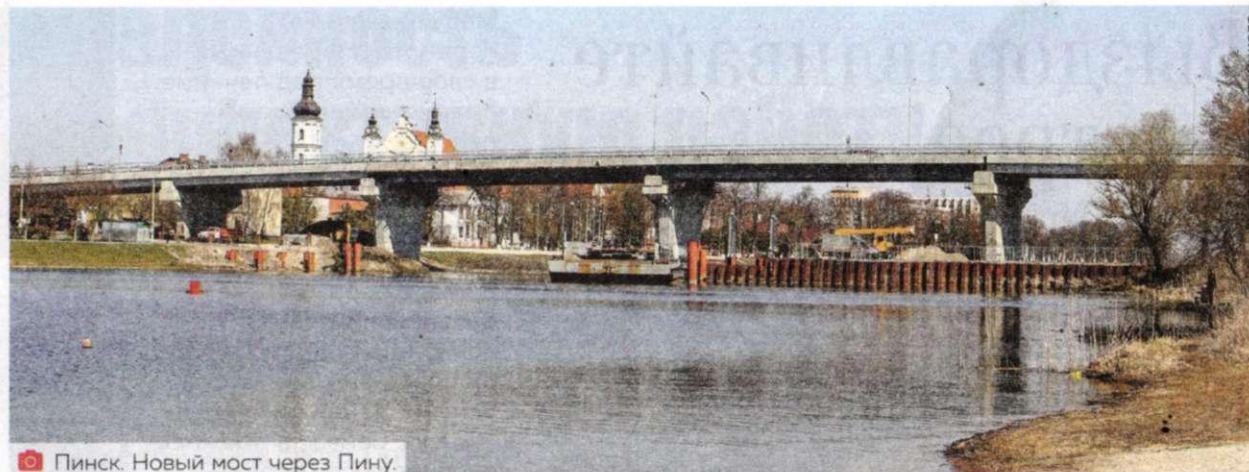


Ноябрь 2018 года. «Сериял» «Мост», за которым на протяжении года следила вся страна, закончен. Титрам в виде символической красной ленточки особенно радуются жители двух районов — Житковичского и Туровского. Новый мост Президент открывал лично и с самого начала держал ситуацию на контроле. Об этом и о положении дел с путепроводами в целом — очередной выпуск специального проекта Агентства теленовостей, вышедший в эфире канала «Беларусь 1».



Пинск. Новый мост через Пину.

А начался «сериял» осенью 2017-го. В мосте через Припять появляется трещина. Людям приходится добираться на работу или к родственникам в соседний город через понтоны. Когда погода вносит корректировки в расписание переправы, спасатели доставляют людей на противоположный берег на катерах. Но бывает и так, что сюжетные линии обычных людей растягиваются почти на 300 километров. Именно такой объезд приходится преодолевать в те дни, когда переправа не работает.

После реконструкции моста логистика местных жителей, как и сама Припять, вернулась в прежнее русло. Ведь для того чтобы провести уникальную операцию по взрыву аварийного сооружения, реку направляли через старое русло. Сегодня здесь, как и прежде, в сутки проезжает по 3,5 тыся-

Мосты в будущее



— Нам надо за короткий промежуток времени все эти мосты восстанавливать. Надо обязательно начинать массово работать. На такого рода объектах есть возможность задействовать значительное число специалистов, привлечь строителей, чтобы в текущей непростой экономической обстановке обеспечить людей рабочими местами, заработком.

Когда работы на этих сооружениях начнутся, пройдет новый конкурс для определения генподрядчика для следующих четырех мостов. Завершить реконструкцию первых из 32 объектов планируется до 2022 года. Но это лишь вершина айсберга. Сегодня в стране 5,5 тысячи мостов и путепроводов. И это лишь крупные объекты. Каждый нужно где-то подлатать или провести капремонт. Показательный пример — мост через Сож в Рогачеве. Здесь первое, что сделали специалисты, — построили новый временный мост и объездную дорогу. А дабы не выбрасывать деньги на ветер, для переправы применили технологию унифицированных пролетов. Это значит, что после того как будет открыт основной мост, часть временно-го перейдет на новый объект.

Да, мы не только реконструируем мосты, но и строим новые. Мост в Славгородском районе был возведен, что называется, с

чи автомобилей. Новая конструкция из стали дает железобетонную гарантию, что продолжения «сериала» не будет! Заместитель председателя Житковичского райисполкома Сергей Савич отмечает:

— Никаких нарушений в работоспособности моста не обнаружено. Но в Житковичском районе на реконструкции одного моста не остановились и за два года при содействии Вооруженных Сил переустроили еще три моста, один из которых — более 70 метров.

Логично, что после житковичского урока о состоянии старых мостов задумались многие. Работа над ошибками началась по всей стране. В первую очередь внимание обратили на сооружения, которые были возведены одновременно с тем «нюсмейкером». Схожая конструкция сразу нескольких объектов говорила о том, что не за горами не один остросюжетный сценарий. Откладывать проблему в долгий ящик не стали. Одним из первых объектов, на который высадился строительный десант, стал пинский мост. Генеральный директор РУП «Бреставтодор» Михаил Непочелович вспоминает:

В ближайших планах «Мостострой» — закончить 25 мостов.

Завершить реконструкцию первых из 32 мостов планируется до 2022 года.

— Во второй половине 2018 года БелдорНИИ были выданы рекомендации о необходимости регулирования нагрузки. 20-тонные машины могли проходить в составе колонн, а массой от 20 до 55 тонн — в одиночном порядке.

