

## Обходной манёвр

Проходящий по территории Иркутска Московский тракт - явление ненормальное со всех точек зрения, и прежде всего с экономической.

Не случайно в середине 90-х начали строительство обходной дороги. В районе села Мамоны был подготовлен дорожно-строительный комплекс, велись земляные работы, возводились искусственные сооружения. С ликвидацией централизованного дорожного фонда стройку забросили. Сейчас, когда город задыхается от автомобильных пробок, снова заговорили об этом проекте. Как складывается ситуация на этот раз? Как скоро поедем по объездной вокруг Иркутска? - интересуюсь у начальника управления автомагистрали Красноярск - Иркутск Александра Сулова.

- Проект объездной 24-километровой дороги Вдовино - Чистые Ключи "распечатан" по новой. Он прошёл через все экспертизы и согласования, утверждён Федеральным дорожным агентством. В середине ноября состоялись тендерные торги, в которых приняли участие четыре подрядчика: две московские дорожно-строительные корпорации ("Трансстрой" и "Запбамстроймеханизация") и две местные (ЗАО "Труд" и "Агродорспецстрой"). Наилучшие условия выполнения контракта, как по цене, так и по предоставленным гарантийным обязательствам, предложил "Труд". А ещё фирма отказалась от аванса, заявив, что начнёт подготовительные работы за счёт собственных оборотных средств. По баллам она набрала больше конкурентов и получила контракт.

### **- Обход Иркутска - стройка не рядовая. Как она будет финансироваться?**

- Общая стоимость объекта в ценах 2007 года составляет 2,6 млрд. руб., из них 2,3 млрд. руб. планируется потратить на строительно-монтажные работы. Что касается времени строительства, то оно рассчитано с учётом нормативных сроков и заложенного по годам финансирования. Согласно свёрстанному на три года бюджету РФ, нынче на новостройку выделено 20 млн. руб., на следующий год - 600 млн. руб., на 2009-й - около 1 млрд. руб., столько же на 2010 год. Правда, у подрядчика есть желание закончить объект раньше срока.

### **- Деньги, что и говорить, немалые. Что будет представлять собой объездная дорога?**

- Большие затраты вызваны огромными объёмами работ, наличием искусственных сооружений, сложностью рельефа. Дорога пройдёт по незаселённым местам, минуя посёлки Баклаши и Введенщина, по землям лесного агентства и землям сельскохозяйственного значения. Местность пересечённая, будут на ней и глубокие выемки, и высокие насыпи. Достаточно сказать, что высота насыпи на отдельных участках может достигать 20 метров.

На трассе два моста: 38-метровый через р. Вересовку на въезде и 300-метровый иркутный в районе пос. Баклаши. Дорогу "пронзят" несколько водопропускных труб. На входе и выходе - оригинальные путепроводные развязки. Ширина земляного полотна - 15 м, проезжей части - 8 м (две полосы движения по 3,75 м). Словом, дорога второй технической категории с двухуровневыми развязками.

### **- Откуда начнётся отсчёт строительства?**

- Остаток дней нынешнего года и выделенные 20 млн. руб. уйдут на подготовку территории под строительные работы и по землеотводу. На следующий год, согласно календарному графику, за дело примутся мостовики, начнётся строительство искусственных сооружений, разработка участков, где запланированы выемки. 600 млн. руб. - это практически четвертая часть объёмов строительно-монтажных работ, которая должна быть выполнена в 2008 году. Повторяю, объект сложный, тяжёлый. Одной земли требуется подвезти и перелопатить около 4 млн. куб. м.

### **- Александр Геннадьевич, а как обстоят дела на не завершённых строительстве участках автодороги М-53 "Байкал", в частности на Тайшетском обходе, других объектах?**

- У нас есть поэтапная программа развития наших участков на М-53 и М-55 "Байкал" до 2010 года, которую мы всеми силами стараемся реализовать. На первом этапе - ликвидация гравийных разрывов между Тайшетом и Тулуном. Планируем завершить эти работы до 2010 года. К этому времени будем иметь полностью законченный обход г.Тайшета (24 км) и примыкающие к нему участки дороги (1224 - 1251 км), 24-километровый (1296 - 1320 км) Замзор - Камышет, строительство которого ведёт ОАО "Братскдорстрой-1". С вводом этого участка мы практически избавляемся от гравийных разрывов. Более того, будем иметь современную дорогу второй технической категории. Кстати, достраивать оставшиеся 7,5 км Тайшетского обхода будет ЗАО "Труд".

