



МЯСЦОВЫЯ ДАРОГІ ГРОДЗЕНШЧЫНЫ — ПАД НАДЗЕЙНАЙ «АПЕКАЙ»

КУП «Гроднааблдарбуд»: прафесіяналізм і адказнасць

Крылатымі сталі ўжо словы, што ўсё пачынаецца з дарогі. І сапраўды, дарогі, быццам артэрыі вялікага арганізма, злучаюць вялікія і малыя населеныя пункты, служаць эканоміцы, з'яўляюцца сувязным звяном для задавальнення надзённых патрэб жыццядзейнасці рэгіёнаў, чалавечых кантактаў. Прычым асабліва роля тут належыць сетцы мясцовых дарог, якая на Гродзеншчыне найбольш маштабная. Камунальнае праектна-рамонтна-будаўнічае ўнітарнае прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» сёння выконвае задачы па абслугоўванні, будаўніцтве і рамонтце 10631 кіламетра дарог (у тым ліку 4578 км — асфальтных і 4914 км — з гравійным пакрыццём), а таксама больш як 1,5 тысячы кіламетраў вуліц у сельскай мясцовасці. У любую пару года, у розных умовах надвор'я менавіта дарожнікі працуюць дзеля таго, каб дарогі былі ў належным, зручным і бяспечным стане для людзей і транспартных сродкаў. Што для гэтага робіцца? Якія матэрыялы і тэхналогіі прымяняюцца? Якія традыцыі перадаюцца з пакалення ў пакаленне? Вось пра што даведзліся журналісты «Звязды», пабываўшы напярэдадні прафесійнага свята аўтамабілістаў і дарожнікаў на прадпрыемстве «Гроднааблдарбуд».



Генеральны дырэктар КУП «Гроднааблдарбуд» Георгій ДРАЗДОВ.

Генеральны дырэктар КУП «Гроднааблдарбуд» Георгій ДРАЗДОВ:
 — *Віншуючы калег з прафесійным святам, хочацца назабавіць усім нам моцнага здароўя і больш магчымасці будаваць добрыя дарогі, прыводзіць іх у належны стан. А тым, хто імі карыстаецца — беражліва ставіцца да дарог, аб'ектаў дарожнай інфраструктуры, разумець, што ўсё гэта з'явілася і ўтрымліваецца дзякуючы нялёгкай працы работнікаў дарожных арганізацый, якую трэба паважаць.*



Аўтадарога Рацічы—Гінавічы—Польня Багатыры ў рамках міжнароднага праекта.

Міжнародны праект, пешаходны мост і «дваровая» талака

...Накіроўваемся ў раён Аўгустоўскага канала, дзе нядаўна завершаны важны міжнародны праект. Упершыню ў вобласці і, напэўна, у рэспубліцы суседзі па абодва бакі дзяржаўнай мяжы супрацоўнічалі ў будаўніцтве і рэканструкцыі дарог, каб тым самым стварыць спрыяльныя ўмовы для

развіцця турызму ў зоне славутага канала. Вядучым партнёрам гэтага праекта па праграме супрацоўніцтва «Польшча — Беларусь — Украіна» з польскага боку была гміна Пласка Падляскага ваяводства, а з нашага — Гродзенскі райвыканкам і КУП «Гроднааблдарбуд».

— Гэта дарога дазволіць скараціць прабег транспартных сродкаў, накіраваўшы іх у абход сумежных населеных пунктаў. Вось на гэтым участку, напрыклад, дарогі наогул не было, пракладвалі па балочы, — значнае **начальнік вытворчага аддзела КУП «Гроднааблдарбуд» Марына КІРЬЛА.**

Вяртаюцца ў Гродна, на перспект Кляцкова, дзе нядаўна з'явіўся пешаходны мост, у будаўніцтве якога ўдзельнічалі спецыялісты КУП «Аўтамаст». Ён злучыў леспарк «Румлёва» з мікрараёнам Прынёманскі на участку кальцавой дарогі з інтэнсіўным рухам транспарту, стварыўшы зручныя, бяспечныя ўмовы для пешаходаў. Нават маладыя пары ўжо зацікавіліся магчымасцю зашчоўкнуць там на агароджы замоч як сімвал ханяна. У планах — яшчэ адзін падобны мост на гэтым жа дарожным участку.

