

ОТ ДО ТЕМА ДНЯ

ДОРОГИ ПРИАНГАРЬЯ



Губернатор Иркутской области вручает работникам дорожной службы региона новую технику. Фото Андрея Федорова

Серьезные задачи – достойные решения

Взаимодействие Иркутской области с федеральной властью перешло в активную фазу. Проблемам региона стало уделяться больше внимания, в том числе и дорожным. Губернатор области Дмитрий Мезенцев провел огромную работу, результатом которой стало перечисление средств на дороги региона из федерального бюджета. Ярким свидетельством тому служит масштабное финансирование в этом году. Полмиллиарда рублей выделено на программу «Дороги Иркутска», около 1 млрд рублей – на завершение строительства объездной дороги вокруг Иркутска, 118 млн рублей – на ремонт транзитного участка автодороги М-53, проходящего через Усолье-Сибирское, 621 млн рублей – на строительство третьей очереди мостового перехода через реку Ангару. На приобретение специальной техники для дорожной службы Иркутской области в 2010 году выделяется около 250 млн рублей: 27 млн рублей – из областного бюджета, около 70 млн рублей – из федерального, остальные 150 млн рублей поступят по лизинговой программе. Губернатор отметил, что все машины уже распределены по 17 филиалам Дорожной службы, обслуживающим дороги во всех районах Приангарья. Кроме того, предприятие смогло войти в федеральную программу 30/70, по которой уже в этом году будет приобретена техника на сумму 92 млн рублей.

Продолжение на стр. 2

Будучи убыточным предприятием, ОАО «Дорожная служба Иркутской области» планирует закончить текущий год с валовой (чистой) прибылью в 38 млн рублей. Есть все предпосылки для этого. А ведь год назад компания, накопившая кредиторскую задолженность свыше 250 млн рублей, была на грани банкротства. Плачевная ситуация изменилась с приходом нового генерального директора в августе 2009 года – депутата Законодательного Собрания Иркутской области Андрея КАЙДАША. Результаты глобальной оптимизации хозяйственной деятельности видны уже сегодня – зарплата не только выплачивается вовремя, но и повысилась более чем на 15%, объем работ постоянно растет, производительность тоже, приобретается новая техника. И это, отмечает новый руководитель, не предел.

НОВЫЙ ПОДХОД К СТАРЫМ ПРОБЛЕМАМ

– Когда вы пришли на этот пост, вы утверждали, что Дорожная служба может стать рентабельной. Что скажете теперь?

– Думаю, результаты активной работы видны уже сейчас, и уверенность, что предприятие будет развиваться дальше, остается. Приведу несколько цифр. Валовой убыток в первом полугодии 2008 года составил 15 миллионов рублей, 2009 года – 32,8 миллиона рублей, 2010-го – 3,8 миллиона рублей. Хотя специфика дорожного предприятия в том, что зимой и весной работы убыточны. Основная прибыль поступает в третьем квартале. У нас есть все предпосылки закончить этот год с чистой прибылью, как и обещали, в промежутке 38–44 миллионов рублей.

– Как расквитались с огромной кредиторской задолженностью?

– Долги прошлых лет мы реструктуризировали и в рамках составленного графика гасим. Нависшей угрозы банкротства, которая была в августе 2009 года, больше нет.

– Благодаря эффективной работе менеджмента?

– В том числе. Мы сделали структуру Дорожной службы более горизонтальной, провели оптимизацию штата. Например, исключили промежуточных заместителей, различных помощников. Конечно, без увольнений не обошлось, но содержать громоздкую структуру было уже невозможно. Также мы ввели матричную систему управления, как и обещали. Это внедрение дополнительного функционального подчинения. То есть главные инженеры филиалов напрямую общаются с главным инженером управления, главный механик управления руководит механиками филиалов и так далее. Это привело к более быстрому прохождению информации. Оперативность принятия решений повысилась в несколько раз.

Помимо этого, удалось поднять заработную плату. По итогам первого полугодия средняя зарплата равна 11,5 тысячи рублей. С июня она

увеличилась еще на 15%. Мы стали внедрять премиально-сдельную систему оплаты труда, серьезно и системно отслеживаем производительность труда – сколько из объема выполненных работ в среднем приходится на одного человека. По сравнению с прошлыми двумя годами в текущем этот показатель существенно возрос. В результате прибыльность предприятия увеличилась.

– Год назад вы обещали обновить парк техники, который давно устарел. Предприятие возрождается, но хватает ли средств на его развитие?

– В 2010 году нам удалось приобрести более 90 единиц техники на 300 миллионов рублей как на собственные средства, так и на привлеченные (лизинговые) под 8,5%. Конечно, доля небольшая из общего парка техники в 1,2 тысячи единиц, но это шаг вперед, возможность выполнять больший объем работ. Заменяем неповоротливую технику мобильными и многофункциональными машинами. Приобрели уже пять мини-погрузчиков Боб Кет, четыре фронтальных погрузчика, которые отчасти заменяют К-700. Сейчас подведем итоги этого года, определим планы на следующий и решим, сколько нужно и можно взять техники.

– Как выбирали филиалы, которым достаются новые машины?

– По одному автогрейдеру получил каждый филиал. А экскаваторы, погрузчики и другую спецтехнику мы направили подразделениям, где она действительно необходима. При распределении учитывались объемы работ, километры и общая эффективность деятельности филиала. То есть новые машины получили только те филиалы, которые хорошо работают. Между прочим, полученную прибыль мы стараемся оставить в филиале в виде новой техники, чтобы таким образом стимулировать работников на эффективную работу.

– Вы планировали оснастить технику датчиками GPS. Удалось?

– В настоящее время оснастили около 60% от плана на этот год. Дальше будем устанавливать системы GPS по мере возможности и необходимости. Самое главное, мы дали понять водителям, что бороться с датчиками бессмысленно.

– Были прецеденты?

– Разумеется. Почти все компании, внедряющие системы GPS, через это прошли. Далеко не все справились – работники меняли полярность, экранировали, отключали или просто ломали датчики. Мы эту проблему решили. И сегодня начинаем реально отслеживать и мониторить информацию, которая поступает на единый диспетчерский пункт. Есть реагирование на сливы топлива, отклонение от маршрутов.

Мы также отстраиваем логистику снабжения филиалов. Раньше каждое подразделение оснащало себя отдельно. Это высокие транспортные расходы. Сейчас отрабатывается централизованная поставка, которая минимум в два раза сократит затраты.

– Новым технологиям уделяете внимание?

