

Жилкинский мост рухнет?

По-прежнему главной нерешенной задачей Иркутска остается транспортная проблема. Отсутствие дорожных развязок и нормального дорожного покрытия, постоянные уличные пробки и узкие улицы. Каждый неискушенный в дорожном строительстве автовладелец и даже пешеход точно знает, что нужно для решения транспортного вопроса в городе - расширить дороги и достроить новый мост.

Но никто не знает, где на это взять денег. С новым мостом, в сущности, все ясно. На нет и суда нет. Поэтому приоритетным остается сохранение того, что мы уже имеем, а именно старых мостов.

Нижнеангарский Жилкинский мост был построен и торжественно сдан в эксплуатацию в далеком 1978 году. Но до сих пор иркутяне именуют его "новым", и, может быть, именно поэтому городские власти больше двадцати пяти лет не считали необходимым ремонт этого сооружения. А между тем, за годы эксплуатации у моста накопилась масса проблем. Начнем с того, что сам проект моста - это определенная инженерная мысль. В сущности, это был первый мост подобной конструкции, и поэтому, по закону первого блина, у нашего моста оказались некоторые технические недоработки. Главной такой недоработкой оказалось отсутствие смотровых тележек и ходов. То есть, по мосту можно ездить и даже ходить, глядеть на него в бинокль с берега или с проплывающего корабля - и только. Подобраться и пощупать изнутри невозможно - не предусмотрено проектом. За долгие годы невнимания к сооружению процессы разрушения стали практически необратимыми. На опорах буквально "росла" грязь - кусты и деревья, не говоря уже о ржавчине, ведь за двадцать шесть лет центральную металлическую пролетную часть моста ни разу не красили. К тому же, строительство моста происходило в эпоху социализма, когда на всем пытались сэкономить. Вот и сэкономили на граните при возведении речных опор, заменив его бетоном. У бетона есть такое свойство - морозостойкость, в данном проекте использовался бетон с морозостойкостью триста циклов. То есть, предполагалось, что триста раз опоры замерзнут и оттают, при этом не потеряв своей двадцатипроцентной прочности. Ни строители, ни проектировщики не учитывали, что именно в этом месте Ангара не перемерзает зимой, а уровень воды, который напрямую зависит от местной ТЭЦ, постоянно изменяется. ТЭЦ сбросила воду - опоры в результате подтопления растаяли. Уровень воды уменьшился - опоры оголились и замерзли. В результате чего все 300 циклов прошли за 10-15 лет, а морозостойкий бетон начал разрушаться.

Общая протяженность моста больше километра. При этом центральная металлическая пролетная часть моста - 350 метров. Это четыре с лишним тысячи тонн металла. Каждое утро, нагреваясь на солнце, металлическая часть моста за счет расширения при нагреве уходит в сторону. Конструкция моста такова, что он все время находится в динамике. Добиться жесткости соединений в подобном строительстве нельзя, и даже опасно, ведь Восточная Сибирь - зона сейсмическая. Мост, словно живой, движется по предусмотренным каткам и тянет за собой центральные опоры. Это движение и может стать дополнительной причиной разрушения.

В 2004 году Саратовский Институт - "ПроектМостореконструкция" производил оценку состояния моста. Вывод и заключение по результатам обследования таковы, что состояние сооружения, в соответствии с требованиями, было оценено как неудовлетворительное.

За разъяснениями мы обратились к организации, которая когда-то и воздвигла Жилкинский мост, а конкретно к генеральному директору ОАО "Иркутскмостострой" Ивонину Владимиру Александровичу.

- Мы сделали все, что было предусмотрено проектом. Тогда занизили сметную стоимость и именно поэтому не предусмотрели смотровых площадок. Но мы стараемся решить эту проблему. В прошлом году нами было смонтировано 6 смотровых тележек, благодаря чему специалисты теперь имеют возможность заглянуть "внутрь" моста. Но в этом году нам не выделили на эти работы ни копейки, мы уже два месяца работаем фактически бесплатно. Душа болит за детище, но что мы можем сделать? Сейчас я занимаюсь составлением докладной по этому мосту на имя мэра города. Ведь если завтра случится катастрофа, деньги найдутся сразу, и огромные. А усилия на восстановление понадобятся куда большие, чем на ремонт. Страшное дело, сколько там нужно работы. Ведь такое сооружение стоит под нагрузками! Центральная русловая часть моста - это

восемьдесят тонн высокопрочных болтов и двадцать два километра сварки. Если, например, болт ослаб - его надо заменить, либо сделать натяжку до проектного усилия. Если появились трещины в сварочных швах, что естественно при эксплуатации и больших динамических нагрузках, - вырезать этот шов и снова заваривать. Опорные части давно не чистились, доступа нет. Внутри, там, где катки, - мусор. Он не дает мосту двигаться нормально. И все опоры уже пора ремонтировать, одевать их в металл. Аварийный мост в городе, и никто не хочет обращать внимания - ни исполнительная власть, ни городская, ни депутаты. Потому что их это не волнует. А если что-то случится, придется вкладывать в десятки раз больше, чтобы ликвидировать последствия. Мы готовы ремонтировать и строить, для этого у нас есть специальная техника и высококлассные специалисты, инженеры, монтажники-высотники. Но сколько еще мы сможем проработать за счет собственных средств?

