

# Мост, который упадет. Мэрия Иркутска отчиталась о косметическом ремонте моста через Иркут

25 августа мэрия Иркутска победно отчиталась о завершении так называемого "ремонта" автомобильного моста через реку Иркут.

Для понимания ситуации необходимо процитировать пресс-службу мэрии:

*"Произведено полное переустройство мостового полотна, демонтированы старые конструктивные слои мостового полотна, установлена новая защитная монолитная железобетонная плита, произведена замена гидроизоляционного слоя, осуществлена замена деформационных швов, установлено дополнительное выравнивающее основание, произведена укладка асфальтобетона. Общая площадь производства работ составила 7 300 м<sup>2</sup>.*

*Кроме того был произведен ремонт пойменных пролетных строений с переустройством подходов и полной заменой дорожного покрытия.*

*Для того чтобы успеть сдать объект в указанные сроки, работы по ремонту Иркутского моста проводились в сменном и круглосуточном режиме. "*

О режиме "сменной и круглосуточной" работы Бабр уже **писал**: в разгар рабочего дня на месте работ была найдена брошенная техника и один рабочий, мечтательно смотревший вдаль. По всей видимости, "круглосуточный режим" осуществлялся только в последнюю неделю ремонта.

Однако проблема даже не в том, что 400 метров дорожного полотна ремонтировались почти пять месяцев, из-за чего Иркутск буквально погибал в пробках. Проблема в том, что катастрофическое аварийное состояние моста не было ликвидировано.

В переводе на простой русский язык отчет мэрии звучит так: было снято дорожное покрытие вместе с бетонным основанием и уложено новое. И все.

А проблема моста через Иркут - вовсе не в неровном дорожном покрытии. Проблема в том, что сама конструкция моста разрушилась, вследствие чего мост может рухнуть в любой момент. Произведенный ремонт проблему не решил: к конструкции моста ремонтники даже не притронулись. Новое дорожное покрытие только увеличило нагрузку на изношенную конструкцию.

Бабр попросил прокомментировать качество ремонта инженера М., который уже комментировал нам **состояние моста** в 2013 году:

*"Произведенный ремонт, конечно, требует серьезного изучения, но даже на первый взгляд видно, что он делался тяп-ляп. К конструкциям моста никто не притронулся - продольные несущие балки просто залили сверху бетоном. Вертикальные диафрагмы, которые со временем покосились, такими и остались. Заливка монолитного бетона только ухудшила ситуацию: теперь все колебания от каждой проходящей машины жестко передаются на конструкцию моста, еще больше расшатывая ее.*

*Необходимо понимать, что залитый сверху на продольные балки бетон не усилил мост. Бетон - не клей, он не скрепил старые балки, он лишь дополнительно нагрузил их.*

*Совершенно непонятно, что было сделано с деформационными швами. Такое впечатление, что они просто положены сверху на продольные балки. То есть верхняя часть дорожного покрытия будет компенсировать температурные расширения, а ее основание - нет.*

Также непонятно, о какой гидроизоляции идет речь. Если в дождь встать под мостом, то видно, что он протекает как решето через те самые деформационные швы. То есть грязная вода, смешанная с ГСМ, льется прямо в Иркут, что является серьезным нарушением природоохранного законодательства."

Напомним, что на ремонт дорожной части моста была потрачено 60 миллионов бюджетных рублей. Длина моста 400 метров, ширина 19 метров. 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.

Инженер М.:

"На самом деле, если ремонт вести качественно, то можно потратить и 60 миллионов. Но тут открывается широчайшее поле для, так сказать, экспериментов. Например, если заливать в качестве основания бетон не марки м400, как полагается, а м200, то можно сэкономить примерно вдвое. А уже через трое суток подмену не заметит ни одна комиссия. Если использовать арматуру диаметра не 16, а 12, то можно сэкономить еще вдвое. И так далее. Само собой, можно существенно сэкономить на рабочей силе: в сметную стоимость всегда закладывается зарплата по законодательству для сертифицированных российских рабочих, а на деле, как правило, используются дешевые неквалифицированные гастарбайтеры. Любой начальник строительства знает, что на всех этих ухищрениях можно уменьшить затраты почти вдвое."



Свежеотремонтированный мост. Проблема пробок, впрочем, не исчезла.



Мост не изменил свою форму после ремонта. Вместо арочной формы, компенсирующей нагрузки, мост через

Иркут имеет форму ломаной прямой. Это произошло из-за накопленного за десятилетия изменения формы берегов реки.



Деформационный шов.



Старая продольная балка, вид снизу. Видно, что бетон разрушился, и арматура подвергается коррозии.



Тротуар, сделанный в 2012 году. Видно, что на старые изношенные консоли вертикально поставили тонкую доску, сверху залили слой бетона толщиной 10 сантиметров, на него водрузили тяжелую ограду и столбы освещения. На чем держится вся конструкция тротуара - непонятно.



Это диафрагма, принимающая все нагрузки на мост.



Боковая часть диафрагмы. Хорошо видна степень ее разрушения.



Даже невооруженным глазом видно, что диафрагмы разъехались в разные стороны.



Поперечная балка - несущий элемент моста. Вид снизу. Металл и бетон разрушены.



Продольная балка моста. Вид снизу.