Второй этап - обход г. Тулуна. Для автомобилистов этот город давно стал притчей во языцех. В чём здесь проблема? Во-первых, движение по городу с его узкими улицами и прямыми углами поворотов. Во-вторых, паводки. Высота насыпи на подходах к Тулуну позволяет осуществлять движение транспорта, а в самом городе отметки ниже, вот и топит его каждую весну.

Последнее наводнение перекрыло движение автомагистрали на несколько суток. Чтобы избежать подобных последствий, разгрузить город, будем строить глубокий протяжённостью более 50 км обход. У нас уже имеется обоснование инвестиций, будем приступать к разработке инженерных проектов.

Участок дороги М-55 "Байкал" (26-106 км) с переходами через горы и перевалы автомобилисты прозвали "бутылочным горлом". Будем проектировать и прокладывать дорогу по новому направлению, увеличивать радиусы, уменьшать уклоны. На участке от Слюдянки до Байкальска обстановка ещё круче. Лежит дорога на "полке": внизу - железная дорога, сверху - Хамар-Дабан. Экстремальные природные условия создают здесь непростую обстановку как для транспортников, так и для обслуживающих трассу дорожников. К тому же строительство дороги "Амур" (Чита - Хабаровск) близится к завершению, это прибавит нам 3-4 тысячи единиц авто в сутки.

#### **- Помнится, одно время разгорелись нешуточные дискуссии по обходу Слюдянки. Чем они закончились?**

- Есть несколько вариантов решения этого вопроса. Один из них - глубокий обход от Байкала вправо. Второй - пройти посёлок с двух сторон: по береговой полосе и по нагорной части. Сейчас проектировщики прорабатывают оба, согласовывают их с ГИБДД, местным муниципалитетом. Будет выбран тот, который устроит все заинтересованные стороны.

#### **- А чем закончились разговоры о передаче вашему управлению ряда региональных дорог, в частности дороги "Виллюй"?**

- Областная администрация подготовила пакет документов на приём-передачу дороги Тулун - Братск - Усть-Кут - Верхнее Марково ("Виллюй"). В Росавтодоре согласован вопрос о приёме передачи 700 км - того, что зарегистрировано и действительно представляет собой дорогу как инженерное сооружение. Я не веду речь о зимнике (500 км), с которым ещё не до конца понятно, как принимать его в реестр федерального имущества. Сейчас эти документы рассматриваются в территориальном управлении Росимущества, есть протокольное решение закрепить дорогу в оперативное управление за нашим управлением с 1 января 2008 года. Мы готовы к этому: комиссионно на неё выезжали, осмотрели, обмерили, просчитали и объявили торги на её содержание. Думаю, что подрядчики, которые её прежде содержали, станут участниками нашего конкурса. Это в основном подразделения Дорожной службы Иркутской области, её Братский и Усть-Кутский филиалы.

Словом, следующий год заставит нас работать ещё интенсивнее и напряжённее, чем уходящий. Но мы к этому готовы.

#### **- Александр Геннадьевич, а как бы вы оценили готовность подведомственных дорожных организаций к работе в зимних условиях?**

- Экстремальные природные условия текущей зимы с её снежными заносами, морозами и оттепелями создали непростую обстановку на дорогах Прибайкалья. Но нас это не застало врасплох, как это нередко случалось в прежние времена. Заранее были заготовлены противогололёдные материалы: песок, отсев, соль... На крутых подъёмах и спусках создали локальные запасы материала, которым при случае можно воспользоваться. Содержащие дорогу коллективы работают или в дежурном, или в патрульном режиме. Во время снегопада и после него на трассу выходят комбинированные дорожные машины, автогрейдеры, погрузчики, бригады дорожных рабочих. Весь наличный парк снегоборочной техники всегда в полной готовности, все водители переведены на круглосуточное дежурство. Люди обеспечены всем необходимым для работы в условиях,

близких к чрезвычайным: тёплыми стояночными боксами и мастерскими, комнатами отдыха и горячей пищей.

Слаженная работа дорожников позволила повсеместно обеспечить бесперебойное сообщение. Надеюсь, что так будет на протяжении всей зимы.

Автор: Александр Антоненко © Восточно-Сибирская правда ПРИБАЙКАЛЬЕ, БАЙКАЛ 👁 1730 11.12.2007, 16:59  
👍 139

URL: <https://babr24.com/?ADE=41752> Bytes: 8311 / 8262 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### 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: [krsyar.babr@gmail.com](mailto:krsyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

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

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

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

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)