

Мост, который упадет

Весной 2014 года иркутские власти принялись за так называемый «ремонт» автомобильного моста через реку Иркут.

На ремонт проезжей части длиной менее полукилометра будет потрачено 60 миллионов рублей.

Слово «ремонт» не случайно взято нами в кавычки. Дело в том, что то, что происходит в районе Иркутного моста, больше напоминает фарс. Что в данном случае граничит с преступлением.

История вопроса

В конце 50-х годов XX века Иркутск должен был стать крупным промышленным и научным центром развития Сибири. Именно с этой целью здесь создавался Академгородок, концентрировались крупные промышленные предприятия. Активно реформировалась и транспортная схема города. В частности, через Иркутский мост в Иркутск-II должен был ходить трамвай и целый ряд автобусных маршрутов. Именно с этой целью и был построен арочный железобетонный мост.

Научно-техническое лобби, однако, уже к середине 60-х годов изменило стратегические планы освоения Сибири. Центром развития стал Новосибирск, а Иркутск оказался на вторых ролях. Про трамвай в Иркутск-II забыли, про единую транспортную схему города - тоже. А мост остался. Учитывая более чем скромный дорожный трафик того времени, мост был рассчитан на достаточно невысокую нагрузку - лишь середина моста имела серьезное усиление для трамвайных путей.

С 1961 года Иркутский мост ни разу не ремонтировался. Он всегда был на втором месте и у советских властей, и у нынешних хозяев жизни. Ведь, в отличие от моста через Ангару, автомобильный мост через Иркут не имеет стратегического значения, а всего лишь может создать проблемы для автомобилистов.

Кроме того, мост изначально был построен без учета специфики реки Иркут. У опор моста отсутствуют ледоломные блоки, вследствие чего мост подвергается дополнительным перегрузкам в результате ледоходов на Иркуте. Естественные геологические процессы привели к тому, что берега Иркутки сблизились на значительное, с позиций мостостроения, расстояние. В результате форма моста из классической плавной арочной превратилась в ломаную, что хорошо заметно при взгляде со стороны.

Не нужно иметь специальное образование, чтобы понять, что нагрузки моста рассчитаны именно на арочную форму, которая идеально компенсирует вибрации и вертикальные нагрузки. Однако у моста, имеющего ломаную форму, прочностные характеристики падают в разы, если не в десятки раз.

Уже к 2007 году специалисты пришли к выводу, что мост непригоден для эксплуатации, и степень его износа приближается к 70%. Дело в том, что так называемые диафрагмы - вертикальные опоры, передающие нагрузку с поверхности моста на нижние арки - перестали быть вертикальными. Из-за изменения формы моста они покосились, частично разрушились и продолжают разрушаться.

Для того, чтобы осознать проблемы моста, по нему достаточно просто пройти пешком. Каждая проходящая по мосту машина вызывает его вибрацию, мост буквально ходит ходуном. Это ненормально: подобные нагрузки конструкция моста должна амортизировать, превращая в плавные, малозаметные колебания. Именно арочная конструкция моста превращает его в своеобразную пружину, справляющуюся с нагрузками.

То, как мост реагирует на нагрузки сейчас, действует на него крайне разрушительно. Жесткие удары от проходящих автомобилей - до нескольких тысяч в час - разрушают диафрагмы, разбалтывают всю конструкцию моста. Мост, напомним, изначально не был рассчитан на подобную нагрузку, а ведь по нему проходят и большегрузные авто весом в несколько десятков тонн.

По факту, мост нужно немедленно закрывать. Однако начиная с 2007 года городские власти делали вид, что

ничего страшного не происходит. И не прилагали никаких усилий для решения вопроса. Все понимают, что единственным правильным решением вопроса является строительство второго, альтернативного, моста выше по течению Иркутта. Все, кроме городских властей. Власти предпочитают позу страуса.

Еще более необходим для города альтернативный мост выше по течению реки Иркут. Даже при действующем мостовом переходе он существенно разгрузил бы транспортный поток в направлении Синюшиной горы и уменьшил бы непреходящие пробки на улице Маяковского.

Пилим-попилим

В 2012 году администрация Виктора Кондрашова взялась за косметический ремонт моста.

Ремонт начался не с опор и диафрагм, как можно было бы ожидать, а с тротуаров и ограждений. Что, впрочем, тоже назрело, так как тротуары буквально сыпались в Иркут. На каждую сторону моста было потрачено... по 30 миллионов рублей из кармана налогоплательщиков.