– В середине октября внедрим технологию ресайклинга, которая быстрее и эффективнее будет справляться с нашими старыми дорогами. Приобрели необходимую машину за 21 миллион рублей. Ее называют «Сибирский цирюльник». Она уже пришла, и сегодня немецкие специалисты проводят пуско-наладочные работы. Машина рекультивирует дорожную одежду – срезает верхний слой асфальта, включает туда вяжущий материал и выкладывает за собой слой от 20 до 40 сантиметров, который по эксплуатационным характеристикам приближен к асфальту. Очень экономично и эффективно.

– И где можно будет увидеть первый километр дороги по новой технологии?

– Думаю, в середине октября первый объем машины уже сделает. Мы определили участок в Иркутском районе. Сейчас отработаем ресайклинг на полигоне, определим ресурсы, логистику поставки вяжущих материалов и запустим в работу.



– Сколько у нас дорог в области, которые сможет восстановить эта чудо-машина?

– Более 3 тысяч километров региональных и прочих дорог, на которых пропущены все ремонтные сроки, и которые уже просто невозможно восстановить обычным ямочным ремонтом. По многим дорогам, например, принято решение о переводе из асфальтовых в гравийные. Представляете, какие это потери для области! Нужно будет снять весь асфальт, вывезти его, затем доставить, разровнять и уплотнить гравий. Серьезные расходы. Машина ресайклинга делает все за минимальные затраты. Средняя скорость ее колоссальна – 1 километр дороги шириной 7 метров в день. Обычный перевод километра дороги из асфальтовой в гравийную потребует неделю. Причем после ресайклинга дорога будет гораздо лучше, чем гравийная.

Особо отмечу нестандартный инновационный подход губернатора Иркутской области Дмитрия Мезенцева, давшего первоначальное толчок данному направлению. Есть понимание, что внедрение инноваций позволит Дорожной службе развиваться дальше, а дороги области будут улучшаться с каждым годом.

Елена ПШОНКО

Обход-освободитель

Начало на стр. 1

Объезд Иркутска и Шелехова называли «долгостроем». В 1995 году дорогу начали делать, но через полтора года работы прекратились из-за отсутствия финансирования. Только в декабре 2008 года из федерального бюджета были выделены необходимые средства, и работа на обходе вокруг Иркутска вновь закипела. Генеральным подрядчиком выбрано ЗАО «Труд».

Начинается обход в районе деревни Вдовино (не доезжая до пункта весового контроля по дороге из Ангарска в Иркутск), а заканчивается на Култукском тракте в нескольких километрах от города Шелехов (практически перед Чистыми Ключами). Помимо хорошей дороги объездная подразумевает строительство двух мостов: один (59 м) через реку Вересовку и второй (282,5 м) через Иркут. Плюс два путепровода через федеральные трассы М-53 и М-55.

Новая дорога сократит прохождение транзита через городскую черту с 40 до 24 км, минуя Иркутск и Шелехов. А значит, существенно разгрузит улицы. Предполагается, что по объездной дороге будет проходить около 5–6 тыс. машин в сутки. Сегодня это уже готовая трасса второй категории. Осталось доделать совсем немного. Кстати, на обходе планируется также установить метеостанцию и электрическое табло, которое будет сообщать водителям о превышении скорости. Всего на новую объездную дорогу было потрачено 2,4 млрд рублей. Ввод в эксплуатацию запланирован 29 октября.

Развязка нового моста в тоннеле

Первая очередь моста через Ангару в Иркутске была сдана еще в октябре 2007 года. Два года движение по нему проходило в одном направлении – с правого берега на левый. Тогда строительство первой очереди обошлось в 4,37 млрд рублей. Осенью 2009 года, наконец, было пущено двухстороннее движение. На второй пусковой комплекс ушло 1,115 млрд рублей. Однако на этом строительство моста через Ангару не закончено – в перспективе еще третий и четвертый этапы, подразумевающие продолжение основного хода на правом берегу от улицы Коммунистической до Ширямова. Дмитрий Мезенцев в свое время заверил, что с федеральным центром достигнута договоренность о продолжении финансирования масштабного проекта.

И вот в этом году на строительство третьей очереди нового моста через Ангару в областном бюджете предусмотрено 621 млн рублей, из них 411 млн – средства кредита из федеральной казны. В течение года проводилось переселение граждан и снос домов, попавших в границы основного хода, переустройство инженерных сетей. В октябре был выбран генеральный подрядчик – ОАО «Иркутскигипродорнии», который является и проектировщиком нового ангарского моста. В ближайшее время он должен приступить к строительным работам.

Вообще, третий и четвертый пусковые комплексы будут необычными для Иркутска. Магистральная шестиполосная дорога от улицы Коммунистической до Ширямова пройдет как бы в тоннеле: по краям бетонные укрепления, а наверху, параллельно основному ходу, – боковые съезды с моста. Такой вариант проектировщики выбрали из-за слож-

ного рельефа. Третья очередь мостового перехода подразумевает строительство основного хода в выемке до улицы Седова. Планируется ввести ее в эксплуатацию к празднованию 350-летия города Иркутска.

Транзитная обуза снята

Участок автодороги М-53, проходящий через город Усолье-Сибирское, водители называли между собой «стиральной доской», «полигоном для экстремалов», «дорогой для пьяных» и так далее. Езда по ней доставляла массу неудобств и была просто опасной из-за многочисленных ухабов. Ямочный ремонт не спас ситуацию, а капитальную реконструкцию муниципальный бюджет не выдерживал. К тому же транзитную обузу местные власти никак не хотели признавать за свою.

Но мучения автовладельцев закончатся уже в этом году. В 2009 году транзитный участок автодороги М-53 был включен в Реестр федеральных дорог общего пользования. А нынче пошло финансирование капитального ремонта из государственной казны. Всего было выделено 118,5 млн рублей. Конкурс на выполнение работ выиграло ООО «Сибна». В настоящее время усольский транзит практически готов. Подрядчик выровнял участок дороги, полностью заменил бордюрный камень, затем положил асфальтобетонное покрытие с полимерными добавками, которые увеличат срок службы. Кроме того, было восстановлено освещение и приведена в порядок полоса отвода. Ввод в эксплуатацию обновленной транзитной дороги запланирован на 4 ноября нынешнего года.

Елена ПШОНКО

ДОРОГИ ИРКУТСКА

Текущий год для дорожников Иркутской области был насыщенным. Финансирование увеличено по всем статьям, к тому же летом поступили большие деньги из федерального бюджета на ремонт улиц Иркутска. Так что ко Дню дорожника Приангарье подошло во всеоружии – работы не затухают и набирают обороты. Подрядчики надеются успеть до морозов. Как отметил министр строительства и дорожного хозяйства Иркутской области Руслан Болотов, следующий год будет не менее ярким и содержательным.



Успеть до морозов

удалось получить от города подготовленную документацию. Чтобы не было «пробуксовок» в следующем году, область взяла федеральный кредит в размере 470 миллионов рублей на подготовку проектно-сметной документации и проведение конкурсов.