Камфортна павінна быць і на дваравых тэрыторыях жылёй забудовы. Цяпер у Гродне ажыццяўляецца маштабная праграма па іх абнаўленні і рэканструкцыі — з заменай інжынерных камунікацый, укладкам дарожнага пакрыцця, бардзюрам, уладкаваннем дзячых пляцовак, аўтапаркоўкаў, устаноўкай лавак... Сёлетна на комплексным ўзроўні плануецца добраўпарадкаваць 33 дваравыя тэрыторыі. Каля пляцыварыхоўкаў на вуліцы Пушкіна, напрыклад, разам з работнікамі КУП «Гроднадарожнік» працуюць іх калегі з Іўя, Ваўкавыска, Карэліч, Навагрудка, Свіслачы, Слоніма. Вось такая «дваровая» талака ў інтэрсах тысяч жыхароў гэтых дамоў...

Такой жа талакі, калі дарожнікі аб'ядноўваюць намаганні з сельгаспрадпрыемствамі, транспартнымі арганізацыямі, працуюць і зімой. ДРБУ ўгаджаюць сваю дзейнасць з графікам рейсаў аўтобусных паркуаў, дастаўкі тавараў у населеныя пункты гандлёвымі арганізацыямі. Паводле слоў галоўнага інжынера КУП «Гроднааблдарбуд» Уладзіміра Чувака, падрыхтоўка да работы ў зямельных умовах — першым вельмі адказным, але без нейкай кампанейшчыны. Усё робіцца сваячоса — і што датычыцца запасаў пясчана-саяночнай сумесі, і па падрыхтоўцы тэхнікі. Пры гэтым, каб падтрымаць і на ўсялякі выпадак, працігала лядны матэрыял дастаўляецца на пляцоўкі побач з небяспечнымі дарожнымі участкамі, каля аўтобусных прыпынкаў.

Дарчы, на мясцовых дарогах Гродзенскай вобласці сёння прыкладна 2800 аўтобусных прыпынкаў і каля тысячы з іх — з аўтапавільнамі. Практычна ўсе яны выраблены прадпрыемствамі «Гроднадарожнік» і «Аўтамаст».

Помнім — значыць жывём

Сёння КУП «Гроднааблдарбуд» — гэта будынак кампанія, у склад якога уваходзяць 16 дарожных рамонтна-будаўнічых упраўленняў у раёнах вобласці, чатыры даччыныя прадпрыемствы — «Гроднадарпраект», «Гроднадарожнік», «Аўтамаст», «Дарожнае інжынерна-тэхнічнае ўпраўленне», а таксама два сельгаспрадпрыемствы.

А афіцыйнай датай, якая дакументальна пацвярджае заснаванне дарожнай службы на Гродзеншчыне, з'яўляецца 20 верасня 1944 года. Пастановай Прэзідыума Вярхоўнага Савета БССР у сувязі з утварэннем Гродзенскай вобласці былі арганізаваны абласны і шэраг раённых дарожных аддзелаў для будаўніцтва, рэканструкцыі, рамонтна-ўтрымання дарог і мастоў абласнога, раённага і сельскага значэння. І ў першую чаргу, зразумела, дарожнікі ўзліся за аднаўленне разбураных падчас фашыскай акупацыі мастоў і дарог. Акрамя таго, трэба было прыводзіць у парадак многія дарогі, якія будаваліся ў даваенны час, аднак не рамантаваліся і сталі цяжкапраезнымі. Пра тагачасны стан дарожнай сеткі і маштаб задач, якія сталі перад дарожнай службай Гродзеншчыны, сведчаць наступныя лічбы. На 1 студзеня 1945 года толькі каля 15 працэнтаў дарог раённага значэння мелі цвёрдае пакрыццё і ўсяго 6 мастоў з 354-х з'яўляліся пастаяннымі — металічнымі



На прадпрыемстве «Гроднадарожнік» штомесца вырабляюць каля тысячы дарожных знакаў для Гродзенскай і Брэсцкай абласцей. Малар Ала ТАРАСЕВІЧ і майстар участка дарожных знакаў і нестандартызаванага абсталявання Лідзя СТАНЕУСКАЯ.

