

# Димитровский МОСТ

Открытие второго коммунального моста через  
реку Обь посвящается

К 1965 году город Новосибирск занял второе место в стране после Москвы по площади. Численность населения Новосибирска на тот момент составляла 1 046 000 человек. 270 000 горожан проживали на левом берегу.

### СПРАВКА

о необходимости сооружения второго городского моста через р. Обь в г. Новосибирске.

Город Новосибирск занимает территорию 47,7 тыс. га, (второе место в стране после Москвы), в том числе на правом берегу р. Оби - 32,8 тыс. га и на левом берегу - 14,9 тыс. га.

Земной фонд города на начало этого года составил 6800 тыс. кв.м., из них: на правом берегу 5020 тыс. кв.м. и на левом - 1780 тыс. кв.м. По состоянию на 1 января 1965 года численность населения города составила 1046 тыс. чел., из них на левом берегу проживает 270 тыс. чел. или 27% от общего количества населения города.

На левом берегу сосредоточены крупные промышленные предприятия металлургической, станкостроительной, электротехнической и др. отраслей промышленности. Там же размещена сложившаяся база промышленности строительных материалов.

В 1955 году на р. Оби был построен коммунальный автодорожный мост, по которому проложены трамвайные пути и контактная сеть троллейбуса. Этот мост по существу является единственным звеном, соединяющим транспортные связи правый и левый берега р. Оби в зоне расположения основных жилых массивов и промышленных предприятий. Имеющийся второй мост в комплексе с плотиной Новосибирской ГЭС находится в 25 км от центральной части города и фактически является местной транспортной связью между правым и левым берегами Советского административного района города.

По данным обследований, проведенных в 1965 году, по коммунальному мосту в сутки в обоих направлениях проходит 39,3 тыс. экипажей, а в час "пик" 3,2 тыс. экипажей. Пропускная способность моста соответственно составляет около 20 тыс. экипажей в сутки и около 1,2 тыс. в час "пик". Таким образом, мост уже в настоящее время работает с двойной нагрузкой и в часы "пика" на нем создается "пробки", затрудняющие движение всех видов транспорта.

Справка о необходимости сооружения второго городского моста через Обь в Новосибирске, подготовленная Горпланом в 1966 г.

Кроме того, если учесть значительные перепробеги грузового и пассажирского автотранспорта при движении по единственному мосту, то по некоторым направлениям коэффициент неравномерности перевозок уже сейчас составляет 2,2 - 2,5, в силу чего резко возрастает нерациональные эксплуатационные расходы на содержание транспортных единиц и значительно увеличивается время перевозок грузов и пассажиров.

По проекту генерального плана города на расчетный срок (1980 год) численность населения города должна составить 1300 тыс. чел. При этом на правом берегу должно быть расселено 4 тыс. чел., а на левом - 416 тыс. чел. В соответствии с планировочной структурой жилых районов составлена транспортная схема города, предусматривающая сооружение трех новых городских мостов через р. Обь.

По условиям расселения жителей города и по состоянию эксплуатации существующего коммунального моста, а также с целью ликвидации многокилометровых перепробегов городского транспорта возникает необходимость уже в ближайшие годы строить второй городской мост в центральной части города, для чего в 1966-1967 г.г. прому разработать техническую документацию.

Коммунальный мост, построенный в 1955 году, уже был значительно загружен транспортными потоками интенсивно растущего города. Возникла необходимость в строительстве второго автомобильного городского моста через Обь.

10 января 1967 г. Новосибирский горисполком поставил перед проектным институтом «Новосибирскгражданпроект» задачу подготовить предпроектные проработки к 1 мая 1967 года.

# Выбор трассы мостового перехода

При выборе трассы мостового перехода второго городского моста через реку Обь рассматривались два варианта: вариант мостового перехода по створу проспекта им. Димитрова и по створу ул. 1905 года.

