

## Открытое акционерное общество «Дорожно-строительный трест № 3» гарантирует надежность и качество



Григорий Семенович ТИМОФЕЕВ, генеральный директор ОАО «ДСТ № 3»

В республике продолжается реконструкция автомобильной трассы Минск-Микашевичи. На прокладке участка западного пути в обход Слуцка (102-110,7 км) генподрядчиком выступает могилевское открытое акционерное общество «Дорожно-строительный трест № 3», возглавляемое Григорием Семеновичем ТИМОФЕЕВЫМ. Коллектив предприятия использует богатый опыт, накопленный при возведении объездных дорог в Могилеве, Бобруйске, Славгороде, Костюковичах, Климовичах и других городах страны.

Автомобильные трассы часто называют кровеносной системой экономики. Дорога Минск-Микашевичи по праву считается одной из значимых транспортных артерий Беларуси. На сегодняшний день Слуцк, Солигорск и Микашевичи являются крупными промышленными центрами. Первый известен перерабатывающими предприятиями и сахарным комбинатом, второй – производством калийных удобрений, третий – добычей гранита. Кроме того, трасса пересекает ряд автомобильных путей, важных для внут-

решней и внешней логистики. На торжественном открытии одного из ранее введенных в строй участков заместитель Премьер-министра Республики Беларусь Анатолий КАЛИНИН отметил, что «хорошая дорога – это не только безопасность, удобство, комфорт, но и источник привлечения инвестиций, транзитных потоков».

Реконструкцию объекта начали пять лет назад по причине возросшего потока автомобилей, в первую очередь грузовых. Трасса не позволяла осуществлять перевозки в комфортном и безопасном режиме. На узких участках происходило немало ДТП.

Первоначально планировалось лишь расширить дорогу. Однако суточная интенсивность движения превысила отметку в 10 тыс. автомобилей. При таком наполнении по международным стандартам дорога должна соответствовать первой категории. Поэтому Президент страны и дал поручение вывести строительство на более высокий качественный уровень.

Осенью прошлого года строители сдали участок трассы от Покрашево до Слуцка. В результате все 102 км дороги от белорусской столицы до районного центра обрели четыре полосы движения и получили 1-ю категорию. Встречные потоки транспорта здесь разделены барьерным ограждением. В процессе реконструкции трассу оборудовали пешеходными тоннелями, новыми мостами, скотопрогонами, транспортными развязками, площадками для отдыха водителей и пассажиров. Как отмечают пользователи, дорога стала более безопасной и удобной.





Полотно уложено качественно, скорость потока автомобилей увеличена до 100 км/ч.

Словно эстафетную палочку дружный коллектив моголевского открытого акционерного общества «Дорожно-строительный трест № 3» принял очередной участок трассы и осуществляет в солигорском направлении реконструкцию пути в обход Слуцка с отметки 102 км до 110,7 км. Привлечены лучшие специалисты, задействована высокоэффективная современная техника. Насколько ответственная задача стоит перед строителями, занятыми на объекте, можно судить по тому факту, что перед выходными и вечером в воскресенье интенсивность движения в обход Слуцка составляет порядка 700 автомобилей в час (или одна машина каждые 5 секунд).

Работы по устройству дорог, обочин, мостов и путепроводов ведутся без выходных полный световой день с применением высокоэффективных технологий.

Выполняя объекты по реконструкции и строительству дорог республиканского значения, наряду с традиционным покрытием из асфальтобетона применили материал из тяжелого бетона, толщина которого составила 24 см. Эксплуатационные показатели тяжелого бетона наиболее высокие – это прочность, долговечность, устойчивость к температурным режимам, а проектная нагрузка на одну ось автомобилей достигает 11,5 т.

Бетон укладывается в два слоя методом сращивания, задействованы две бетонные установки. Укладка производится по технологии мытого бетона с армированием. В итоге удается добиться такого эффекта, что текстура верхней части становится шероховатой, практически как на асфальтобетонном покрытии. Тем самым увеличивается коэффициент сцепления колес с дорогой. Если срок службы асфальтобетонного покрытия рассчитан на 8-10 лет до проведения ремонта, то срок службы покрытия из тяжелого бетона – до 25 лет. К тому же это покрытие дает возмож-

ность не устанавливать ограничения для движения в зависимости от температуры воздуха.

В земляном полотне объекта применена разделительная прослойка из нетканого геотекстильного полотна взамен технологического слоя, преимущества которого влияют на снижение материалоемкости дорожной конструкции. Кроме того, данное покрытие предотвращает взаимопроникновение материала щебеночного основания и песка подстилающего слоя, а также обеспечивает дренаж воды, попадающей на прослойку через материал обочины и дорожную одежду, либо грунтовой воды, попадающей в зону прослойки за счет капиллярного поднятия или конденсации паровобразной влаги. Применение данной технологии способствует исключению загрязнения каменного материала основания тонкодисперсными грунтовыми частицами, перемещающимися под действием движения грунтовых вод. Использование геотекстильной прослойки между глинистым или пылеватым песчаным грунтом земляного полотна и дренирующим или морозозащитным слоем основания препятствует его загрязнению, т.к. свободная вода, попадающая под действием транспорта из грунта земляного полотна при его оттаивании в дренирующий слой, не заливает его, что существенно повышает срок службы дорожной одежды. Вода, попадающая в зону расположения прослойки, выводится с ее помощью на откос и при этом осушается дорожная конструкция.

С целью повышения эффективности труда в открытом акционерном обществе «Дорожно-строительный трест № 3» функционирует система менеджмента качества, соответствующая требованиям ISO 9001, постоянно ведутся работы по внедрению в производство научно-исследовательских разработок, новых технологий, машин и механизмов.

Реконструируемый участок пересекает железную дорогу Осиповичи-Барановичи и автомобильную – Кричев-Бобруйск-Ивацевичи.

Поэтому ведется строительство двух путепроводов. Возведение каждого из них осуществляется двумя пусковыми комплексами: первый – левая полоса путепровода по ходу движения, второй – правая полоса.

На участке от деревни Лучники до Маглышей появится также подземный переход. Ствол его запроектирован из сборной металлической оцинкованной гофрированной конструкции трехрадиусного очертания замкнутого сечения и обеспечивает габарит 2,3 м по высоте и 3 м по ширине, что вполне достаточно для пропуска пешеходного движения и проведения велосипедов. На полу укладывается тротуарная плитка по цементной стяжке. Навесы над входами в переход устраиваются из металлоконструкций с покрытием из металлического профнастила. Проектом предусмотрено внутреннее освещение пешеходного тоннеля. Учтены и интересы аграриев – на 103-м км оборудован скотопрогон.

При прохождении трассы в пойме реки Локнея возводятся два моста: первый расположен на пересечении с водной преградой основной трассы, второй – на съезде № 2 транспортной развязки. Для предотвращения размывов полотна предусмотрено укрепление откосов бетоном или георешеткой из иглопробивного полиэфирного полотна повышенной прочности.

Полностью ввести в эксплуатацию участок западного пути в обход Слуцка (102-110,7 км) генподрядчик – открытое акционерное общество «Дорожно-строительный трест № 3» планирует в 2018 году.

**ОАО «ДСТ № 3»**  
**Ул. Космонавтов, 23,**  
**212022, г. Могилев, Республика Беларусь**  
**Тел. (+375 222) 28-41-00**  
**E-mail: dst3@dst3.by**  
**dst3.by**

УНП 700049607