В ограниченном режиме мост работал около пяти месяцев. Соблюдение предписанных норм контролировала интеллектуальная система. После того как нашлись источники финансирования, началась реконструкция. 20 миллионов долларов на проект выделил Банк развития, еще 7 миллионов поступило из местного бюджета. Временный мост решили не строить, обошлись наплавной конструкцией. Но по старому мосту проходили коммуникации, в том числе высоковольтные провода и

кабели международной связи. Для того чтобы решить проблему, пришлось в буквальном смысле опуститься на дно реки.

Во время реконструкции два бетонных пролета заменили на стальные. Сборку металла провели на суше, а потом конструкцию длиной 84 метра и весом 400 тонн надвинули на опоры. Еще четыре балки сделали железобетонными. В итоге все 220 метров пролетов были заменены. По ширине сооружение добавило более двух метров. Появились велодорожки и ноу-хау белорусского мостостроения — смотровая площадка. Вид на город с этого места изумительный! Движение по мосту через Пину открыли в начале этого года. По словам генподрядчика объекта, реконструкция обошлась дешевле, чем планировали: сэкономить удалось около 3,5 миллиона долларов.

Еще один мост, где применили железные пролеты, — переправа через реку Сож. Здесь исследования были проведены вовремя, а реконструкции предпочли строительство нового моста. Так оказалось проще и быстрее. Благодаря оперативной работе строителей 12-тысячный поток автомобилей покинул Гомель (на время реконструкции транзитный трафик проходил через город). Открыли новый мост в ноябре 2019 года. За семь месяцев интенсивного движения ни одного нарекания.

Три моста, про которые шла речь, стали первыми ласточками. После детального исследования всех объектов в стране специалисты определили 32 сооружения, которые нуждаются в скорейшей реконструкции. Решение о том, как это делать, принимал лично Президент:

Список разделили на несколько этапов. В первый вошли 12 мостов с наихудшим технико-эксплуатационным состоянием. Далее эту дюжину разбили еще на три этапа. Уже в этом месяце будет проведен международный конкурс для определения подрядчика работ на первых четырех мостах. Планируется, что

В 2020 году в планах ОАО «Мостострой» — завершить десятки проектов. Пинск, Витебск, Полоцк, Гродно, Рогачев — неполный список городов, где сегодня наводят мосты сотрудники этой организации.

нуля. Раньше добраться с одного берега на другой можно было только по понтонной переправе, но с ноября по апрель ее убирали, и жителям Славгорода, чтобы доехать в ближайшие деревни, нужно было делать крюк в 100 километров. С появлением нового моста логистика между городом и районом стала куда проще. Строительство моста в Славгородском районе было поистине уникальной опера-

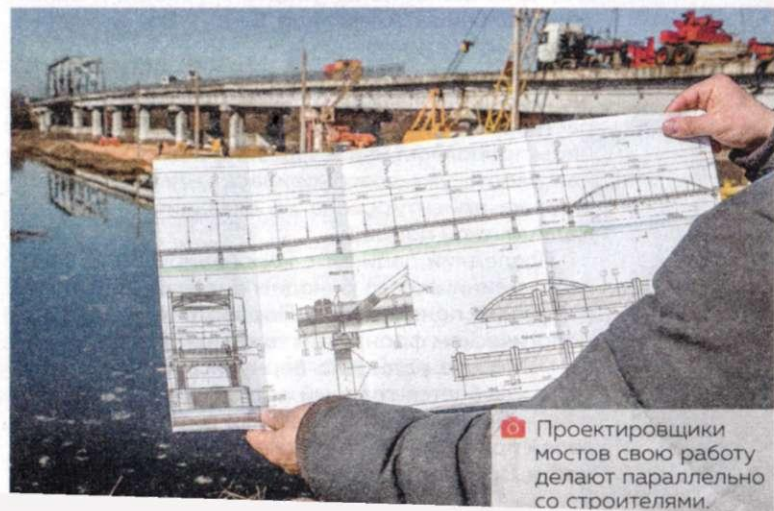


ФОТО ИВАНА ЯРІВАНОВИЧА

Проектировщики мостов свою работу делают параллельно со строителями.



ФОТО ЮРИЯ МОЗОВЕЦКОГО

Строительство моста через Припять. Слесарь СМУ-2 Олег Журко.

на реновацию 12 сооружений Европейский банк реконструкции и развития выделит 126 миллионов евро. В первую очередь попали объекты на трассах М-8 и М-10; а также на республиканских дорогах Р-8 и Р-112. Министр транспорта и коммуникаций Алексей Авраменко уточняет:

— Важно расставить приоритеты, понимать, какие сегодня сооружения значительно повреждены и наиболее важны для связи регионов. Местная сеть разветвленная, и мы понимаем, что если что-то случится, объезд будет не очень большим, это не так критично. Чего нельзя сказать про республиканские дороги или магистрали.

цией, а железные фермы сюда приплыли по реке из Кричева.

Сегодня работа по обследованию всех белорусских мостов продолжается. По установленным нормам большие сооружения проверяются раз в 5 лет, малые — чуть реже. Но, как говорят специалисты, причин для беспокойства нет. Система работает таким образом, что даже если проблема и появится, она будет ликвидирована в кратчайшие сроки. И все мосты, которые были построены или реконструированы в последние годы, тому подтверждение. Ведь они были сданы в эксплуатацию раньше установленных сроков. Это позволяет сказать о том, что повтора «остросюжетного сериала» «Мост» в стране не будет.