Вариант мостового перехода по створу ул. 1905 года

Вариант мостового перехода по створу проспекта им. Димитрова



# Выбор трассы мостового перехода

21 декабря 1967 года на заседании Горисполкома рассматривался вопрос технико-экономического обоснования выбора створа второго городского моста через реку Обь. Сопоставлялись два основных варианта мостовых переходов:

## 1. Вариант мостового перехода по створу проспекта им. Димитрова

### Достоинства

1. Меньшая длина моста (925 м. вместо 1052 метров).
2. Меньшая длина мостового перехода с учетом подходов (4100 м. вместо 5785 м.)
3. Меньшая стоимость основных сооружений (28641 тыс.руб. вместо 32699 тыс.рублей – экономия капиталовложений составляет 14%).
4. Легко укладывается в запроектированную планировочную структуру города и не требует пересмотра генерального плана.

1. Подходы к мосту на некоторых участках решены с предельно-допустимыми уклонами (до 0,050), а в плане кривым радиусом до 20 м., что на наш взгляд в условиях Новосибирска недопустимо.

2. Допускается устройство насыпи в пределах правобережной части в районе центра, что несомненно обедняет перспективу развития города.

3. Нарушаются некоторые положения генерального плана в отношении ул. Ленина, которая в будущем предусматривается, как пешеходная прогулочная. В решении моста по данному варианту она остаётся транспортной.

### Недостатки

## 2. Вариант мостового перехода по створу ул. 1905 года

### Достоинства

1. Спокойный продольный профиль трассы (максимальные продольные уклоны не превышают 0,035).
2. Значительно легче (в конструктивном отношении) решается эстакада при пересечении железнодорожных путей.
3. Разгружается центральная часть города от транспорта.
4. Улица Ленина становится прогулочной.

1. Эта трасса не вписывается в генеральный план города и нарушается планировочная структура.

2. Исключается строительство мостового перехода по Ельцовскому створу, т.к. расстояние между створом 1905 года и Ельцовским составляет всего 500 метров. Тем самым нарушается запроектированная скоростная магистраль, которая является транспортной основой планировочной структуры города по проекту генерального плана.

### Недостатки

# Створ моста ул. 1905 года

На заседании Новосибирского Горисполкома 21 декабря 1967 года основной была тема выбора трассы мостового перехода второго городского моста через Обь. Присутствующие на заседании 35 человек - специалисты, партийные и советские работники - должны были принять ответственное решение о месте строительства моста. В обсуждении вариантов по створу проспекта им. Димитрова и ул. 1905 года приняли участие: *заведующий кафедрой «Мосты и тоннели» НИИЖТа доктор технических наук профессор К.К. Якобсон, начальник Новосибирского управления строительства П.П. Начаров, директор института «Новосибгражданпроект» А.Т. Горбунов, начальник мастерской генплана этого института Е.И. Мельников, руководитель транспортной группы этого института В.Я. Борисовский, директор «Сибгипротранса» И.М. Шамрай, главный инженер проекта этого института Е.Г. Барабанов, главные архитекторы области и города Л.Н. Михалев и С.П. Скобликов, первый секретарь Горкома партии А.П. Филатов, председатель Горисполкома И.П. Севастьянов и другие.*

## РЕШЕНИЕ № 1083

исполнительного комитета Новосибирского городского  
Совета депутатов трудящихся

21 декабря 1967 г.

О технико-экономическом обосновании  
выбора створа второго городского моста  
через реку Обь.

Рассмотрев представленное институтом "Новосиб-  
гражданпроект" технико-экономическое обоснование вы-  
бора створа второго городского моста через реку Обь,  
Исполнительный комитет городского Совета депутатов  
трудящихся р е ш и л:

1. Признать наиболее эффективным для первоочеред-  
ного строительства мостовой переход через реку Обь в  
створе ул. 1905 года.
2. Поручить институту "Новосибгражданпроект" до-  
работать технико-экономическое обоснование с учетом за-  
мечаний, высказанных на заседании исполкома.

Председатель  
Исполнительного комитета городского  
Совета депутатов трудящихся

*И. Севастьянов*

И. СЕВАСТЬЯНОВ

Секретарь  
исполнительного комитета городского

*М. Лоханова*

Решение Горисполкома 21  
декабря 1967 г. № 1083

Абсолютное большинство выступавших высказалось за второй вариант – строительства мостовой перехода в створе улицы 1905 года. Он был выбран как отвечающий градостроительным принципам, требованиям санитарии, удобный для транспортных связей между районами города.

