

Старый ангарский мост закроют

Сроки закрытия зависят от наличия денег и от введения в эксплуатацию нового мостового перехода.

Ангарский мост вошел историю не только благодаря уникальной конструкции. Основные работы по его возведению были проведены в рекордные сроки — за два года, а на строительстве грандиозного сооружения трудилось почти полторы тысячи человек. Когда в 1936 году мост был сдан в эксплуатацию, он стал самым крупным на территории СССР по величине пролета — арки длиной 80 метров до этого времени никто не строил. Сейчас Ангарскому мосту больше 70 лет, и он ни разу не видел капитального ремонта, хотя необходимость в нем назрела давно. По нормам БТИ, срок службы металла составляет 60 лет, железобетона — 80. Поэтому специалисты пришли к выводу, что старичку пора пройти полную реконструкцию, иначе ждать от него можно всякого...

Мост связал город с железной дорогой

Анатолий Ткач, директор МУП «Служба эксплуатации мостов» Иркутска, относится к Ангарскому мосту как к живому существу.

— Когда человеку исполняется 70 лет, у него, естественно, появляется множество проблем со здоровьем. Так и нашему мосту-старичку уже совсем несладко живется, и старым его называют потому, что относятся с уважением,— отмечает Анатолий Владимирович.

Несмотря на то что мост когда-то проектировался с 50-процентным запасом прочности — под развивающийся транспорт и нагрузку, — жизнь за прошедшие годы изменилась настолько, что старику действительно стало тяжело.

Изначально мост через Ангару проектировали для того, чтобы связать историческую часть города с железной дорогой, и особо в этом нуждался завод тяжелого машиностроения имени Куйбышева, расположенный в правобережье. Проектировщики рассчитали возможную нагрузку на мост с учетом того, что по узкоколейке, сразу предусмотренной в проекте, будет следовать железнодорожная платформа весом 80 тонн.

Поставленным задачам построенный над Ангарой мост отвечал полностью — помимо автогужевого транспорта по нему шли вагоны с тяжелым грузом. Однако в 1955 году жизнь железобетонного перехода, соединяющего два берега, осложнилась — по городу разрешили движение транспорта в четыре полосы, и автомобили начали ездить прямо по путям.

В 1979 году возникла еще более серьезная проблема — город нужно было обеспечить тепловой энергией Иркутской ТЭЦ, и по конструкциям моста проложили теплотрассу — дополнительная нагрузка составила 2 тонны на погонный метр.

В результате к одной из праздничных дат, 50-летию моста, его жизнь решили немного облегчить. Борис Говорин, будучи в то время мэром Иркутска, предложил руководству ИЗТМ рассмотреть возможность демонтажа узкоколейки, и в 95-м году ее не стало. В том же году был осуществлен ремонт трамвайных путей, а через 11 лет эти работы повторили. Но ремонт одной лишь проезжей части мост излечить не может. Поэтому администрация Иркутска заказала разработку проекта капитального ремонта старого моста.

Снести нельзя оставить

Первая стадия проектных работ уже завершена — в прошлом году были проведены обследование и анализ технического состояния моста. Специалисты посчитали нагрузку, возраст сооружения и пришли к выводу: пора что-то делать.

На заседании технического совета ОАО ИркутскгипродорНИИ (проектная организация) специалисты обсуждали разные варианты и высказывали смелые идеи.

Первым делом им было необходимо решить вопрос, отремонтировать старый мост или построить новый. В результате обсуждения технический совет посчитал, что нужно произвести капитальный ремонт, и мост послужит людям еще 30—50 лет...

Также члены совета размышляли, расширить ли проезжую часть до шести полос или оставить как есть.

— Сегодня у нас четырехполосный мост, ширина проезжей части 13 метров, — говорит Анатолий Ткач. — Расширение повлекло бы серьезное увеличение затрат, но не только — потребовались бы новые речные опоры, а Ангарский мост построен классически, как по учебнику, — в самом узком месте реки, которое не изменяет своих размеров на протяжении многих лет. В общем, «мостовая мысль» склонилась к тому, чтобы восстанавливать мост именно в четырехполосном варианте.

