

## СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ПРИПЯТЬ

*Чаган Станислав Андреевич, студент 2-го курса  
кафедры «Мосты и тоннели»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск  
(Научный руководитель – Ходяков В.А., старший преподаватель)*

Строительство первого моста через Припять закончилось в 1985 году после чего он был открыт. Его длина составляла 888,7 метров. Данный мост соединял между собой 2 города: Житковичи и Туров. Для жителей данных городов открытие этого моста было очень важно, так как в Турове находятся основные предприятия, куда ездят на работу жители из райцентра. Города тесно связаны. Изначально данный мост весил около 4,5 тысячи тонн и был построен из железобетона. В данном состоянии он простоял более 30 лет, после чего в 2017 году дал трещину. Пошла силовая трещина по центру пролетного строения и конструкция стала небезопасной. (Рис. 1).

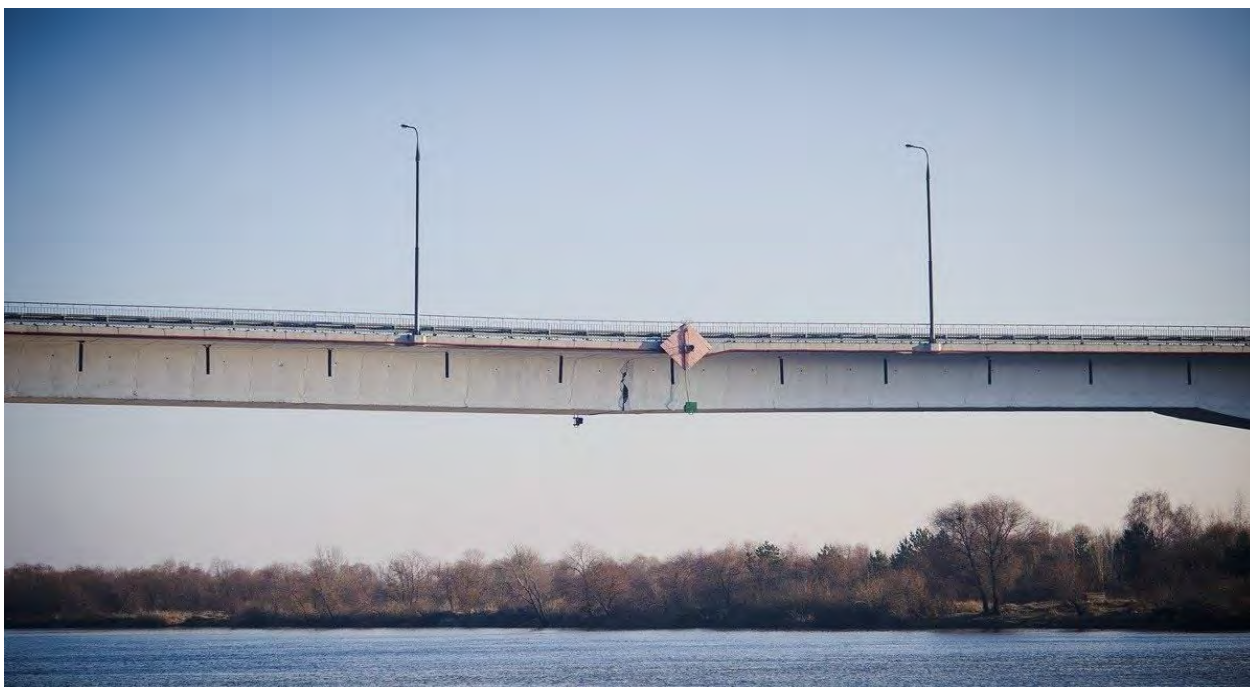


Рисунок 1 – Мост через Припять с трещиной

Технология установки предварительно напряженной арматуры в то время была несовершенна, что впоследствии привело к коррозии преднапрягаемой арматуры, прогибу пролетного строения и раскрытию большой силовой трещины. И кроме того, коробчатое пролетное строение внутри не имеет возможности проветривания, что создает определенный микроклимат, который

со временем пагубно влияет на прочностные характеристики бетона и арматуры внутри него. В то время метод коробчатого строительства был советским ноу-хау, о котором писали в учебниках и снимали кино. Правда, даже тогда не говорили, что это навсегда [1]. Одним из недостатков железобетонных конструкций является большой вес, что создает дополнительные нагрузки на конструкцию от собственного веса. Технология преднапряжения арматуры на объекте строительства на тот момент имело свои недостатки и несовершенства, что привело впоследствии к аварийному состоянию моста.

Мост не стали строить заново целиком, так как в ходе обследования стало известно, что на береговых опорах железобетонные балки находятся в пригодном состоянии. Остальную часть сделали из металлоконструкций по новым технологиям. Металлоконструкции имеют значительно меньший вес, чем железобетон. Если раньше мост весил 4,5 тысячи тонн, то теперь всего 1 тысячу. Это является большим плюсом, так как нагрузка от собственного веса конструкции сократилась почти в 4,5 раза. По словам строителей данный мост будет служить как минимум 100 лет. Металлоконструкции привезли из Воронежа отдельными секциями и собирали их на месте. Сборка производилась по достаточно интересной технологии: металлические пролеты собирались на высоте в полметра выше уровня будущего моста. Их удерживали временные опоры. После окончательной сборки данную металлоконструкцию опускали уже на постоянные опоры. Строили данный мост очень аккуратно: проверяли качество каждого шва. Рабочие работали по 12 часов. И уже к 7 ноября 2018 года мост был полностью готов и открыт. (Рис. 2,3)



Рисунок 2 – Общий вид нового моста



Рисунок 3 – Общий вид мостового полотна нового моста

Работа по реконструкции моста через Припять велась практически один год. Ниже в таблице приведены основные характеристики моста на данный момент (Табл. 1).

Таблица 1 – Характеристики моста

Название моста	Материалы	Размеры		
	Железобетон(1985 г.)	Длина	Ширина	Высота
Мост через Припять	Металлоконструкции	888,7 м	10 м	20,7 м

Всего на реконструкцию данного моста было потрачено 35 миллионов рублей. Благодаря новым технологиям это сооружение должно простоять достаточно долго.

#### Литература:

1. Технология строительства – <https://newsland.com/post/6175959-vse-piat-sovetskikh-gordostei-mostov-v-belarusi-poshli-treshchinami> – Дата доступа 21.05.2023