і жалезабетоннымі. Што ж датычыцца сельскіх дарог, дык цвёрдае пакрыццё было на 85 з 4569 км. І толькі 8 мастоў з 619 у сельскай мясцовасці былі пастаяннымі.

Работы па аднаўленні разбураных дарог і мастоў адразу пасля вайны праводзіліся ў асноўным за кошт удзелу мясцовых сялян і коней, што ў іх меліся. Гэта была павіннасць, сваясаслівы падатак. Пазней гэтыя функцыі былі ускладзены на калгасы, якія ў вольны ад палёвых работ час ладзілі так званы дарожны месячнік. Затым, пакуль не з'явіліся дарожныя арганізацыі, за работы на дарогах адказвалі ўсе размешчаныя на пэўнай тэрыторыі прадпрыемствы — сваімі матэрыяламі і сіламі.

Дарчы, моладзь можа не ведаць, а ветэраны «Гроднааблдарбуда» памятаюць пра ДРП — дарожныя рамонтныя пункты, якія ствараліся ў пасляваенны час і дзейнічалі да 1970-х гадоў. Спецыяльна для майстра, які адказваў за пэўны ўчастак дарогі, нападальк ад яе будавалі дом, дзе ён жыў, і складочнае памяшканне для захоўвання інструментаў. З транспартам было праблема тычына, і таму майстар пехатою абыздзіў свой ўчастак. Калі ж сіл гэтага ДРП на патрэбны аб'ём работ не хапала, то прыходзілі на дапамогу калегі з іншых.

Цяпер афіцыйнай назвы «ДРП» ужо не існуе, хоць гэтая сістэма, ужо ў сучаснай форме, працягвае дзейнічаць. Напрыклад, КУП «Гроднадарожнік» мае участкі ў Скідалі, Сапоцкіне, Пароччы, дзе за майстрамі таксама замацаваны дарожныя зоны.

Налета прадпрыемству «Гроднааблдарбуд» споўніцца 70 гадоў. А сетка яго цяперашніх структурных падраздзяленняў у раёнах вобласці (дарожна-эксплуатацыйных арганізацый) стваралася і развівалася паступова, па меры павелічэння аб'ёмаў работ, умацавання кадровага і тэхнічнага патэнцыялу. Першымі ў 1957 годзе на базе раённых дарожных аддзелаў з'явіліся ДЭУ ў Скідалі, Зэльве, Дзятлаве і Радуні. У 1960 годзе ў сувязі з ліквідацыяй Малдзешанскай вобласці ў склад дарожнай службы Гродзеншчыны ўвайшло ДЭУ ў Смаргоні. У 1963 годзе былі створаны і нядаўна адзначылі свой 50-гадовы юбілей арганізацыі ў Іўеўскім, Лідскім, Карэліцкім, Астравецкім, Берастаўкім, Шчучынскім раёнах. Яшчэ чатыры дарожныя упраўленні (Ваўкавыск, Навагрудка, Ашмяны, Слонім) былі арганізаваны ў 1965 годзе, у наступным — яшчэ два: у Мастоў і Свіслачы.

У калектыве прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» добра разумеюць ісціну, што той, хто не паважае сваё мінулае, не мае і будучыні. І найперш гэта працягваецца ў клопатах пра ветэранаў дарожнай працы. У прыватнасці, людзям, якія выходзяць на пенсію, выплачваецца 20 працэнтаў ад службовага акладу за кожны адпрацаваны год у сістэме «Гроднааблдарбуда». У ДРБУ дапамагаюць старым людзям у нарыхтоўцы дрэў і ў іншых надзённых пытаннях. Штомесячна матэрыяльна дапамагаюць выплачваецца асобам, якія адзначаны ўзнагародамі прадпрыемства ці ведамства. Дарчы, 53 работнікі «Гроднааблдарбуда» ўдастоены нагруднага знака дэпартамента «Белаўтадар» «Ганаровы дарожнік Беларусі», 15 — звання «Заслужаны работнік КУП «Гроднааблдарбуд», 101 занесены ў Кнігу гонару прадпрыемства.