Казалось бы, на такое благое дело денег не жалко. Но при ближайшем рассмотрении становится ясно, что речь может идти о полной халтуре, а не о ремонте тротуаров.

Дело в том, что тротуарная часть моста лежит на консолях - выступающих железобетонных балках, являющихся частью конструкции моста. Однако значительная часть консолей к 2012 году разрушилась, и их до сих пор никто и не думал ремонтировать. Так называемый «ремонт» тротуара выглядел так: на консоли вертикально поставили 30-миллиметровые сосновые доски, на них установили опалубку и залили тонкий слой бетона. Сверху на тротуар водрузили тяжелые стальные перила и железобетонные фонарные столбы. Таким образом, вся конструкция тротуара фактически висит в воздухе и в любой момент может обрушиться в Иркут.

Еще раз напомним, что тротуар длиной 400 метров, состоящий из бетонной пластины толщиной 10 сантиметров (то есть 60 кубометров бетона) и нескольких кубометров сосновой «дюймовки», обошелся городу в 30 миллионов рублей.

Латание дыр

В чем заключается ремонт, который производится в 2014 году? Логично было бы предположить, что городские власти решили отремонтировать слабое место моста, из-за которого он может рухнуть - деформированные диафрагмы. Однако любой иркутянин может убедиться в том, что диафрагмы никто и не думал ремонтировать.

Весь ремонт заключается в том, что с проезжей части сняли асфальт вплоть до бетонных перекрытий, и готовятся заливать армированный бетон. Причем, что любопытно, при таком ремонте бетоном будет залита часть температурных швов. По какой-то странной случайности, ремонтники оставляют только часть температурных швов, которые должны компенсировать температурные деформации проезжей части.

Затем поверх бетона будет вновь положен асфальт, и 60 миллионов бюджетных денег как не бывало.

На самом деле таким ремонтом власти не решают проблему моста, который может упасть. Власти всего лишь латают дыры, наводя внешний лоск и оставляя без замены разрушенные конструкции. Более того - за счет залитого бетона нагрузка на диафрагмы моста только увеличится.

Само собой, если бы железобетон, который заливается в процессе ремонта, был сплошным, это действительно усилило бы конструкцию моста. Но через каждые 10-15 метров железобетонное покрытие обязательно прерывается термшвами. Фактически после ремонта поверхность моста будет состоять из нескольких десятков бетонных блоков, практически не связанных между собой - а поэтому с огромной силой давящих на опоры моста.

Еще один проблемный вопрос - арматурные пучки, стягивающие края моста. Еще во время ремонта 2012 года выяснилось, что эти пучки проржавели, их нужно менять. Для чего мост нужно закрывать, снимать с него все покрытие и натягивать пучки заново.

По словам очевидцев «ремонта», самые проблемные пучки просто обрезали, а остальные оставили как есть.

Сейчас, во время ремонта проезжей части, происходит точно то же самое. Часть пучков обрезаны или лопнули, а остальные будут залиты бетоном. Что, конечно, скроет их от глаз проверяющих - но отнюдь не улучшит качество моста.

Заройте ваши денежки...

Совершенно непонятна заявленная стоимость ремонта в 60 миллионов. Ремонтируется всего лишь проезжая часть длиной 400 метров и шириной около 19 метров. Это 7600 квадратных метров. Для ремонта нужно снять дорожное покрытие на этой площади, уложить арматуру, залить бетоном и заасфальтировать.

По словам иркутских строителей, стоимость всего бетона, асфальта и арматуры, требующейся для такого объема строительства, с лихвой вписывается в 15 миллионов рублей. Еще примерно столько же стоит труд рабочих. Куда испарятся остальные деньги - неизвестно...

А еще более неизвестно, сколько времени еще простоит мост, у которого опоры под каждым «Камазом» пляшут джигу...



Форма моста из арочной превратилась в ломаную.



Консоли обломаны, тротуар держится на тонкой доске.



Состояние тротуара после дорогостоящего "ремонта" в 2012 году.



Тротуар держится на "честном слове".



То, что осталось от поперечных стяжек.



Ряд арматуры и слой бетона - вот и весь незамысловатый "ремонт" 2014 года.

Автор: Ефим Даурский © Газета "Горожанин-Иркутск" РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 👁 33275 06.06.2014, 11:29
👍 1874

URL: <https://babr24.com/?ADE=126392> Bytes: 8903 / 8587 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ИРКУТНЫЙ МОСТ"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [Джем](#)

- [ВКонтакте](#)

- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Ефим**

Даурский.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)