– **На ремонт других иркутских улиц?**

– Да. Есть договоренность с Росавтодором и Минтрансом России о выделении средств в следующем году. Запланированы суммы, сопоставимые с объемами нынешнего года. Поэтому перед дорожниками стоят не менее серьезные задачи, ведь все запланированные дорожные работы должны быть завершены к юбилею Иркутска.

– **По областным дорогам тоже увеличены статьи расходов?**

– В целом на дороги Иркутской области в этом году из областного бюджета было выделено более 1 миллиарда рублей. Большая часть из них пошла на содержание дорог. Но впервые за последние два года предусмотрены средства на проведение ремонтных работ. Пусть немного, но в прошлые годы это направление вообще не финансировалось. Финансирование содержания дорог также возросло по сравнению с 2009 годом на 35%.

Одним из ключевых достижений этого года является то, что губернатор вовремя принял решение по перечислению средств на восстановление мостовых переходов и дорог, которые пострадали во время паводков. В прошлом году, к примеру, таких решений не принималось. А ситуация нынче была более сложная. Благодаря своевременному принятию мер мы прошли паводковый сезон с минимальными потерями. Все объекты, которые были повреждены и вошли в смету, уже восстановлены. Кстати, мы сейчас отказываемся от деревянных мостов и переходим к капитальным, которые будут эксплуатироваться гораздо дольше.

– **Во время паводков нашумело село Тулушка Куйтунского района, где полностью смыло федеральную трассу...**

– Этот участок доставил нам много хлопот. Но сейчас он капитально отремонтирован. Мы были там недавно в командировке, и я с радостью отмечу, что не только этот участок федеральной дороги, но и подходы к железнодорожному переходу приведены в нормативное состояние.

– **Еще один болезненный вопрос – транзитный участок дороги М-53, проходящий через город Усолье-Сибирское. Строители успеют отремонтировать его до зимы?**

– 4 ноября он будет сдан в эксплуатацию. Это знаковое событие. Задача, поставленная в начале 2010 года, решена в течение года. На мой взгляд, это очень важно и говорит о том, что процесс переговоров между федеральной и областной властью жестко регламентирован. На сегодняшний день также заканчиваются работы по строительству обхода Иркутска. 29 октября он будет введен в эксплуатацию. Так что обязательства, которые брал на себя федеральный центр, выполнены. В этом немаловажную роль сыграл приезд руководителя Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ Анатолия Чабунина в прошлом году на открытие мостового перехода через Ангару и его встреча с Дмитрием Мезенцевым.

– **По новому мостовому переходу через Ангару проводились работы в этом году или пока ограничались вводом двух пусковых комплексов?**

– Работа ведется постоянно. В этом году на строительство мостового перехода через Ангару предусмотрены средства областного бюджета в размере 621,5 миллиона рублей, в том числе 411,2 миллиона рублей – средства бюджетного кредита из федеральной казны.

Этот год для дорожной отрасли стал прорывным. Губернатор области Дмитрий Мезенцев провел огромную работу для того, чтобы были выделены средства на дороги региона из федерального бюджета. И сейчас ее положительный результат можно увидеть в Иркутске – на многих улицах ведутся дорожно-строительные работы, поскольку поступило беспрецедентное финансирование из государственной казны. Но пока ремонтируются только те улицы, по которым

Успеть до морозов

Продолжение, начало на стр. 4

В течение года проводилось переселение жителей, вынос инженерных сетей, подготовка площадок под строительство третьего пускового комплекса. В настоящее время проведены торги, по итогам которых генеральным подрядчиком выбрано ОАО «Иркутскгипродорнии». На следующей неделе оно должно нам доложить, в каком графике и режиме будет выполнять работы в этом году. Жители домов, которые попадали под строительство третьего пускового комплекса, расселены. Можно выходить и работать. Все зависит от заказчика и расторопности подрядчиков. Возможно, в ноябре уже начнется строительство.

Основная проблема была в том, что подготовка площадок под правобережные развязки в свое время не была выполнена городской администрацией. Сегодня это вынуждено делать област-

ное правительство за счет средств областного бюджета. Хотя у нас много других проблем на дорогах. Тем не менее, мы выполняем взятые на себя обязательства, чтобы жители Иркутска получили мост с законченной инженерной инфраструктурой. К 2013 году мы должны завершить все работы.

– На какой стадии находится разработка областной целевой программы по развитию дорожной сети?

– Губернатор утвердил концепцию областной долгосрочной целевой программы «Развитие автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности Иркутской области, на 2011–2015 годы». Завершена разработка самого документа, в котором мы постарались охватить всю территорию региона. Сейчас программа проходит согласования в пра-

вительстве области, получены положительные заключения независимых экспертов. К тому же мы согласовываем ее с муниципалитетами, чтобы учесть все проблемы и пожелания. В ходе реализации программы жители области должны почувствовать, что сегодня дорожная отрасль не обделена вниманием властей.

– Уже известно, какой объем средств будет выделен по этой программе?

– Мы планируем получить около 3 миллиардов рублей из федерального бюджета и около 2 миллиардов рублей из областного. Помимо этого, мы закладываем по годам 10-процентный рост. Объем финансирования может быть увеличен, поскольку дорожная отрасль находится в списке приоритетов и в случае увеличения доходов областного бюджета получит дополнительные средства.

С уверенностью заявляю, что без работы дорожники не останутся. Наоборот, их ждут серьезные и подчас суровые трудовые будни. Увеличив финансирование, мы увидели, что отрасль не просела и готова осваивать выделенные средства. Есть вещи, которые можно назвать подвигом в мирное время. К ним относится и работа дорожников, которые порой делают невозможное. Особенно если взять северные районы, где работают самоотверженные люди. Например, они в жуткий мороз уезжают из дома за сотни километров и чистят дороги. Разве это не подвиг? Это, действительно, очень сложная работа, от которой зависит жизнь региона. Хотелось бы всех дорожников поздравить с их профессиональным праздником. В этом году им есть чем гордиться.

Елена ПШОНКО

Подрядились



Андрей КАЙДАШ, генеральный директор ОАО «Дорожная служба Иркутской области», участок улицы Дзержинского от Октябрьской Революции до Декабрьских Событий:

– Основной объем работ выполняем ночью. Сроки сжатые, но большую часть сделаем в этом году. Все зависит от погоды. С прошлых выходных мы начали укладку асфальта от улицы Октябрьской Революции до Карла Либкнехта. Будем работать до последнего дня, когда можно укладывать асфальт. Кроме того, возникли большие сложности с отсутствием бордюрного камня. Сейчас этот вопрос решается.