Некалькі дзён таму прайшла прафсаюзная канферэнцыя па заключэнні калектывнага дагавора, і ўсе захады для падтрымкі нашых ветэраноў у гэтым дакуменце захаваліся, нічога не пагоршылася, дабулены новыя сацыяльныя льготы, — паведаміла **начальнік аддзела прававой і кадровай работы КУП «Гроднааблдарбуд» Жанна ДУДЗІЧ.**



КУП «Гроднааблдарбуд» актыўна ўдзельнічае ў абнаўленні і рэканструкцыі дваровых тэрыторый жылёй забудовы ў абласным цэнтры. Работчы Ваўкавыска, Карэліч, МЯЛІНОУСКІ, Іван АПАЛОНОВІЧ і Віктар МАЯГАЧАУ.



У «памочніках» дарожнікаў — магнутая фрыззерная машына.

Ёсць і вопыт, і рэсурсы

— У нас ёсць вялікі вопыт і неабходныя рэсурсы, каб выконваць усе віды дарожных работ на індустрыяльнай аснове дзеля бесперабойнага і бяспечнага праезду па мясцовых дарогах вобласці — вопытныя рабочыя, інжынерна-тэхнічныя спецыялісты, матэрыялы, машыны і механізмы. Цяжкасці ёсць, але прадпрыемства стабільна працуе. Не хапае грошай на развіццё і будаўніцтва дарог, аднак выконваем работы ў сельскай мясцовасці — на будаўніцтве і рэканструкцыі малочатаварных фермаў, зернесушыльных комплексаў. Працуем па добраўпарадкаванні абласнога і раённых цэнтраў, — значнае **генеральны дырэктар прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» Георгій ДРАЗДОВ,** дарожнік з дваццацігадовым стажам, які пачынаў працаваць у гэтай сферы з майстра па ўтрыманні і рамонтце дарог.

Калектыву «Гроднааблдарбуда» заўсёды знаходзіцца, так бы мовіць, на вастрыі падзей, важных для людзей і дзяржавы. Напрыклад, пасля чарнобыльскай катастрофы ў 1986 годзе зводны атрад прадпрыемства, працаваў у Нараўлі. А ў 1987-м гродзенскі дарожнік на чале з сённяшнім галоўным інжынерам КУП «Гроднааблдарбуд» Уладзімірам ЧУВАКОМ добраўпарадкаваў населеныя пункты і фермы на Магілёўшчыне.

Не абыдзіліся без работнікаў «Гроднааблдарбуда» і многія «дажыжніцкія» аб'екты. Спачатку — на рэспубліканскіх «Дажыжках» у Мастоў, потым — у Ваўкавыску, Лідзе. Акрамя таго, летас актыўна ўдзельнічалі ў добраўпарадкаванні да абласных «Дажыжак» Навагрудка, Свіслачы — Ашмяны. Менавіта «Гроднааблдарбуд» праводзіць у вобласці рамонт і асфальтаванне тэрыторый амаль усіх зернесушыльных комплексаў. А што датычыцца маштабаў працы на будаўніцтве і рэканструкцыі фермаў, то гэта не толькі добраўпарадкаванне прылеглых тэрыторый і пад'язных дарог, але і асфальтаванне каля трох гектараў унутры сучаснага малочатаварнага комплексу.