Несколько лет назад была создана Служба Эксплуатации Мостов города Иркутска. Сейчас именно эта служба занимается проблемами Жилкинского и других мостов, производит ремонт по мере сил и средств совместно с 31-ым Мостоотрядом ОАО "Иркутскмостострой", который у СЭМ на подряде.

Директор МУП - Служба Эксплуатации Мостов Ткач Анатолий Владимирович:

- Плохо построили или хорошо - однозначно сказать теперь нельзя. Госкомиссия поставила оценку "отлично". Мост живет своей жизнью, и наша задача именно в том, чтобы продлить эту жизнь на как можно более длинный срок. В принципе, за последние годы на Жилкинский мост обратили внимание и потихоньку выделяют деньги. В 2003 году было выделено порядка двух миллионов рублей, а в 2004 году мы потратили пять с половиной миллионов. Сегодня, конечно, самые главные деньги уходят на строительство нового моста. Но работы по ремонту все равно идут. Мост не красили с момента сдачи в эксплуатацию, хотя по техническим нормам окраску положено производить раз в пять лет. Загвоздка в том, что на мост просто не выбраться по причине отсутствия смотровых ходов. В прошлом году, совместно с подрядчиком, мы начали делать смотровые тележки и смогли покрасить в один слой краски пролет в 106 метров. В этом году мы ставим перед собой задачу закончить окраску металлического пролетного строения. Огромная проблема с барьерным ограждением. Дело в том, что в период строительства сэкономили не только на опорах, но и барьерные ограждения сделали бетонные. Уже два года подряд мы занимаемся ремонтом ограждения, одеваем его в металл. Это очень трудоемкая работа: нужно отдолбить до конца развалившийся бетон, поставить металлический лист, заварить арматуру. В 2003 году мы сделали 350 метров барьерного ограждения. А в 2004-ом четыре пролета по 42 метра. В лучшем случае, в этом году мы попытаемся сделать еще десять пролетов по 42, то есть, дай Бог, что работу по ремонту барьерной "волны" мы закончим к 2007 году.

Еще одна головная боль - это швы на стыках. Выполнены они плохо, не выдержаны по техническим нормативам. Единственное, что мы пока можем делать - два раза в год подсыпать их асфальтом, чтоб люди могли ездить. Швы постоянно разрушаются. Для проверки состояния опор моста мы будем привлекать водолазов - только так можно будет произвести обследование надводной и подводной части опор. Трудности у нас и технические, и экономические, но мы будем продолжать работы. В этом году на ремонт Жилкинского моста бюджет выделил четыре с половиной миллиона рублей.

Сам мост, являясь основным городским путепроводом, по которому идут тяжелые грузовики и вообще основной автомобильный поток, - сооружение впечатляющее. Невозможно оценить весь титанический труд, который вложен в него, глядя через лобовое стекло несущегося авто. Для этого нужно остановиться хоть на секунду, замереть и почувствовать, как он качается под ногами, увидеть его реальные размеры.

Кто виноват в том, что мост разрушается? Строители, которые сдали мост с многочисленными недоработками, или эксплуатационная служба? Виноватых можно искать очень долго. А пока мы будем этим заниматься, может случиться катастрофа. Почему железнодорожные мосты стоят по сто лет и даже больше? Просто за ними следят. Каждый день железнодорожники осматривают мосты, не появились ли трещины, ржавчина. А в нашем случае, только спустя двадцать лет, наконец, стало понятно, что мост следует ремонтировать периодически.

От строительства в семьдесят восьмом году в русле реки остались временные опоры, которые до сих пор не разобрали. А это деньги, это бесхозный металл. Если вы перегнетесь через перила и внимательно всмотритесь в воды Ангары, то обнаружите затопленную баржу под мостом. Не только в воде, но и по берегам от стройки осталась масса металлических обрезков-конструкций, которые теперь режут любители легкой наживы и на санках отвозят в пункты приема. Городу двадцать лет не нужен был этот металл, и, возможно, кому-то даже на руку, если этот "мусор" вокруг моста растащат по частям.

В Иркутске постоянно не хватает денег, и с этим не поспоришь. Бюджет не резиновый, деньги нужны

больницам, школам, деньги нужны везде, а коротким бюджетным "одеялом" не прикроешь все брешки. Осенью прошлого года постановлением мэра в Иркутске была создана Комиссия по состоянию мостов. Первое ее заседание состоится весной и будет посвящено старому Ангарскому мосту - там тоже много проблем. Мостов в городе много, и состояние любого из них далеко от удовлетворительного. И если завтра случится беда с любым из этих мостов, понадобятся куда большие денежные средства для того, чтобы устранить последствия. Ждать постройки нового моста мы можем еще не один год, да и он не сможет, по сути, решить транспортной проблемы. Главное - сохранить то, что мы уже имеем, не важно, кто и как это строил. Иначе, за будущее города не сможет поручиться никто.

Автор: Оксана Цепилова

Город Авто

© Babr24.com

ИРКУТСК , ИРКУТСК

👁 2914

09.03.2005, 19:48

👍 185

URL: <https://babr24.com/?ADE=20271>

Bytes: 10164 / 10164

Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [Джем](#)

- [ВКонтакте](#)

- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

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: eqquatoria@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](#)