Сергей САСУН, заместитель генерального директора ООО «Регионспецстрой», улица Степана Разина от Чкалова до Горького:

– Торопимся. По контракту мы должны закончить 20 декабря, но все прекрасно понимают, что асфальт в минусовую температуру никто укладывать не будет. Сегодня уже готова проезжая часть от улицы Чкалова до Российской, открыто движение на перекрестке Российская – Свердлова. До 1 ноября отремонтируем последний участок улицы Степана Разина от Свердлова до Горького. Надеюсь, погода нам не будет препятствовать. Останется поставить опоры, заменить контактную сеть, обустроить тротуары. До зимы мы должны как минимум сделать тротуары в бетоне и, если погода позволит, положить хотя бы 50% плитки.



Вячеслав ПЕТУХОВ, генеральный директор ООО РСП «Топка», улица Грязнова от Карла Маркса до Тимирязева:

– В настоящее время выполнено более 60% работ. Трудимся от рассвета до заката. Полностью заменили основание дороги, приступили к первому слою асфальтового покрытия. Перебоев с поставками материалов у нас нет. Вообще особых сложностей, кроме сжатых сроков, нет. Работа нам знакома. Единственное, что мы в первый раз устанавливаем металлические кольца под корневую систему, чтобы в будущем корни не деформировали дорожную одежду. Это нужно по проекту. Еще одно новшество – установка лотков для сбора воды у обочины дороги. Проблема в том, что по проекту ГипродорНИИ значится лоток, но технологии и регламента его установки нет. Думаю, совместно с заказчиком мы решим эту проблему. Пока надеемся, что успеем закончить все в срок.



Вячеслав МАКАРОВ, директор ЗАО «БДСК», объездная дорога микрорайонов Первомайский – Университетский:

– Ремонтные работы ведутся почти по всей длине. Окончание работ запланировано на 20 октября, но все зависит от погоды. Но в любом случае первый слой асфальта мы положим, поэтому жители Иркутска не будут испытывать неудобства. Старемся максимальный объем работ выполнять в выходные дни, когда мало машин на дорогах. Есть проблемы с бордюрным камнем. Общая потребность в нем – 12 км, из них 2 км нам не хватает. Ведь федеральные деньги пришли не только в Иркутск, но и в другие города страны, поэтому есть перебои с материалами. Надеюсь, в ближайшее время мы решим этот вопрос. Сделаем все, чтобы было комфортно жителям. Хотелось бы отметить, что на нашем участке ведется постоянный контроль качества со стороны заказчика, а также независимой лаборатории, с которой мы заключили договор. Если выявляются недостатки, мы их тут же исправляем.

Независимые эксперты халтуру не пропустят

Несколько дней назад в Иркутске был отмечен интересный прецедент – экспертиза дорожных работ, проведенных на одной из городских улиц, показала, что качество покрытия неудовлетворительное. Казалось бы – ничего нового, далеко не всегда принимаются выполненные работы. Уникальность названной ситуации в том, что экспертизу работы подрядчиков на улице Свердлова проводили независимые эксперты из Клуба участников дорожного движения «Байкал». Сейчас они подключились к реализации проекта «Дорогам Иркутска – безопасность и общественный контроль», разработанного в Общественной палате Иркутска.



Напротив дома № 9 по улице Сибирских Партизан в Иркутске минувшим летом коммунальщики вскрыли на дороге асфальт, вырыли яму, провели работы, зарыли, а выломанные куски асфальта просто уложили сверху в виде мозаики. Теперь на этих «пазлах» местные автомобилисты разбивают машины, а в дождь там творится вообще что-то невообразимое. Увы, в городе такая ситуация повсеместна. Это касается и дворов, и центральных улиц.

– Недавно был разработан коалиционный проект «Дорогам Иркутска – безопасность и общественный контроль». Одно из его направлений предполагает организацию системы контроля качества дорожных работ. Жители города могут отправлять нам жалобы на исполнение этих работ, а Комитет по жилищно-коммунальному хозяйству администрации Иркутска готовит на них ответы. За один месяц работы от горожан поступило уже более 300 заявок, – рассказывает представитель Общественной палаты Иркутска Виктор Некрасов.

Ответы горожанам на сайте мэра Иркутска публикуются не так оперативно, как хотелось бы, но сама идея – хороша. А без общественного контроля в вопросах дорожного ремонта теперь точно не обойтись. Это показала, например, независимая экспертиза, которую после проведения ремонта на улице Свердлова организовали представители общественной организации «Клуб участников дорожного движения «Байкал». Летом на участке улицы от пересечения с ул. Сухэ-Батора до площади у цирка Ново-Иркутская ТЭЦ проводила замену труб и переукладку асфальта. Официальная экспертиза, сделанная по заказу исполните-

лей работ, определила, что выполнен ремонт хорошо. Однако независимые эксперты, которые, кстати, бесплатно провели не только анализ на безопасность дорожного движения, но и на долговечность покрытия улицы, пришли к выводу, что новая дорога не соответствует ни ГОСТам, ни СНиПам.

– На тех же участках, где проводила вырубку организация, производившая анализ по заказу подрядчиков, она определила, что мы сделали свои вырубку хорошо. Оказалось, что плотность асфальта там не подходит даже для тротуара. То есть экспертизу, которую провели по заказу подрядчика, назвать объективной нельзя. Потому что платит за нее сам исполнитель работ. Теперь – что касается поперечного уклона дороги. Всем известно, что вода должна стекать из центра дороги к обочинам, где находится ливневая канализация. На ул. Свердлова скат получился, наоборот, к центру дороги. А ливневая канализация и вовсе была закрыта. Сама технология укладки асфальта тоже нарушена. Подложка под асфальтом должна проливаться слоем горячего битума, а мы увидели просто сырую грязь, – говорит председатель Клуба участников дорожного движения «Байкал» Алексей Осипов.

Что будет представлять улица Свердлова в сильный дождь – догадаться легко. Сколько продержится теперь на ней асфальт – тоже. Результаты независимой экспертизы общественники направили в городскую администрацию. Как сообщили в пресс-службе мэрии со ссылкой на заместителя начальника департамента дорожного строительства,

благоустройства и транспорта комитета по жилищно-коммунальному хозяйству Евгения Липатова, администрация не приняла вышеуказанную дорогу. Все претензии по качеству ремонта направлены подрядчику, и пока он не устранил недостатки, залоговая сумма в размере 4 млн рублей подрядчикам перечислена не будет.

По мнению Алексея Осипова, деятельность всех подрядчиков необходимо контролировать постоянно. На специальном мастер-классе, который состоялся при Общественной палате Иркутска для представителей Школы активных граждан, руководителей ТСЖ и про-

сто неравнодушных людей, он рассказывал, как можно организовать этот контроль.

