



# ПАЧАТАК УСІХ ДАРОГ

Пуцэпавод «Полацкі» ў г. Віцебску.



Аўтамабільныя дарогі можна параўнаць з артэрыямі, якія аб'ядноўваюць населеныя пункты краіны ў адзіны арганізм. Іх значэнне цяжка пераацаніць, і на грузкі на іх велізарныя.

Перад арганізацыямі і кампаніямі, якія працуюць у галіне праектавання дарог, у наш час стаяць няпростыя задачы. Праекты становяцца ўсё больш складанымі і комплекснымі, уключаюць у сябе розныя віды інфраструктуры. Гісторыя РУП «Белдзіпрадар» налічвае амаль дзевяць дзесяцігоддзяў, разам з тым прадпрыемства з гонарам вытрымлівае выпрабаванне сучаснасцю.

— На працягу свайго існавання «Белдзіпрадар» з'яўляецца вядучым прадпрыемствам у праектаванні ўсіх значных аб'ектаў Рэспублікі Беларусь. Практычна ўсе буйныя аўтадарогі краіны спраектаваны сіламі нашага калектыву, — адзначае дырэктар РУП «Белдзіпрадар» Ігар ДАВЫДАЎ. — Мы здолелі захаваць высокакваліфікаваны калектыв і рыхтуем новыя кадры. Нашы спецыялісты праектуюць аб'екты любой складанасці, і кожны супрацоўнік імкнецца ўнесці максімальны ўклад у выкананне пастаўленых задач.



Дырэктар РУП «Белдзіпрадар» Ігар ДАВЫДАЎ.

**Сярод высокапрафесійных работнікаў прадпрыемства вылучыць кагосьці складана. Але ёсць некаторыя персоны, якіх варта згадаць асобна.**

**Гэта:**

галоўны канструктар Мікалай КРАЧЭТНІКАЎ;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення маставага праектавання Людміла САСЯДКОВА;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення маставага праектавання Антаніна ШАУЧУК;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення дарожнага праектавання Дзмітрый ЯРОМІЧ;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення аэрадромнага праектавання Аляксандр ШЫНКОВІЧ;  
начальнік упраўлення аэрадромнага праектавання Аляксандр БАРЫСЕНКА;  
галоўны геадэзіст-начальнік аддзела інжынерна-геадэзічных пошукаў упраўлення інжынерных пошукаў Аляксей ЕРМАЧОНАК;  
начальнік каштарыснага аддзела Галіна ЛІС;  
галоўны спецыяліст аддзела кантролю і справаводства Вольга ЛАМАКА;  
галоўны спецыяліст аддзела тэхніка-эканамічных і экалагічных абгрунтаванняў Алена ГЛУШЧАНКА;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення архітэктурна-будаўнічага праектавання Святлана КРАУЧАНКА;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення архітэктурна-будаўнічага праектавання Святлана АРЦЮШЭУСКАЯ;  
начальнік экспедыцыі ўпраўлення інжынерных пошукаў Іван НЯВЕСЦЕНКА;  
начальнік планова-эканамічнага аддзела Алена КАНДРАЦКАЯ;  
начальнік аддзела афармлення і выпуску праектаў Анжэла АЛІКАЕВА;  
начальнік аўтааўтамабільнага цэха ўпраўлення транспартнага забеспячэння Сяргей ЛАПАТКА;  
галоўны спецыяліст Гомельскага дарожнага аддзела Генадзь БЫЎШАУ;  
галоўны інжынер праекта ўпраўлення маставага праектавання Дзяніс ШЭЛЯПН.



Мост праз р. Сож на 426,8 км аўтамабільнай дарогі М-8 / Е95.

## ЧАС БУДАВАЦЬ МАСТЫ

Сёння найважнейшая задача, якая стаіць перад інжынерамі «Белдзіпрадара», — неабходнасць рэканструкцыі мастоў.

— Цяпер мы выконваем праектаванне маставых збудаванняў на магістральных і рэспубліканскіх аўтамабільных дарогах, якія патрабуюць правядзення неадкладных работ па іх рэканструкцыі, — распавядае Ігар Давыдаў. — Ужо выкананы праекты 11 збудаванняў з 15-ці першачарговых — гэта, напрыклад, пуцэпаводы на аўтадарогах М-8, М-10, мост праз раку Дрысу на аўтадарозе Р-46, праз Ясельду на М-8, праз Бярэзіну на Р-63. У ходзе рэканструкцыі на ўсіх канструкцыях габарыты праезду і класы нагузак будуць даведзены да патрабаванняў сучасных нормаў.