Основание: МКУ «Горархив». Ф. 33. Оп. 1. Д. 2071. Л. 43. Д. 2092. Л. 24.



# РЕШЕНИЕ № 370

исполнительного комитета Новосибирского городского  
Совета депутатов трудящихся

Новосибирск-99

15 мая 1968 г.

О ходе проектирования мостового  
перехода через реку Обь.

Заслушав сообщение главного инженера проекта института "Сибгипротранс" тов. Баранова о ходе проектно-исследовательских работ по мосту через р. Обь, исполком городского Совета депутатов трудящихся отмечает, что институтом "Сибгипротранс" (тов. Шейрей), субподрядными проектно-исследовательскими организациями, участвующими в проектировании мостового перехода еще не принято должных мер к обеспечению своевременного изготовления проектной документации по мосту на стадии проектного задания.

Трестом "ЗенсисТИСИС" (тов. Ревягин) до сих пор не согласован график выдачи материалов по топографическим и инженерно-геологическим изысканиям, предлагаемые институтом "Сибгипротранс" сроки выдачи материалов дестабилируются в тресте более месяца, что ставит под угрозу срыва проектные работы в текущем году.

В целях обеспечения своевременного изготовления проектной документации мостового перехода через р. Обь, исполнительный комитет городского Совета депутатов трудящихся - Р Е Ш И Л :

1. Обратит внимание начальника института "Сибгипротранс" (тов. Шейрей) на необходимость ускорения работ по проектированию мостового перехода через р. Обь, увеличив до потребности группу проектировщиков, занятых проектированием моста, создать им все необходимые условия для работы. Обеспечить окончание разработки проектного задания к 1 июля 1969 года.

2. Тресту "ЗенсисТИСИС" (тов. Ревягину), проектным институтам "Новосибгипроэдапроект" (тов. Горбунову), "Гипроречтранс" (тов. Голышкину), выполняющим на субподрядных началах проектно-исследовательские работы по мостовому переходу, обеспечить выполнение порученных работ, согласно прилагаемому к настоящему решению графику.