– Конечно, бабушки не обязаны с градусником проверять температуру укладываемого асфальта. Но посмотреть, оборудовали ли ремонтники пешеходные переходы возле вырытых канав, установили ли освещение в ночное время, чтобы люди не попадали в ямы, есть ли ограждение и объявление с названием и телефонным номером организации, производящей ремонт, может каждый. Если всего этого нет – нужно обращаться в администрацию и требовать устранения нарушений, – уверен эксперт. – Еще одна проблема – материалы, которые используются при ремонте. Тот же битум в Иркутске дороже, чем у соседей, но пока изготовленный на более дешевом битуме асфальт довозит до места работы, например, из Ангарска, он так остынет, что качество дорожного покрытия будет отвратительным. В общем, проблем много. А хороших дорог пока мало.

По его мнению, одних только общественных инициатив недостаточно. Алексей Осипов считает, что власти должны организовать текущий контроль за работой подрядчиков «от и до», желательнее с привлечением представителей общественности из того района, где ведется ремонт. Ведь не секрет, что иногда тендеры выигрывают организации, у которых нет достаточного количества рабочих и специальной техники. Только общими усилиями можно добиться улучшения ситуации на дорогах.

Юлия МАМОНТОВА



Свои замечания горожане могут отправлять по e-mail

Свои пожелания и замечания горожане могут отправлять по электронной почте на адрес dorogi@irkadm.ru. Если жители Иркутска увидят, что ремонт дороги ведется, например, во время дождя или снега, они могут сообщить об этом, и к подрядчикам будут приняты необходимые меры. Какова сейчас отдача от этого контакта?

Обращения на электронный адрес поступают практически ежедневно. Заявок очень много, причем соотношение жалоб на плохое качество магистральных дорог и внутриквартальных проездов примерно одинаковое. Все обращения рассматриваются и принимаются меры, если есть возможность провести ямочный ремонт, то он проводится, как например, на улицах 2-я Железнодорожная, Депутатская, Пушкина.

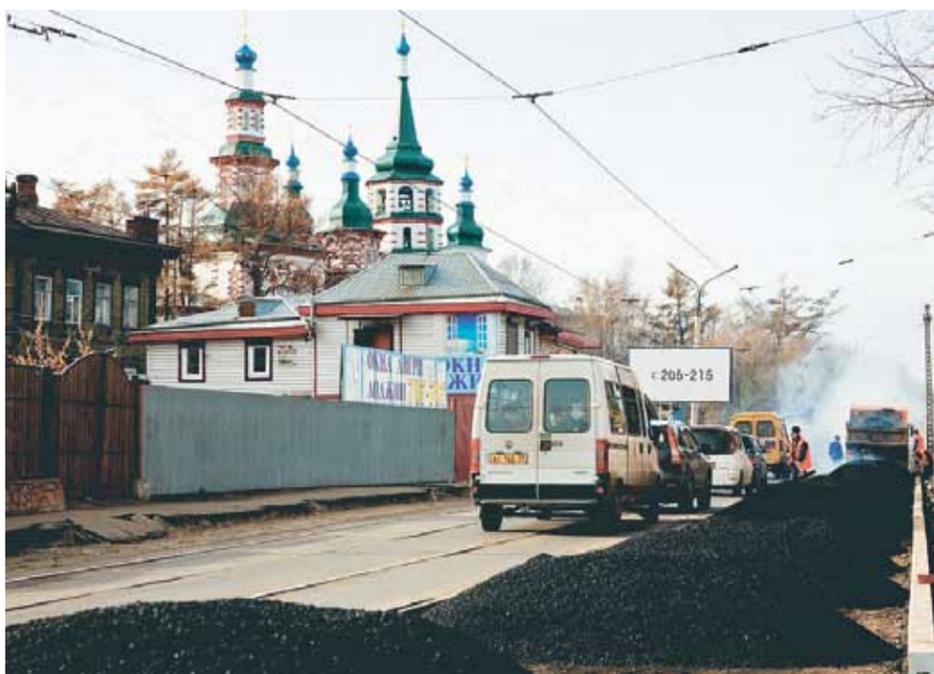
Есть обращения по объектам, которые уже включены в план капитального ремонта на следующий год. Много просьб о проведении ремонта технологических дорог, которые не внесены в реестр муниципального имущества. Таких дорог сегодня предостаточно. Особенно на выездах из города. Ведь там, где когда-то давно располагались производственные базы, сегодня строятся коттеджные поселки. Они входят в черту города, но дороги, соединяющие их

с Иркутском, в большинстве своем технологические. Они действительно в плохом состоянии, но горожане пользуются ими, потому что других нет. Иркутская мэрия же не имеет на текущий момент права выделять деньги на ремонт таких дорог. Но это не значит, что заявки откладываются в стол. В следующем году будет проведена инвентаризация всех дорог в городе, а их больше тысячи. И это даст полномочия ремонтировать все городские дороги.

Уважаемые читатели!

Открыта подписка на 1-е полугодие 2011 г. Подписаться можно в любом почтовом отделении г. Иркутска и Иркутской области по каталогу российской прессы «Почта России» по подписным индексам, указанным на 76-й стр.

Слава Иркутска как «города плохих дорог» скоро уйдет в небытие. К 350-летию из федерального центра уже выделено полмиллиарда рублей на реконструкцию улиц. В следующем году обещается еще более увесистый подарок – почти 1 млрд рублей. А пока ведется масштабный ремонт на 11 участках, в основном в центральной части города. Работа предстоит огромная. Реконструкция улиц, конечно, вызывает массу недовольства у жителей Иркутска, но зато в будущем эти неудобства выльются в 18 км дорог хорошего качества.



По исправленному – ехать

Глобальный ремонт улиц Иркутска начался в середине сентября, минуя все разумные сроки дорожного строительства. Как объяснил председатель комитета по ЖКХ администрации Иркутска Олег Шандрук, деньги из федерального бюджета поступили в город только в июле этого года. Задержка также произошла из-за проблем с проектно-сметной документацией на эти участки. Тем не менее, в сентябре состоялся аукцион, в котором было представлено пять больших лотов. Участие приняли 10 компаний. В итоге подрядчиками выбраны ООО СПБ «Союз-Строй» (Байкальская, Тимирязева, Шевцова, Дзержинского, Депутатская и бульвар Гагарина), ЗАО «БДСК» (объездная дорога и улица Генерала Доватора), ООО СК «Востсибстрой» (Киевская), ООО ТСК «Регионспецстрой» (Степана Разина) и ООО РСП «Топка» (Грязнова). Учитывая огромный объем работ, практически все эти организации привлекают субподрядчиков.

