

## Строительство обхода Иркутска закончится не позднее 2010 года

С задержкой на целый год началось возведение моста через Иркут на строительстве обхода областного центра.

Согласно проекту объездной дороги, соединяющей трассы М-53 и М-55, всего будет построено две переправы – через реки Иркут и Вересовку. Однако, несмотря на отставание от графика, ФГУ «Управление дороги «Прибайкалье» рассчитывает наверстать упущенное и закончить работы, как и планировалось, не позднее 2010 года.

«Корреспондент газеты «Областная» первым проехал по объездной дороге». Эта фраза постоянно вертелась в моей голове, когда вместе с заместителем начальника отдела строительства ФГУ «Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск», куратором объекта Александром Тюкавкиным мы отправились на строительство обхода Иркутска. Проблема в том, что эффектное начало текста не совсем соответствовало бы действительности. На служебном автомобиле мы действительно проехали по части строящейся магистрали. Но основной путь лежал по дороге, соединяющей поселки Пионерск и Мамоны и проходящей неподалеку от будущей трассы. Хотя дорогой этот путь можно назвать весьма условно – проехать здесь можно только зимой, да и то не на всякой машине. Куратор объекта вспоминал, что прошлым летом они застряли здесь на «Урале».

Сворот на объездную дорогу с автомагистрали М-55 находится между Шелеховом и поселком Горячие Ключи, в 26 км от Иркутска. Контур будущего обхода видны сразу – вырубленная просека показывает нужное направление. В районе М-55 работает субподрядная организация «Дороги Приангарья». Сейчас у дорожников здесь временный перерыв – оформляются документы на отведение карьеров, идет отладка техники.

А вот около Иркутска работа кипит. В декабре сюда зашел Улан-удэнский мостостроительный отряд N 34, которому предстоит возводить мосты через Иркут и Вересовку. Первоначально, еще в ходе проведения конкурса на строительство обхода Иркутска, субподрядчиком был заявлен Московский мостостроительный отряд N 125, зарекомендовавший себя на строительстве моста через Ангару в Иркутске. Однако в процессе обсуждения деталей контракта и стоимости работ с генподрядчиком – ЗАО «Труд» – мостовики отказались от участия в проекте. Последующие переговоры почти на год отодвинули начало стройки.

– В настоящее время здесь ведутся работы по устройству фундамента береговой опоры – пробурены две скважины под буронабивные столбы, туда опущены каркасы, залит бетон, – поясняет Александр Тюкавкин. – Будущий мост будет стоять на шести опорах – двух береговых и четырех русловых. В свою очередь береговые опоры состоят из шести столбов, русловые – из восьми и десяти столбов глубиной до 16 м.

Прежде чем ставить опоры в русле Иркуты, рабочие искусственно наращивают толщину льда. Место будущих работ расчищают от снега, который имеет малый коэффициент теплопроводности и защищает лед от промерзания. После этого на лед выкладывают доски, которые заливают водой. Процедура повторяется несколько раз, пока участок реки не превратится в «слоеный пирог» из льда и древесины необходимой толщины. Чтобы 65-тонный бурильный станок Yutong безопасно работал на «армированном» льду, его поставят на сваи.

– Согласно плану, мост через Иркут будет построен между поселками Баклаши и Пионерск, – комментирует куратор объекта. – В этом месте ширина реки около 170 м. Длина иркутского моста будет равна 280 м. Движение по нему пойдет по двум полосам, плюс с каждой стороны будет по двухметровой полосе безопасности. Ширина проезжей части – 11,5 м, с двух сторон технологические тротуары по 0,75 м. Пока на реке стоит лед, необходимо выполнить работы по устройству русловых опор. По проекту бетонирование этих опор должно вестись именно со льда. Конечно, существуют и другие технологии, к примеру, бетонирование с баржи, но это влечет увеличение стоимости работ, что совершенно не нужно ни подрядчику, ни заказчику.

На левый берег Иркутка наш автомобиль переезжает по официальной ледовой переправе у поселка Пионерск, что в сотне метров от места строительства моста. Рядом с поселком дорожники вырыли водоотводную канаву. Дополнительные работы были необходимы, чтобы ручей, протекающий у подножия сопки, не пересекал объездную дорогу. Искусственная протока изменила русло ручья так, чтобы он не мешал строителям и не затапливал частные огороды.