Пры гэтым дарожнікі імкнучыся выкарыстоўваць як мага больш уласных матэрыялаў, для чаго ў кожным раёне ёсць кар'ер для здабычы гравію. Атрымліваецца танней, чым купляць у іншых. І не ва ўрон якасці, паколькі практычна ўсе матэрыялы, што выкарыстоўваюцца ў дарожных работах, праходзяць лабараторныя выпрабаванні. Праваўраць пясчак з кожнага кар'ера, усё пясчана-гравійная сумесь з кожнага ДРБУ. І потым, калі ўжо вядомы ўласцівасці мясцовых матэрыялаў, робіцца кампаніюка, падбор асфальта-бетонных суме-



Лабараторыя. Дарожна-будаўнічыя матэрыялы выпрабавваюць інжынер Зіта МАЛАДЗЬЯНАВА і тэхнік Святлана ВЯНСКОВІЧ.

сяў для кожнага з шаснаццаці заводаў, якія ўваходзяць у структуру «Гроднааблдарбуда». Пасля чаго спецыялісты галоўнай лабараторыі выяжджаюць на асфальтабетонныя прадпрыемствы, на кожным з якіх таксама маецца лабараторыя, і правяраюць выкананне гэтага падбору. Пры неабходнасці ўносіцца карэктывы, бо вытворчыя ўмовы адрозніваюцца ад лабараторных.

— **Ці адпавядае лабараторнае абсталяванне сучаснаму ўзроўню?**
 — Безумоўна, бо інакш нельга. Патрабаванні да якасці матэрыялаў ўзмацняюцца, і на старым абсталяванні лабараторныя выпрабаванні ўжо не правядзеш. Таму даводзіцца яго абнаўляць, што мы і робім, — кажа **галоўны тэхнолаг КУП «Гроднааблдарбуд» Васіль АНЕГІН.**

Адзін з цяперашніх прыярытэтаў для «Гроднааблдарбуда» — гэта будаўніцтва АЭС у Астраўцы. Спецыяльна для аб'ектаў атамнай электрастанцыі і інфраструктуры там адкрылі кар'ер для здабычы пяску, будавалі сучасны асфальтабетонны завод. Ён можа выпускаць 150-160 тон прадукцыі за гадзіну, забяспечваючы высокадакладную дазроўку на ўсе віды матэрыялаў, што выкарыстоўваюцца. Плюс дазатары для ўвядзення рэчываў, якія паляпшаюць уласцівасці бітуму.

Не па тэлефонным званку, а па справядлівасці

Трэба мець на ўвазе, што дарожныя работы выконваюцца за бюджэтныя сродкі, якія павінны расходвацца справядліва. Таму па тэлефонным званку з таго ці іншага населенага пункта распараджэнню аб асфальтаванні дарог не даецца, зазначаў падчас нядаўняй «прамой лініі» **старшыня Гродзенскага аблвыканкама Сямён ШАПІРА.** Бо гэта несправядліва, калі чалавек дазваніцца да губернатара — і на яго вуліцы паклілі асфальт, а з іншай вёскі не дазваліся — і не паклілі. Усё павінна рабіцца сумленна. У кожным раёне і абласным цэнтры была створана камісія, якая вызначыла чарговасць рамонт

аб'ектаў інфраструктуры, у тым ліку дарог (ад горшых да лепшых), пра што людзі праінфармаваны ў мясцовым друку.

Адзін з важных сёлетніх аб'ектаў у Гродне — капітальная рэканструкцыя вуліцы Будзённага, што вядзе да чыгуначнага вакзала. Мы пабывалі там на завяршальным этапе — укладцы асфальтабетону на аўтапаркоўцы, чым займаліся спецыялісты КУП «Гроднадарожнік». У брыгадзіра Міхаіла РАКАУ ў гэтай сферы ўжо 32-гадовы стаж. «Робота цяжкая, у любое надвор'е, але ўжо прызвычаліся, «дзімісезонныя» мы», — усміхаецца Міхаіл Барысавіч.

А вось моладзь не надта хоча працаваць на дарогах, надоўга не затрымаюцца. Хаця ёсць і прыемныя выключэнні. Разам з брыгадзірам працуе яго малады калега Аляксандр САНТ, які зусім не «спраўляецца» каток. Аказваецца, і ў такой справе можна ўбачыць не толькі руціну.

