



Объездная дорога выходит из тупика

О необходимости строительства объездной дороги, уводящей смрад и грязь, реальную угрозу здоровью людей и экологии из Переславля, говорится давно. Готовились проекты, принимались обязательства, собирались совещания — а строительство оставалось в тупике.

А ведь промедление несёт нашему городу неисчислимые беды. Язык статистики говорит, что выброс выхлопных газов в городе превышает 2200 тонн в год, а ведь это всё вредные для здоровья людей вещества, содержащие окислы углерода, углеводорода, азота... Переславль держит первое место в области по заболеваемости онкологическими болезнями. От дорожно-транспортных происшествий на городской трассе в минувшем году погибло 13 человек.

Вот почему мы обратились за информацией о ходе строительства объездной дороги к человеку, который ближе всех стоит к решению этой актуальнейшей для всех нас проблемы — к начальнику дорожно-строительного предприятия, ведущего работы, А. М. Боровикову.

— Александр Михайлович, строительство объездной дороги началось в 1988 году. Пятилетка за спиной, а грузовой поток всё мчитя через Переславль, отравляя людей, калеча и убивая прохожих. Сколько же это будет продолжаться? Ведь вся-то объездная — это 19 километров! Неужто нерешимая задача?

— За все пять лет со дня начала этой стройки я ответить не могу. Назначен начальником я два года назад. Какие это были два года, особенно последний? Вы, наверное, знаете, что сама идея стройки оказалась под угрозой. В прошлом году вообще было прекращено финансирование. Предприятие оказалось на грани краха. Нечем платить зарплату, не на что содержать технику. Буквально спас нас глава администрации В. И. Шестернёв, дав «заработать» на жизнь на асфальтировании улицы Пушкина. Не финансировали нас до мая. Начальник «Яруправдора» области В. Г. Воробьёв нам прямо заявил: «Не будем строить!»

— Будем! — стукнул, помню, кулаком по столу Х. С. Шопаров — глава районной администрации. Что они с В. И. Шестернёвым только не предпринимали! Включался в это дело Е. А. Мельник — председатель горсовета, Ю. А. Чаплин — директор национального парка. Только с мая наконец нам стали давать деньги.

— И как вы их использовали? И сколько, собственно, из 19 километров дороги построено?

— Ровно половина. С мая мы освоили 37 миллионов рублей. Темпы это неплохие с учётом наших бед и затрапезной техники. Да и участок дороги у села Красное попался сложнейший: пойма реки, болото, приходилось выбирать на метр-полтора торф, засыпать песком, затем землёй покрывать — и только тогда одевать в «дорожную одежду». А ведь дорога числится второй категории, ГАИ предъявляет к ней повышенные требования, а как нам дать качество с нашей убогой материальной базой?

— Вы у нас спрашиваете?

— Да нет, я рассуждаю вместе с вами. Вот дали нам экспериментальный асфальтоукладчик из Высшего Волочка. Он и экспериментирует, но над людьми. Одна мука. Есть вроде бы и асфальтовый завод, на его ремонт требуется семь миллионов. Остальная наша техника — один погрузчик, три экскаватора, три бульдозера, восемь КамАЗов да два скрепера. Запчастей — нет, денег на ремонт тоже. А ремонт нужен постоянный — это же техника! А только за ремонт насоса экскаватора московский завод имени Калинина запросил 800 тысяч рублей. Правда, удалось в Ярославле найти предприятие, которое сделало эту работу за 300 тысяч, но не всегда же так везёт. Сегодня стоимость капитального ремонта одного бульдозера — 400 тысяч рублей. Да что там капитальный — один двигатель отремонтировать — выкладывая 80 тысяч.

— Помнится, когда всё это начиналось, объездной дороге обещали помощь не только городские и районные власти, но и предприятия, колхозы и совхозы. Оказывают ли они вам сегодня помощь?

— Наоборот. Мы им оказываем. То и дело обращаются с просьбами помочь техникой. Да дело ведь не только в этом. Наш коллектив до сих пор не чувствует себя своим в городе и районе. За пять лет нам не дали ни одной квартиры, хотя у нас тоже есть нуждающиеся.

— Да, всё, о чём вы говорите, очень серьёзно. Но, будем искренни, читатели ждут от нас — и от вас в первую очередь — точной и ясной информации: когда грузовой поток уйдёт с переславских улиц на объездную дорогу? Даже с теми силами, что у вас есть. Можно рассчитывать на искренний ответ?

— С нами работает плечом к плечу и московское предприятие. Оно строит два моста у села Красное — автомобильный и железнодорожный. Вроде бы дело у них идёт. У нас тоже ритм неплохой. В месяц осваиваем до 10 миллионов рублей. Этот темп нам по силам. Так что могу заверить читателей: если ничего непредвиденного не случится — объездная дорога будет сдана в 1994 году. Уверенность моя поддерживается стремлением властей города и района окончательно решить эту проблему в ближайшее время.

— А ускорить темпы вы можете?

— Безусловно. Но для этого необходимы ремонт асфальтового завода и помощь запчастями. Понимаю, что это не только наша проблема, но вы просили отвечать искренне. Мы должны быть гарантированы, что техника не будет неделями стоять в ожидании, когда мы отыщем какую-нибудь гайку.

— Что ж, хоть с оговорками, но вывод, с которым мы вместе с вами выходим к читателям, оптимистичен: объездная дорога будет готова в 1994 году? Вы в этом уверены?

— Я в этом уверен. Впрочем, как и весь наш небольшой коллектив. Мы делаем и будем делать всё от нас зависящее, чтобы не подвести переславцев.

— Спасибо вам за уверенность, прибавившую всем нам надежды.