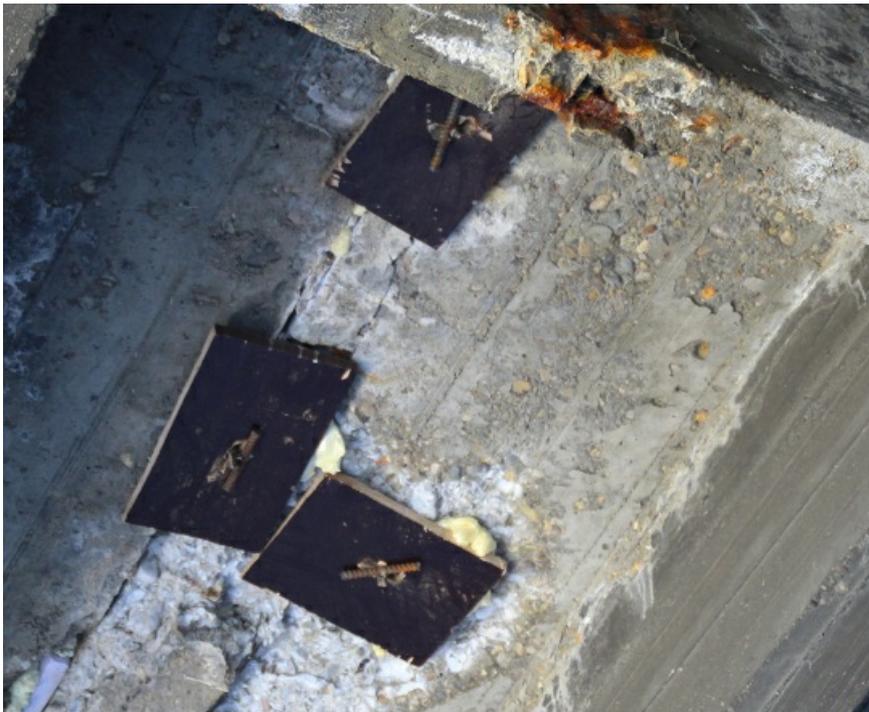
Деформационный шов. Вид снизу. Деревянные колышки забиты для того, чтобы плиты основания не "ходили" друг относительно друга.



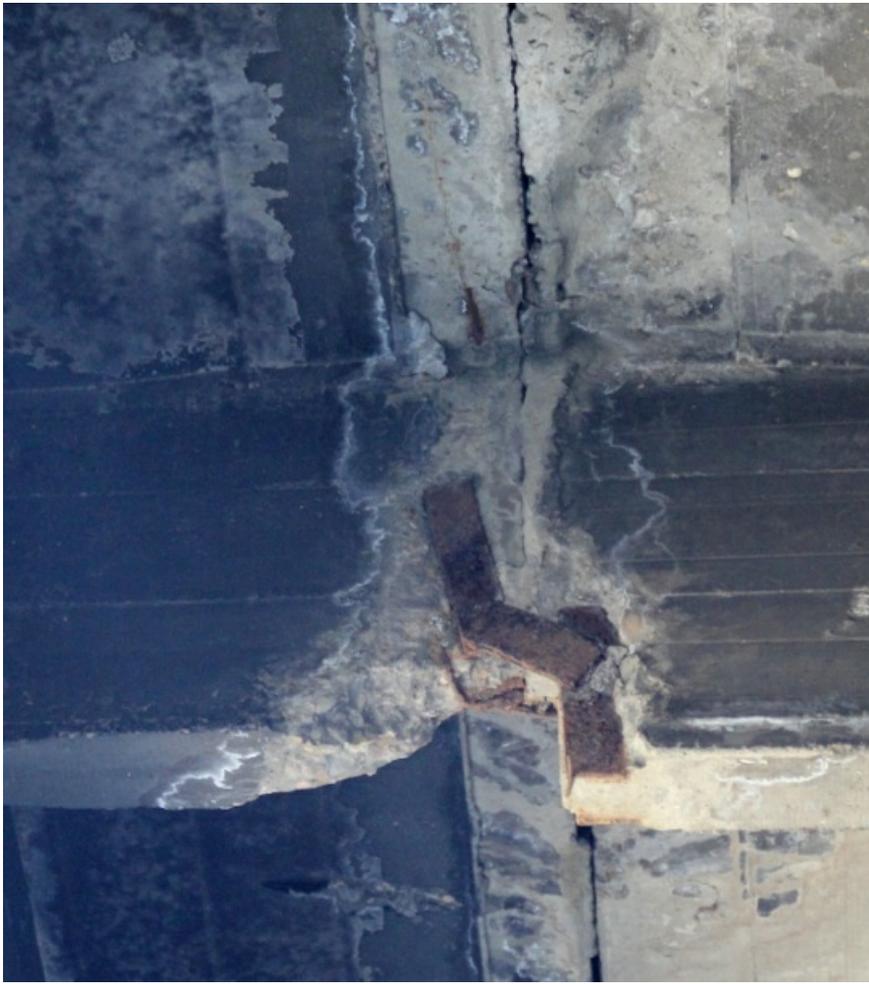
Так выглядят продольные балки моста снизу. Именно на них сверху, с другой стороны, был залит бетон и уложен асфальт.



Так выглядит основание консолей, на которых держится тротуар.



Так строители заделали сквозные дыры в продольных несущих балках моста. Снизу дыра прикрыта фанеркой, и залита сверху монтажной пеной. Торжество современных технологий.



Несущая балка, вид снизу. Бетон разрушен, металл коррозирован.



Еще один образец заделки сквозной дыры.



Несущая балка. Вид снизу. Все держится на честном слове и нескольких проволочках.



Несущая балка. Вид снизу.



Несущая балка. Вид снизу.



Несущая балка. Вид снизу.



А это край тротуара, сделанного в 2012 году.

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

## ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ДОРОГИ ИРКУТСКА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Вайбер](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)



Автор текста: **Максим Бакулев**, политический обозреватель.

На сайте опубликовано **3432** текстов этого автора.

### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto: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](#)