Дорога из Пионерска в поселок Мамоны частично проходит параллельно со строящимся обходом. Объехав стороной Мамоны, мы выезжаем на федеральную трассу М-53. С этой стороны работы ведутся возле поселка Вдовино. Буквально в 100 м от магистрали идет строительство моста через реку Вересовку.

– На данном объекте уже забиты сваи двух береговых опор. Вторая и третья опоры русловые, здесь уже пробурены и забетонированы буронабивные столбы. Фундаментная часть выполнена под все опоры. К концу февраля рабочие положат балки на средний пролет моста. Полностью работы планируется закончить к концу лета. После этого рабочие и дорожная техника будут переброшены на строительство моста через Иркут или останутся возводить путепровод через М-53 – в этом месте запланирована двухуровневая развязка, – рассказал Александр Тюкавкин.

Мост через Вересовку короче иркутского (всего 59 м), но зато шире – проезжая часть 19 м, также два технологических тротуара по 0,75 м. Мост рассчитан на четыре полосы движения.

– В настоящее время на обходе Иркутска полностью выполнена рубка леса, на 60% устроено земляное полотно. По итогам работ в 2008 году мы отстаем по строительству мостовых переходов и незначительно – по устройству земполотна. Перед генподрядчиком мы ставим задачу увеличить производительность труда и ликвидировать отставание от графика. Срок окончания работ остается прежним – конец 2010 года, – подчеркнул куратор объекта.

Дорогу вокруг Иркутска жители региона ждут давно. Строительство объездной начиналось еще в конце 1990-х годов. Потом объект на долгие годы был заморожен. Дорожники вернулись сюда лишь в декабре 2007 года.

В заключение немного сравнительной арифметики. Если ехать с автомагистрали М-53 на М-55 (или обратно) по улицам Иркутска и Шелехова, получается 45 км пути. Протяженность обхода – 24 км, то есть почти в два раза короче. Но гораздо приятнее думать о том, что значительно сократится время в пути – ведь не нужно будет стоять в иркутских пробках.

Комментарий:

Главный инженер ФГУ «Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск» Виктор Панов:

– Программа строительства и реконструкции федеральных автомобильных дорог в Иркутской области в настоящее время находится на рассмотрении в Росавтодоре. Программа текущего и капитального ремонта автодорог на 2009 год сокращена на 15%. По предварительным данным, на строительство обхода Иркутска на этот год должен быть выделен 1 миллиард рублей, плюс 250 миллионов, оставшихся не освоенными в 2008 году. И я не думаю, что по объездной дороге будут большие изменения. Финансирование было возобновлено в рамках объединения области и Усть-Ордынского Бурятского автономного округа и находится под контролем федерального центра. Сейчас для нас это основной объект, ведь город просто задыхается от пробок. Сроки сдачи обхода остаются прежними – конец 2010 года. Я считаю, что генподрядчик в этом году должен отработать лучше, чем в прошлом, и наверстать отставание от графика.

Помимо продолжения работ на обходе Иркутска в 2009 году мы планируем ввод в эксплуатацию обхода Тайшета. Здесь из 24 км две трети уже построено. Остался последний пусковой комплекс протяженностью 7,5 км. Путепровод на обходе уже готов, осталось закончить работы по укладке земполотна и асфальтового покрытия.

В планах на текущий год – строительство 17 км дороги Тайшет – Нижнеудинск. В прошлом году здесь на 10 км сократились имеющиеся гравийные разрывы. Если намеченное на год осуществится, на этом направлении останется построить около 45 км.

Что касается участка федеральной трассы М-53 от Тулуна до Нижнеудинска, то здесь в течение года будут вестись ремонтные работы. В этом году мы планируем отремонтировать 15 км. Кроме этого, в счет экономии по торгам мы просим у Федерального дорожного агентства дополнительного финансирования на ремонт еще 25 км дороги. От Тулуна в сторону Куйтуна в течение года будет отремонтировано 10 км автотрассы.

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

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

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