На программу «Дороги Иркутска» было выделено 536 млн рублей из федерального бюджета и 30 млн – из муниципального. На эти средства приведут в божекий вид 11 участков городских дорог протяженностью 18 км, общей площадью 240 кв. м. В основном это центральные улицы. Три участка выбрано для проведения капитального ремонта. Это 560 метров на улице Грязнова от Карла Маркса до Тимирязева, где за долгие годы образовались провалы дорожного полотна, а покрытие износилось на 75%. Генеральным подрядчиком выступает ООО РСП «Топка». Основательством отремонтируют улицу Степана Разина (862 м от Чкалова до Горько-

го, где те же дефекты) и улицу Киевскую (715 м от Карла Маркса до Подгорной). Подрядчиком первого участка является ООО «Регионспецстрой», второго – ООО «Дорожно-строительная компания «Востсибстрой».

Из-за поздних сроков строители спешат сделать сначала проезжую часть, потому что в минусовую температуру укладка асфальта невозможна. В настоящее время отремонтирована проезжая часть улицы Степана Разина от Чкалова до Российской. 13 октября было открыто движение на перекрестке улиц Российская и Марата. На Грязнова выполнено уже более 60% работ. На улице Киевской ведется комплексный ремонт – замена водопровода, прокладка новой теплосети, реконструкция дорожного полотна и тротуаров. В целом капитальный ремонт предусматривает замену основания дорожной одежды с последующим асфальтобетонным покрытием на основе геосетки, обустройство тротуаров из асфальтобетонной смеси и гранитной плитки, установка бортового камня.

На остальных восьми участках ведется обычный ремонт. На улице Байкальской (участок от кинотеатра «Баргузин» до Тимирязева) износ асфальтобетонного покрытия составляет 80% – провалы дорожного полотна, отсутствие поперечных и продольных уклонов, частичное разрушение бортового камня. Там подрядчик (МУП «АБЗ») должен заменить верхний слой покрытия, восстановить дорожную одежду на участках с пучинистыми слабыми грунтами и обустроить тротуары. Такой же ремонт запланирован на улицах Дзержинского (от Ленина до Октябрьской Революции, подрядчик ОАО «Дорожная служба Иркутской области»),

Тимирязева (от Литвинова до Ленина, подрядчик ООО «Магистраль»), Депутатской (от Станиславского до Декабрьских Событий, подрядчик ООО «Союз-Строй»), Шевцова (окончание работ на участке от Яковлева до конечной остановки «м-н Топкинский», подрядчик ООО «Союз-Строй»). А вот ремонт на улице Генерала Доватора (от остановки «Узловая» до улицы Полярной, подрядчик ООО «СПМК-7») уже сделан.

Закрит на ремонт участок бульвара Гагарина от улицы Красного Восстания до 3-го Июля. Там износ составлял 80%, были продольные и поперечные трещины, провалы. Подрядные работы ведет ООО «Союз-Строй». Дорога на этом участке должна была открыться еще 3 октября, но сроки продлены до 15 октября. Судя по объему невыполненных работ, сдача в эксплуатацию этого участка произойдет еще позже.

Самый большой объект в программе «Дороги Иркутска» – это объездная дорога микрорайонов Университетский и Первомайский от нового моста через Ангару до улицы Сергеева. Старый асфальт уже снят, и сейчас кладется первый слой асфальта.

Неделю назад состоялось выездное заседание рабочей группы проекта «Единой России» «Новые дороги городов России». Ее руководитель Сергей Тен по итогам поездки сделал вывод, что до морозов удастся выполнить не более 70% общего объема работ. Однако федеральные деньги не пропадут. Еще ранее министр строительства и дорожного хозяйства Иркутской области Руслан Болотов заявлял, что если природно-климатические условия будут препятствовать качественному выпол-

нению плана, область подпишет соглашение с Росавтодором о переносе средств на следующий год.

– В любом случае мы должны успеть выполнить заявленные объемы к юбилею Иркутска, – добавил Руслан Болотов. – Причем с высоким качеством.

Министр также подчеркнул, что по поручению губернатора области Дмитрия Мезенцева организован жесткий контроль качества проведения работ и целевого расходования средств. Кроме того, на ремонт дороги дается гарантия не менее семи лет. Если возникнут проблемы при эксплуатации, подрядчик должен будет устранить дефекты за свой счет. Олег Шандрук рассказал, что в следующем году предполагается выделение еще 950 млн рублей из федерального бюджета. Тоже в качестве подарка к 350-летию Иркутска. Список дорог, которые будут отремонтированы в 2011 году, сейчас формируется. В него войдут как центральные улицы, так и дороги в спальных районах города.

– Часть проектов есть, остальные находятся в стадии разработки, – говорит Олег Шандрук. – Городская администрация постарается провести аукционы уже в этом году, чтобы подрядчики смогли подготовиться и начать ремонт в мае, если позволит погода. Понятно, что повсеместный ремонт создает сложности и проблемы для движения транспорта. Но давно настало время привести наши дороги в нормативное состояние. Как бы ни было сложно, нужно это пережить. Такой объем средств выделяется впервые, и вряд ли еще представится подобная возможность.

ИСПЫТАНО



Новый мост через реку Иркут, обеспечивающий движение по объездной дороге вокруг Иркутска, проверили на прочность. 20 октября сооружение загрузили по полной – шестью машинами общим весом 216 тонн. При эксплуатации мостового перехода подобная нагрузка вряд ли возможна, но нормы того требуют. Для испытания была привлечена независимая компания – ООО «Наука-Транспорт», которая в прошлом году проверяла крепость нового ангарского моста. Предварительный вердикт – сооружение запроектировано и построено правильно.

Новый иркутский мост загрузили по полной

Строительство объездной дороги вокруг Иркутска близится к завершению. Напомним, работы начались еще в 1995 году. Тогда стали вырубать просеку, годом позже приступили к земляным работам. Но из-за прекращения финансирования строительство было заморожено на долгие годы – до конца 2008 года. Сегодня это уже хорошая дорога, которая сократит прохождение транзита через городскую черту с 40 до 24 км, минуя Иркутск и Шелехов. Доделать осталось немного. Некоторые хитрые водители уже ездят по новой трассе, не дожидаясь ее открытия, – сквозное движение открыто.

А 20 октября был испытан на прочность новый мост через реку Иркут, что у села Пионерск. Для проверки была привлечена независимая компания – ООО «Наука-Транспорт». Ее специалисты провели замеры колебаний моста в условиях максимальной нагрузки. Для этого было использовано шесть машин, каждая по 36 тонн. Сначала геодезисты сняли показания с маячков, установленных вдоль моста, чтобы потом сравнить данные пустого сооружения с загруженным. Затем грузовики с полными кузовами камня выехали на переход и остановились с правой стороны у ограждения. Специалисты испытательной компании снова стали снимать показания маячков и тензорных датчиков, расположенных под мостом.

