

НАПРАВВИЛИ В ОБЪЕЗД

Какие работы предстоит выполнить во время капитального ремонта путепровода с проспекта Независимости на улице Московскую, и почему понадобилось полностью закрывать объект на это время

станет гораздо длиннее, чем прежде, перекрыть его стандартными сборными железобетонными балками невозможно. Поэтому в центре путепровода будет сталежелезобетонное пролетное строение — конструкция, которая монтируется по особой технологии, предусматривающей ее сборку сразу на всю ширину. В этом и есть причина, по которой требовалось полностью закрыть объект для движения. Собеседник уточняет: в Минске подобная технология при ремонте путепроводов прежде не использовалась, хотя в республике она давно применяется на строительстве или обновлении мостов через большие реки.

Надо отметить, что основные габариты сооружения сохраняются. Проезжая часть, как и раньше, будет иметь четыре полосы движения, тротуары — по 3 м шириной. Подпорные стенки со стороны проспекта Независимости отремонтируют. Бетонные ограждения между проезжей частью и тротуарами сделают практически аналогичными. Металлические ограждения с внешней стороны тротуара несколько изменят свой облик, они будут изогнутой формы. В зоне контактного провода над железнодорожными путями установят специальное защитное ограждение на высоту 2 м.

Путепровод намерены отремонтировать примерно за год, хотя по проекту срок всех работ более длительный. Поэтому процесс планируется организовать круглосуточно без выходных.

Юрий Лавринович поясняет: поскольку центральный пролет

уже несколько дней движение по путепроводу в центре столицы закрыто, автомобилисты привыкают к другим маршрутам. Как будет идти процесс обновления транспортного сооружения? Почему в этом случае не использовали практику выполнения работ на одной половине конструкции, как это было, например, на путепроводе на проспекте Жукова, где движение лишь ограничивалось? Рассказывает начальник строительного отдела предприятия «Минскжипроект» Юрий Лавринович.

— На проспекте Жукова фактически существуют два независимых путепровода (по одному в каждом направлении), поэтому можно было ремонтировать один, а другой оставить для транзитного транспорта. К тому же ширина проезжей части (четыре полосы в каждом направлении) позволяла без больших проблем организовать там временную схему движения. На проспекте Независимости — улица Московской ситуация другая. Здесь меняется схема сооружения. В процессе ремонта опоры, находящиеся в зоне железнодорожного полотна, демонтируют. И сделают новые конструкции, которые пройдут одним пролетом над всем путевым пространством стальной магистрали (сейчас там три пролета). В будущем это позволит с большей легкостью проводить обслуживание и ремонт сооружения.

Юрий Лавринович поясняет: поскольку центральный пролет

В 1999-2000-м провели капитальный ремонт путепровода от проспекта Независимости до улицы Московской, во время которого было выполнено усиление конструкций пролетного строения, замена мостового полотна, перил.



283,5 м — длина путепровода

13 опор останется. Было 18.

1 пролёт над железной дорогой. Было 3.

7,1 м — высота над железной дорогой

5,5 м — высота над улицей Бобруйской

1,1 м — высота пешеходного ограждения

145,4 м — длина новой сталежелезобетонной конструкции

1,4 раза — примерное увеличение несущей способности

23,4 м — ширина путепровода

Что сделают

- Для начала строители разберут всё пролетное сооружение и часть опор;
- затем на оставшихся опорах заменят ригели (верхняя часть), которые физически износились и требуют обновления;
- после этого с обеих сторон путепровода смонтируют железобетонные балки, проведут монолитные работы, чтобы объединить эти конструкции между собой;
- со стороны площади Независимости на смонтированных балках и подходе сделают стапель (накаточный путь) для сборки металлических конструкций центральной части путепровода;
- продольной надвижкой конструкции центральной части будут перемещаться в проектное положение;
- после этого выполняется монолитная плита, и можно устраивать верхнюю часть — мостовое полотно путепровода.