У вольны кадравыя праблема ў дарожнай сферы вельмі вострая, нават некаторыя кіруючыя пасадзі застаюцца вакантнымі. Таму на прадпрыемстве «Гроднааблдарбуд» будуць рады маладым спецыялістам, прадулледаўшым адпаведныя захады падтрымкі ў калектывным дагаворы. Іх забяспечваюць інтэрнатам альбо аплачваюць найм жылля, ёсць і гарантыя аднарадовай матэрыяльнай дапамогі. На маладых спецыялістаў распаўсюджваюцца таксама выплаты пры заключэнні шлюбу, нараджэнні дзіцяці і іншыя льготы, закладзеныя ў калектывны дагавор.

Пры гэтым калі сын альбо дачка работніка «Гроднааблдарбуда» паступае вучэцтва на платнай аснове па спецыяльнасці, якая дарожнікам патрэбна, то калектыв можа прыняць рашэнне аплачваць вучобу за кошт сродкаў прадпрыемства. Зразумела, што ў такіх выпадках у дагаворы, якія заключаюцца з навукальнай устаноў, прапісваюцца дадатковыя ўмовы для маладога спецыяліста. Калі ён вучыцца за сродкі прадпрыемства, то павінен адпрацаваць там пасля заканчэння ВНУ як мінімум 5 гадоў. Хіба ж не справядліва?



Добраўпарадкаванне вуліцы Будзённага. Брыгадзір Міхаіл РАКАУ і майстар укладчыка асфальтабетону Аляксандр САНТ.



Абмяркоўваюцца чарговы дарожны праект. Галоўны інжынер праекта Алег КУЦКО, галоўны інжынер КУП «Гроднадарпраект» Ірына АУРУКЕВІЧ і вядучы інжынер Галіна ПЕСТУНОВА.

Тачка для пяску і лазерны нівелір

Ажыццяўляючы праекты дзеля турыстычнай прывабнасці беларускага памежжа, прадпрыемства «Гроднааблдарбуд» само па сабе з'яўляецца даволі цікавым аб'ектам, які можна ўключыць у турыстычны маршрут. Дакладней, створаны там па ініцыятыве **былога намесніка генеральнага дырэктара Барыса САЛАУЯ** музей гісторыі дарог Гродзеншчыны.

Многія інструменты і прыборы, без якіх раней немагчыма было ўявіць дарожную справу, сёння ўжо экзотыка. І тэадаліт, які служыў пры геадэзічных работах яшчэ ў даваенны час, і радыёстанцыя для сувязі з машынамі, якія працавалі ў глыбіні, і, зразумела, тачка для пяску, піла, якой карысталіся пры будаўніцтве драўляных мастоў... Сёння тыя ж тэадаліты ўжо электронныя, нівеліры — лазерныя.

Экспазіцыя таксама знаёміць з шырокай гамай матэрыялаў, што выкарыстоўваюцца ў будаўніцтве і рамонтце дарог. Лагічна і тое, што ў музеі прадпрыемства, якое працуе на мясцовых дарогах, прадстаўлены рэчы з побыту мясцовых жыхароў. Можна ўбачыць і прадметы, якія былі знойдзены падчас дарожных работ, у тым ліку ваеннага часу — каскі, патронная скрынка... А на вулічнай пляцоўцы размешчана дарожная тэхніка, якая, нягледзячы на ​​свой пажаваны ўзрост, можа працаваць і сёння.

Дарчы, у перспектыве музейная экспазіцыя можа стаць яшчэ больш змястоўнай і цікавай. Гэтыя задумкі, мажліва, ажыццявіцца да 70-гадовага юбілею прадпрыемства «Гроднааблдарбуд», які будзе адзначацца ў наступным годзе.



Музей гісторыі дарожнай справы на Гродзеншчыне. Намеснік генеральнага дырэктара КУП «Гроднааблдарбуд» Уладзімір ЦЫЛЬКО паказвае тэадаліт, якім дарожнікі карысталіся ў даваенны час.