– Мост работает как пружина, – отметил представитель компании «Наука-Транспорт» Олег Здравных. – Специалисты смотрят, насколько сооружение прогнулось под тяжестью, как быстро вернулось в исходное положение. Под мостом сейчас также находятся четыре человека, которые прослеживают показания 15 тензорных датчиков. По ним можно определить деформацию, динамику напряжения на каждой балке. А затем будем сравнивать полученные результаты с нормами нагрузок.

Испытание проводилось по нескольким схемам – каждый пролет загружали справа, слева и посередине – в местах наибольшего напряжения. Проверка затянулась на весь день. По предварительной оценке директора ООО «Наука-Транспорт» Натальи Быковой, фактическая работа конструкции соответствует расчетным параметрам.

– Пока складывается впечатление, что мост запроектирован и построен правильно, – говорит Наталья Быкова. – После испытания, конечно, будет еще камеральная обработка результатов. К вводу моста в эксплуатацию заключение будет готово. Вообще, русские строят мосты хорошо. К тому же технадзор проверял строительство на каждом шагу, контролировал качество. Поэтому, я думаю, испытание носит, скорее, формальный характер.

Главный инженер проекта ОАО «Иркутскгипродорнии» Евгений Бомштейн рассказал, что новый мост через Иркут проектировался и строился с учетом сейсмичности – до 9 баллов. Это индивидуальная конструкция, аналогов которой вряд ли можно найти. Массивные железобетонные опоры рассчитаны на ледовые нагрузки, так как Иркут зимой замерзает. Установлены деформационные швы с резиновыми компенсаторами, которые обеспечивают водонепроницаемость и повышают эластичность строения. При строительстве новейшего моста через Ангару также была применена эта технология. Но там использовались импортные материалы, на иркутском – российского производства. Как объяснил Евгений Бомштейн, при проектировании ангарского моста на рынке были только зарубежные компенсаторы. Теперь появились и отечественные. Между прочим, при строительстве перехода через Иркут использовались только российские материалы.

– Проект рассчитан так, чтобы сократить расходы на эксплуатацию данного моста, – добавил главный инженер проекта. – Например, необслуживаемые опорные части, которые принимают на себя деформацию сооружения. Кроме того, для увеличения срока эксплуатации применена антикоррозийная защита современными материалами. Технология предполагает три слоя – сначала

наносится цинконаполненная краска, потом непосредственно антикоррозийная защита и защита покрытия от ультрафиолета.

Мост фактически готов, но есть еще масса недоделок. Нет барьерного ограждения, не подключено освещение, нет антикоррозийного покрытия на перилах, лестничные сходы, предназначенные для обслуживающего персонала, стоят без перил. Сам мост только начали красить. Не везде установлены лотки для отвода воды, которая будет поступать в водоприемный колодец на другом берегу Иркуты. Когда проводились испытания моста, рабочие выкапывали траншеи для дальнейшего укрепления откосов и конусов монолитным бетоном. Но подрядчики уверены – мост сдадут в срок.

– Я считаю, что мост построили очень быстро и не в ущерб качеству, – подчеркнул Евгений Бомштейн. – Обычно с учетом наших климатических условий такие сооружения строятся три года. Этот был возведен за неполные два года.

Завершить все работы по объездной дороге вокруг Иркутска, в том числе по мосту через Иркут, подрядчик должен к 29 октября. Официальное открытие новой трассы планируется 2 ноября.

Елена ПШОНКО
Фото Андрея ФЕДОРОВА

На строительство объездной дороги второй категории предусмотрено 2,4 млрд рублей. Длина обхода – 24 км, ширина проезжей части – 7,5 м, пропускная способность асфальта – 12 тонн на ось. На местах подъемов и спусков сделаны дополнительные полосы по 3,5 метра. Длина мостового перехода через реку Иркут составляет 282,5 м. Ширина проезжей части – 11,5 м, две полосы движения. Стоимость строительства сооружения – около 300 млн рублей.





Тулюшка в асфальте

Участок федеральной автомобильной дороги М-53 «Байкал», на котором расположено село Тулюшка в Куйтунском районе, в последнее десятилетие среди автомобилистов считался одним из самых неблагополучных и труднопроходимых.

Но, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Весной этого года, 29 апреля, во время весеннего паводка было разрушено 70% асфальтобетонного покрытия дороги, талые воды размывли 15 метров дорожного полотна и дамбу. Размытый участок федеральной дороги, по словам директора ФГУ «Управление автомобильной магистрали Красноярск – Иркутск Федерального дорожного агентства» Александра Сулова, несмотря на низкий уровень финансирования ремонта дорог в области в целом, требовал к себе особого внимания.

Сразу же после паводка заказчик ремонтных работ Управление автомагистрали запланировало капитальный ремонт федерального участка – отсыпку земляного полотна, восстановление асфальтобетонного покрытия и установку электроосвещения вдоль всего участка трассы.

По словам мэра Куйтунского района Андрея Полонина, протяженность федерального участка дороги с 1532-го по 1538-й километр, а проще говоря, центральной улицы в Тулюшке, составляет 5,5 километра. На восстановлении размытого участка дороги в течение нескольких летних месяцев работали четыре

субподрядные организации, которые выиграли тендер на проведение ремонтных работ. На трассе планировалось заменить старые водопропускные трубы на новые с большим диаметром, уложить четыре трубы диаметром полтора метра каждая, а также поднять земляную насыпь на въезде в Тулюшку со стороны областного центра на участке дороги с самой низкой отметкой и подвести под нее водопропускную трубу диаметром три метра. Всего на ремонт дороги было потрачено 155 миллионов 128 тысяч рублей из федерального бюджета. По словам начальника отдела архитектуры и гра-

достроительства администрации Куйтунского района Виктора Кадоркина, планировалось, что в октябре этого года основные дорожно-строительные работы в Тулюшке будут завершены. Дорожники справились со своей задачей. Сейчас на центральной улице Тулюшки проводятся последние работы по благоустройству и подведению электроосвещения.

В селе проживает около двух тысяч человек. Основная часть населения работает в лесном хозяйстве и на железной дороге. Местные жители считают, что такого крупномасштабного строительства в Тулюшке не было еще никогда.

