минск со всеми областными центрами магистралями европейского уровня.

Пока таким параметрам соответствуют лишь отдельные участки белорусских автотрасс. Значит, модернизировать предстоит тысячи километров дорог. А началась эта работа с трассы Минск — Гомель. Это ответвление 9-го международного транспортного коридора, связывающего прибалтийские порты с южными. Интенсивность движения здесь высока и постоянно растет. Однако пока лишь несколько участков представляют собой двухполоску в каждую сторону. Начались работы и на могилевском направлении. На очереди — трасса из Гродно в Минск. Возможно, со временем там пройдет дублирующий участок международной трассы Берлин — Варшава — Минск — Москва. По сравнению с традиционным путем, пролегающим через Брест, он будет длиннее всего на один километр.

Уже завершена модернизация автотрассы М1 — Е30 от Бреста до границы с Россией. Сегодня это современная магистраль, большей ее части придан статус дороги для

автомобилей, а значит, здесь разрешена максимальная скорость до 120 км/ч, что позволяет увеличить пропускную способность и улучшить экологическую обстановку.

Нетрудно заметить, что в Беларуси, перефразируя известную поговорку, все дороги ведут в Минск. Однако нынешняя МКАД, хотя и реконструирована всего несколько лет назад, уже не в полной мере справляется с транзитным потоком. Поэтому решено создать еще одну объездную магистраль, на большем удалении. Для этого будут расширены до международного стандарта местные шоссе, пролегающие в 20–30 километрах от столицы и соединяющие витебское и гродненское направления. Противоположное полукольцо фактически уже действует: его функции выполняет участок автодороги М–1/Е30, который огибает Минск с юго–западной стороны.

Все эти преобразования предусмотрены правительственными программами, указами Президента. Основное финансирование предполагается за счет бюджетных средств. Однако будут привлекаться и кредиты, в том числе зарубежные. Помимо финансов это позволит задействовать и новейшие импортные технологии. Опыт такого сотрудничества Беларусь уже накопила при реконструкции международной трассы Брест — граница России. Понятно, что обновленные дороги принесут дополнительную прибыль автотранспортникам, продавцам и получателям грузов. Но как вернуть затраты государству?

— Не исключено, что мы распространим оплату за проезд для грузовых автомашин на обновленные магистрали, — отвечает на вопрос Юрий Масюк, — как это делают не только в Европе, но и в России. Однако сами технологии будут принципиально иными, исключаящими очереди. Достаточно будет установить за ветровым стеклом грузовика электронный датчик, передающий информацию об автомобиле и наличии средств на счету его владельца, и считывающие приборы на пунктах контроля.

А что же российские партнеры? Ведь многие белорусские автотрассы, подлежащие реконструкции, фактически объединяют две страны Союзного государства. Через витебское, могилевское, гомельское направления идет интенсивное движение в Россию и обратно. И очень важно, чтобы с точки зрения дорог оно велось по единым правилам. Именно это и предусматривается соответствующим техническим регламентом, разрабатываемым сегодня в рамках Таможенного союза Беларуси, России и Казахстана. Требования к дорогам, их параметрам и оснащению, безопасности движения и многому другому должны быть одинаковы. Проект документа уже согласован в ведомствах трех стран, сейчас он проходит общественную экспертизу. С учетом замечаний его примет Комиссия Таможенного союза. Тем самым будет сделан еще один важный шаг к образованию единого транспортного пространства Союзного государства — от Бреста до Владивостока.