У гэтым годзе ўведзены ў эксплуатацыю значныя для краіны збудаванні — мост цераз раку Піна ў Пінску і пуцэпавод «Полацкі» ў Віцебску. Усё часцей знаходзяць прымяненне новыя метады дэмантажу збудаванняў — ураўнаважаная частковая разборка пралётнага моста і абвальванне астатняй часткі пралёта пры дапамозе выбуху. Гэтыя тэхналогіі выкарыстоўваліся пры разборцы моста праз раку Сож на абходзе Гомеля (ГП Дзяніс Шэляпін) і моста праз Прыпяць на ўчастку аўтадарогі Жыткавічы—Тураў (ГП Людміла Сасядкова).

Зараз спецыялістамі прадпрыемства вядзецца інтэнсіўная работа па праектаванні мастоў, уключаных у трэці этап распрацоўкі праектнай дакументацыі. — Таксама ўпраўленне маставага праектавання і праекціроўшчыкі «маставікі» Гомельскага дарожнага аддзела вядуць праектаванне мастоў і пуцэпаводаў падчас рэканструкцыі аўтадарогі М-3, якая звязвае Мінск і Віцебск, — адзначае начальнік тэхнічнага аддзела РУП «Белдзіпрадар» Генадзь ЛЮБКО.

## СА СВЯТАМ АЎТАМАБІЛІСТА І ДАРОЖНІКА, ПАВАЖАННЯ КАЛЕГІ!

У гэты дзень хачу павінішаваць усіх, хто будзе і рамонтне дарогі і масты, ствараючы бяспеку і камфорт на нашых аўтадарогах, а таксама ўсіх тых, хто ажыццяўляе аўтаперавозкі. Зычу вам бяспечных дарог і безаварыйнай работы, а таксама ўзаемапавагі і ўзаемапавагі на вашых жыццёвых шляхах!

І, канешне, асобна хачу павінішаваць працоўны калектыв РУП «Белдзіпрадар». Гэта — супольнасць прафесіяналаў. Гэта зладжаны, актыўны, працавіты калектыв аднадумцаў, які выконвае сур'ёзныя задачы. Я ўдзячны ўсім, хто працуе на нашым прадпрыемстве, за прафесіяналізм і адданасць сваёй справе. А пажадаць вам, дарагія калегі, хачу ў першую чаргу дабрабыту ў вашых сем'ях. І, вядома, няхай некалі абраная вамі прафесія выклікае ў вас маральнае і матэрыяльнае задавальненне! Жадаю нашаму працоўнаму калектыву не губляць тэмпаў. Няхай ваша праца будзе плённая і натхнёная! Міра, моцнага здароўя і сямейнага шчасця вам, дарагія калегі!

Дырэктар дзяржаўнага прадпрыемства «Белдзіпрадар» Ігар ДАВЫДАЎ.

## ШЛЯХІ, ЯКІЯ МЫ ВЫБІРАЕМ

Калектыв прадпрыемства — а гэта крыху больш за паўтысячы чалавек — на 60 % жаночы. Здаецца, што праектаванне аўтадарог, мастоў і аэрадромаў — мужчынская справа. Аднак Ігар Давыдаў адзначае, што менавіта жаночыя адказнасці і сумленнасць шмат у чым вызначаюць якасць беларускіх дарог, якія па праве лічацца найбольш камфортнымі і бяспечнымі ў СНД.

— У апошнія гады ў дарожным будаўніцтве Беларусь вярнулася да будаўніцтва трас з цэментабетону, — кажа Ігар Давыдаў. — Цэментабетон дазваляе прапусціць цяжкагрузныя аўтапаязды без дэфармацыі і ўжываецца на дарогах з павышанай нагузкай. Такія дарогі больш даўгавечныя — да 25 гадоў эксплуатацыі яны не патрабуюць рамонтнага выканання самых значных аб'ектаў мінулага часу — МКАД-2. Сёння туды перанакіраваная значная частка транспартнага патоку.

Зараз спецыялісты РУП «Белдзіпрадар» актыўна працуюць над рэалізацыяй праекта рэканструкцыі аўтамабільнай дарогі Р-53 «Слабада — Навасадзі», таксама ў цэментабетонным выкананні. Траса пашыраецца да параметраў І-6 катэгорыі (а гэта па дзве паласы руху ў кожным напрамку), што дазволіць значна павялічыць прапускную здольнасць, павысіць хуткасць, бяспеку і камфорт руху. Участак будзе ўведзены ў эксплуатацыю восенню 2021-га.