Новая техника поможет сэкономить

Технология ресайклинга с использованием современной машины германского производства для реконструкции дорог «Бомак» (Bomag), которую иркутские дорожники называют «сибирским цирюльником», будет опробована на одном из участков дороги в Нижнеилимском районе. В качестве экспериментальных уже определены десять километров автотрассы Новая Игирма – Железногорск с 47-го по 57-й километр. Асфальтовое полотно на этой дороге сегодня находится в непригодном состоянии, и скорость движе-

ния здесь на отдельных участках не превышает двадцати километров в час. Как сообщают в пресс-службе ОАО «Дорожная служба Иркутской области», ремонтные работы на автотрассе Новая Игирма – Железногорск планируется провести весной будущего года, в соответствии с графиком температурного режима. Нам также пояснили, что новое технологическое оборудование – ресайклер «Бомак» – поступило в областную дорожную службу две недели назад. Дорожные машины нового типа, называемые ресайклерами (регенераторы), появились в на-

чале восьмидесятых годов. До этого во всем мире разборку «старой одежды» проводили с помощью сложных и затратных методов. Новые машины исключили послойную разборку дорожного полотна. С помощью ресайклера можно легко снять изношенное дорожное покрытие, сразу же переработать его и использовать в качестве базовой основы под новый слой асфальта. Метод заключается в холодной (т.е. без нагрева) переработке необходимой толщины «дорожной одежды» или слоя покрытия. Измельчение осуществляется с помощью фре-



зерования. После чего производится укладка образованной смеси в качестве основания на магистральных и региональных дорогах, либо на местных автомобильных.



Новый автогрейдер производства ОАО «Орловский завод дорожных машин» в начале октября был передан братскому филиалу ОАО «Дорожная служба Иркутской области» (ДСИО). Вручая технику представителям фи-

Орловский автогрейдер на дорогах Сибири

лиала, генеральный директор ОАО «ДСИО» Андрей Кайдаш подчеркнул, что Братский район оказался в числе территорий, в которые новая техника была распределена в первую очередь. Это связано с тем, что район относится к наиболее стабильным территориям региона с хорошим экономическим потенциалом, и это значит, что новая техника попала в надежные руки и будет использоваться с полной отдачей. Новые автогрейдеры получили и филиалы областной дорожной службы соседних районов – Нижнеилимского и Усть-Кутского.

По словам Андрея Кайдаша, всего в Иркутскую область этим летом в течение одного месяца поступило двадцать автогрейдеров. Все они были доставлены с Орловского завода дорожной техники автомобильным транспортом, и основная часть из них уже распределена по территориям Приангарья. Стоимость единиц техники колеблется от 3 до 4 млн рублей в зависимости от уровня комплектации. Братский филиал ДСИО получил машину, относящуюся к поколению техники сложной модификации, которая существенно экономит рабочую силу (может заменить десять человек, занятых на

дорожных работах). Автогрейдер оснащен боковым отвалом, что позволяет очищать снег за барьерным ограждением и сбрасывать его с обочины. Его двигатель мощностью 180 лошадиных сил укомплектован гидрораспределителем итальянского производства, задний мост и тележка произведены в Германии. В автопарке дорожной техники Братского района такого грейдера еще не было. Андрей Кайдаш подчеркивает, что при правильной эксплуатации и при большом коэффициенте загрузки с помощью этой техники можно реставрировать и подравнять до 300 км дорог в месяц.



Отремонтированы два моста на трассе «Виллюй»

На «двойной» дороге федеральной трассы «Виллюй» в районе Тарминского сельского поселения Братского района капитально отремонтированы два моста через реки Тарма и Долоновка. Ремонтные работы на этом участке были начаты весной этого года. По словам директора Братского филиала ФГУ Упрдор «Прибайкалье» Сергея Сунгатулина, еще в 2008 году на обоих мостах была проведена диагностика, которая подтвердила, что многие параметры не соответствуют норме, и техническое состояние мостов можно оценивать как аварийное. По словам Сергея Сунгатулина, эксперты зафиксировали разрушение несущих конструкций. В связи с этим, по предложенному дорогостроительному проекту (ремонт двух мостов в среднем обошелся в 54 млн рублей из федерального бюджета) планировалось отремонтировать и заменить несущие элементы мостового полотна с заменой гидроизоляции и укрепить конусы. Кроме основных работ, предполагалось расширить проезжую часть, заменить барьерные ограждения и асфальт на мостах и подходах к нему. На сегодняшний день все основные работы на двух дорожных объектах уже выполнены.

Большеокинские километры

Мэр Братского района Александр Старухин, генеральный директор ОАО «Дорожная служба Иркутской области» (ДСИО) Андрей Кайдаш и специалисты братского филиала ДСИО побывали в селе Большеокинское.

Целью их поездки стала инспекция участка грунтовой дороги протяженностью в двенадцать километров – подъезд к селу Большеокинское. Кроме этого, они оценили возможности использования при строительстве и ремонте дорог запасов доломитовой породы местного карьера.

Затем делегация отправилась на самые проблемные участки двенадцатикилометровой трассы. На сегодняшний день щебнем с куватского карьера (Братский район) отсыпана лишь небольшая часть этой дороги. В сложных погодных условиях – дождь и снег – оставшаяся ее часть становится практически непроезжей. Работы по отсыпке дороги, по словам Андрея Кайдаша, начались нынешним летом в августе.

– Осенью мы продолжим дорожные работы, – подчеркнул он, – и

к лету будущего года они будут закончены. Уже сейчас на небольших участках большеокинской трассы, по его словам, нарезаны кюветы и проведены работы по профилированию земляного полотна. Дорожники уплотнили и разровняли насыпь из диабазы.

Андрей Кайдаш подчеркивает, что отсыпка одного километра гравийной дороги в среднем обходится в один миллион рублей. Однако это стоит того, поскольку отремонтированная дорога прослужит людям не менее десяти лет.

Мост для заречных сел

В Куйтунском районе завершена реконструкция моста через реку Оку, который соединяет заречные поселки Усть-Када, Новая Када и Панагино. По словам мэра территории Андрея Полонина, реконструкция началась в июле этого года, и все работы по восстановлению моста были проведены при совместном участии власти и бизнеса. В соответствии с соглашением, которое было заключено между дорожниками и арендаторами лесных участков, на реконструкцию моста было выделено 250 кубометров пиломатериала. Общая стоимость восстановительных работ по смете составила порядка 3 млн рублей.

Тематическое приложение к газете «Областная»
Газета зарегистрирована управлением федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.
Регистрационное свидетельство
П/И № ТУ 38-00167 от 17 сентября 2009 г.
Учредители:
Законодательное Собрание Иркутской области
Правительство Иркутской области
Редакция и издатель:
ОГУ «Издательский центр»
Адрес редакции:
г. Иркутск, ул. Рабочая, 2а,
оф. 338а и 339 (бизнес-центр «Премьер»)
Почтовый адрес:
664011 г. Иркутск, а/я 177
Отпечатано в типографии ООО «БланкИздат»,
г. Иркутск, ул. Советская, 109г.
Заказ
Тираж 4706 экз.