Этот вариант предусматривает и сохранение трамвайных путей, только новой, современной конструкции. Трамвай остается главным транспортным средством, вывозящим народ с вокзала, поэтому лишить горожан и гостей Иркутска трамвайного сообщения специалисты не решились. А вот о троллейбусе сразу сказали: нельзя, этому виду транспорта требуется ширина проезжей части в 16,3 метра.

Один из главных выводов, сделанных техническим советом, звучит как предписание для Иркутскэнерго: теплотрассу нужно демонтировать. Как она пройдет — будет это дюкер под водой, отдельный вантовый мост или что-то еще, — неизвестно.

— Это уже не наши вопросы, — отмечает Анатолий Ткач. — Мы знаем одно: теплотрассу нужно убирать.

Слабое место моста — металлическое

Наиболее слабым местом мостового перехода является металлический путепровод над железнодорожными путями, и он встанет на ремонт в первую очередь.

— Весь мостовой переход состоит из нескольких составляющих: железобетонных эстакад, идущих с правого и левого берегов, речной части, съезда, который ведет на улицу Джамбула, и металлического путепровода, который ведет на улицу Маяковского, то есть прямо к вокзалу, — поясняет Анатолий Владимирович. — Металлический путепровод четырехпролетный, длиной примерно 106 метров. Металл служит 60 лет, и ремонтировать эту часть моста нужно как можно быстрее.

Анатолий Ткач предполагает, что, как только будет готов общий проект реконструкции моста (а это произойдет в этом году), начнется детальная проработка проекта металлического путепровода, потом будет размещен заказ на заводе, и примерно в 2009—2010 годах путепровод встанет на ремонт.

— Эта стадия ремонта зависит только от наличия денег. Горожанам же она мешать не будет, появятся лишь небольшие неудобства, — замечает Анатолий Владимирович. — Закроется съезд на Маяковского, движение пойдет по Джамбула.

Капитальный ремонт всего моста может начаться уже не только при наличии денежных средств, но и при условии полного ввода в эксплуатацию нового мостового перехода через Ангару. По предварительным прогнозам, это событие может случиться в 2011 году. А вот на сколько лет закроют мост, прогнозировать никто не решает. Когда-то Ангарский мост был построен за два года, Жилкинский возводили почти десять лет, строительство нового мостового перехода тоже приближается к десяти годам.

— Если будут деньги, за два года завершить все работы можно, — обнадеживает Анатолий Ткач. — Пока сроки не определены, ответы по ним даст проект.

Без имени

У иркутских мостов нет названий. Специалисты их называют так, как записано в проектной документации, а там все одно и то же: «Мост через Ангару в городе Иркутске». Так называются и старый Ангарский, и Жилкинский мосты. Наименование строящегося над Ангарой сооружения отличается лишь тем, что вместо слова «мост» к нему применяется словосочетание «мостовой переход».

Во многих городах, когда мостов становится много, появляются постановления об их названиях. В Иркутске же пока с мостами полная путаница. У речников свои названия — Иркутский, Жилкинский, у прочего населения свои — старый мост, новый (причем новым называют и Жилкинский, и строящийся); «у барахолки». Сотрудники ГАИ мосты обозначают по-своему, по названиям улиц — «в створе Маяковского и Степана Разина».

Также примечательно, что перед мостами в Иркутске нет специальных табличек с названиями рек, поэтому даже коренные иркутяне часто путают Иркут с Ангарой, а о Сарафановке слышали только то, что где-то она есть, а где конкретно, не знают — указатели-то отсутствуют.

Автор: Юлия Улыбина © Номер один ИРКУТСК, ИРКУТСК 👁 6649 25.05.2007, 11:01 📄 597
URL: <https://babr24.com/?ADE=38008> Bytes: 7596 / 7568 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

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

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](#)