Часткова аналагічная канструкцыя дарожнага адзення ўжываецца ў праекце рэканструкцыі аўтамабільнай дарогі М-3 Мінск—Віцебск, які зараз знаходзіцца ў распрацоўцы. Гэта апошні абласны цэнтр Беларусі, не звязаны са сталіцай шматпалоснай магістраллю. У мэтах забеспячэння бяспекі дарожнага руху ў праекце прадугледжваецца стварэнне транспартных развязак на розных узроўнях, пешаходных тунэляў і мастоў, вонкавага асвятлення, ізаляцыйных экраноў для абароны жылёй забудовы ад шуму, сетак для прадудлення выхаду дзікіх жывёл на праезную частку і г. д.

Па праекце «Белдзіпрадара» ў цэментабетонным выкананні пабудавана аўтамабільная дарога Р-80 Слабада—Паперня (км 0,0-14,0), будуюцца дарога Р-122 Магілёў—Чэрыкаў—Касцюковічы (км 7,8-13,3), М-3 (км 56,0-64,0). Паралельна кожнай з дарог узведзены велопешаходныя дарожкі з забеспячэннем патрабаванняў бяспекі для веласіпеднага і пешаходнага руху. Летась пабудавана частка аўтамабільнай дарогі М-6 працягласцю 154 км. Плануюцца рэканструкцыя аўтамабільных дарог М-7 (км 57,7-148,752); Р-23 (км 110,7-117,5 і км 117,5-126,3).

## ПА ЗАКОНАХ СУЧАСНАСЦІ

Пытанні экалогіі пры будаўніцтве дарог для калектыву «Белдзіпрадара» — у прырытэце.

— Кожны наш праект праходзіць экалагічную экспертызу, — падкрэслівае Ігар Эдуардавіч. — Мы супрацоўнічаем з Нацыянальнай акадэміяй навук, дзякуючы чаму на міграцыйных шляхах жывёл ствараюцца біяпераходы. Уважліва сочымы за тым, каб азёры і рэкі ўздоўж дарог заставаліся чыстымі, мінімізуем экалагічную нагузку на лясы, праз якія праходзяць аўтадарогі.

Глыбокае і ўсебаковае навуковае суправаджэнне праектаў — найважнейшы прынцып работы РУП «Белдзіпрадар». Пастаянныя партнёры прадпрыемства — «БелдарНДІ» і кафедра дарожнага будаўніцтва БНТУ.

Сёння «транспартныя артэрыі» трэба пракладваць у кароткія тэрміны, хутка знаходзячы правільнае рашэнне. Менавіта таму «Белдзіпрадар» бярэ на ўзбраенне новыя інфармацыйныя тэхналогіі (ВІМ) комплекснай аўтаматызацыі праектавання і падтрымкі жыццёвага цыкла аб'екта. Трохмерная інфармацыйная мадэль, атрыманая з дапамогай тэхналогіі ВІМ, змяшчае вычарпальную інфармацыю аб аб'екце.

— Тэхналогія паскарае працэс праектавання, павышае ўзгодненасць паміж упраўленнямі, якія працуюць над праектам, і практычна выключае памылкі, выкліканыя чалавечым фактарам, — паясняе дырэктар. — Мы закупаем праграмы і больш магутныя камп'ютары, ідзе навучанне нашых супрацоўнікаў.

Пастаяннае развіццё дазваляе кампаніі адчуваць сябе ўпэўнена пры экспарте паслуг. Спецыялісты «Белдзіпрадара» праектавалі дарогі ў Башкартастане, Забайкальскім краі, Калінінградскай, Самарскай, Ніжагародскай, Бранскай абласцях. Зараз вядуцца перамовы аб удзеле РУП «Белдзіпрадар» у праекце «Мерыдыян».

РУП «Белдзіпрадар» мае намер прыняць удзел у рабоце над некалькімі ўчасткамі праекта «Мерыдыян», так звананага «Шайковага шляху», які праходзіць па тэрыторыі Расійскай Федэрацыі. Яго працягам можа стаць аўтамабільная дарога М-10 Гомель—Брэст.

Аляксандра АНЦЭЛЕВІЧ. Ганна ЗАНКАВІЧ (фота).



Работнікі КДП, КМП, КІП і КАП (злева направа): Антаніна ШАУЧУК, Ганна ЮХНЮК, Валяціна РЭВАЦЬКО, Марына ШЧУРАК, Валяцін ІВАНУЎ, Казімір ОРЦЮХ, Наталля КОРЗУН, Святлана МЯЦЕЛЬСКАЯ, Аляксандр БАРЫСЕНКА, Людміла САСЯДКОВА.