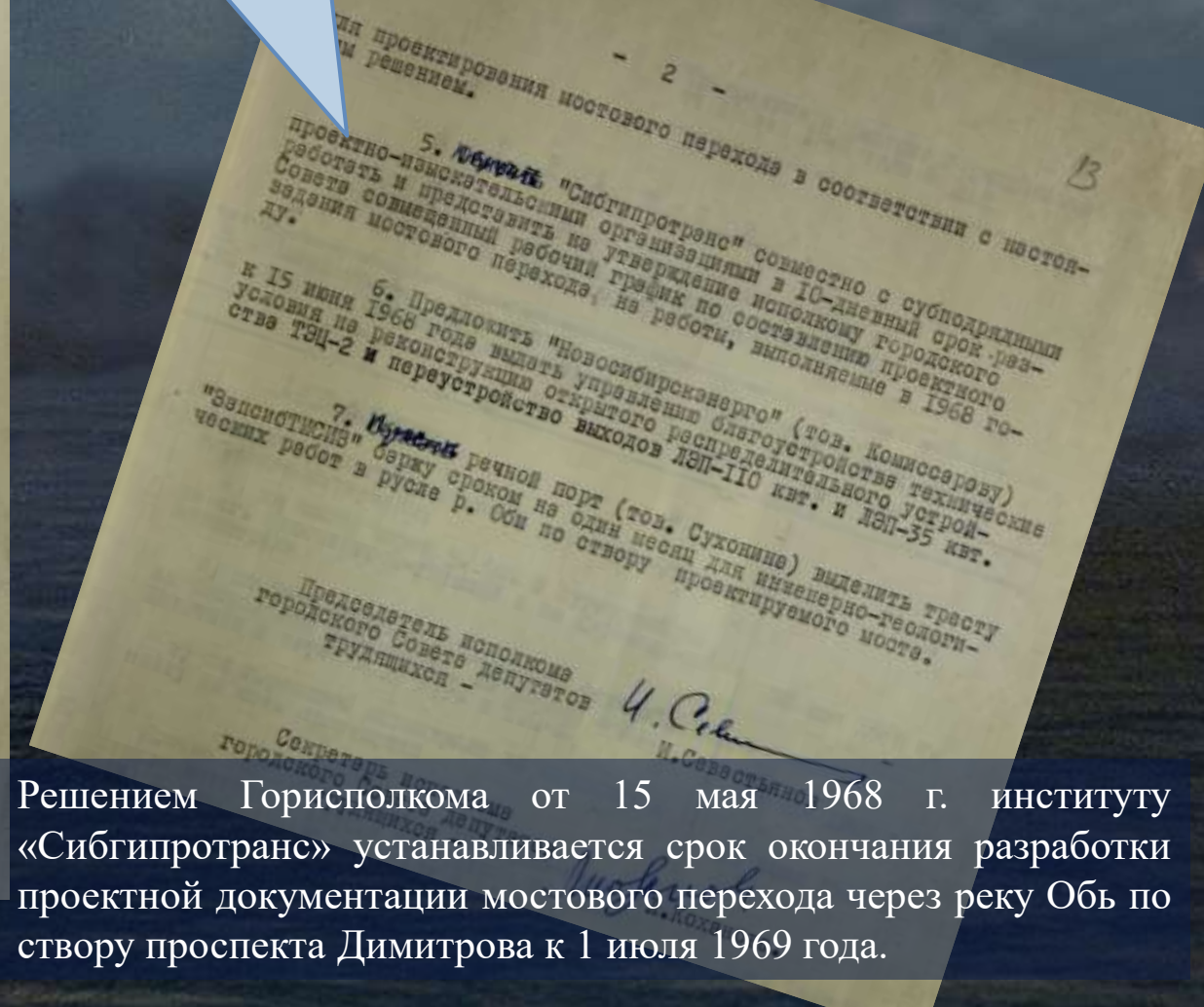
3. Для ускорения проектных работ в общем комплексе мостового перехода считать целесообразным приступить в первую очередь к разработке варианта моста для пропуска только городского безрельсового транспорта.

4. ~~Исполком~~ управлению благоустройства (тов. Божмет), институт "Новосибгипроэдапроект" (тов. Горбунову) в 3-дневный срок выдать институту "Сибгипротранс" геобриты проезжей части

# Створ моста по проспекту Димитрова

Информацию, разъясняющую причины пересмотра решения о месте строительства второго городского моста через Обь в городском архиве обнаружить не удалось.

Решение Горисполкома  
от 15 мая 1968 г. № 370



Решением Горисполкома от 15 мая 1968 г. институту «Сибгипротранс» устанавливается срок окончания разработки проектной документации мостового перехода через реку Обь по створу проспекта Димитрова к 1 июля 1969 года.

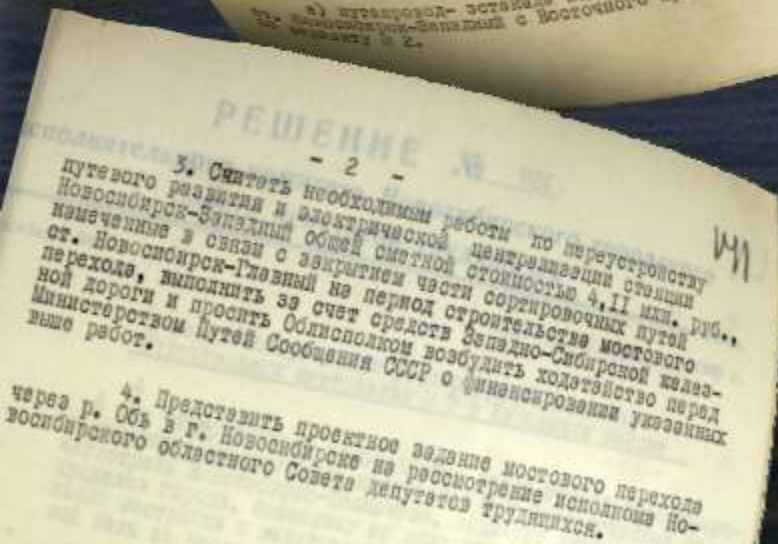
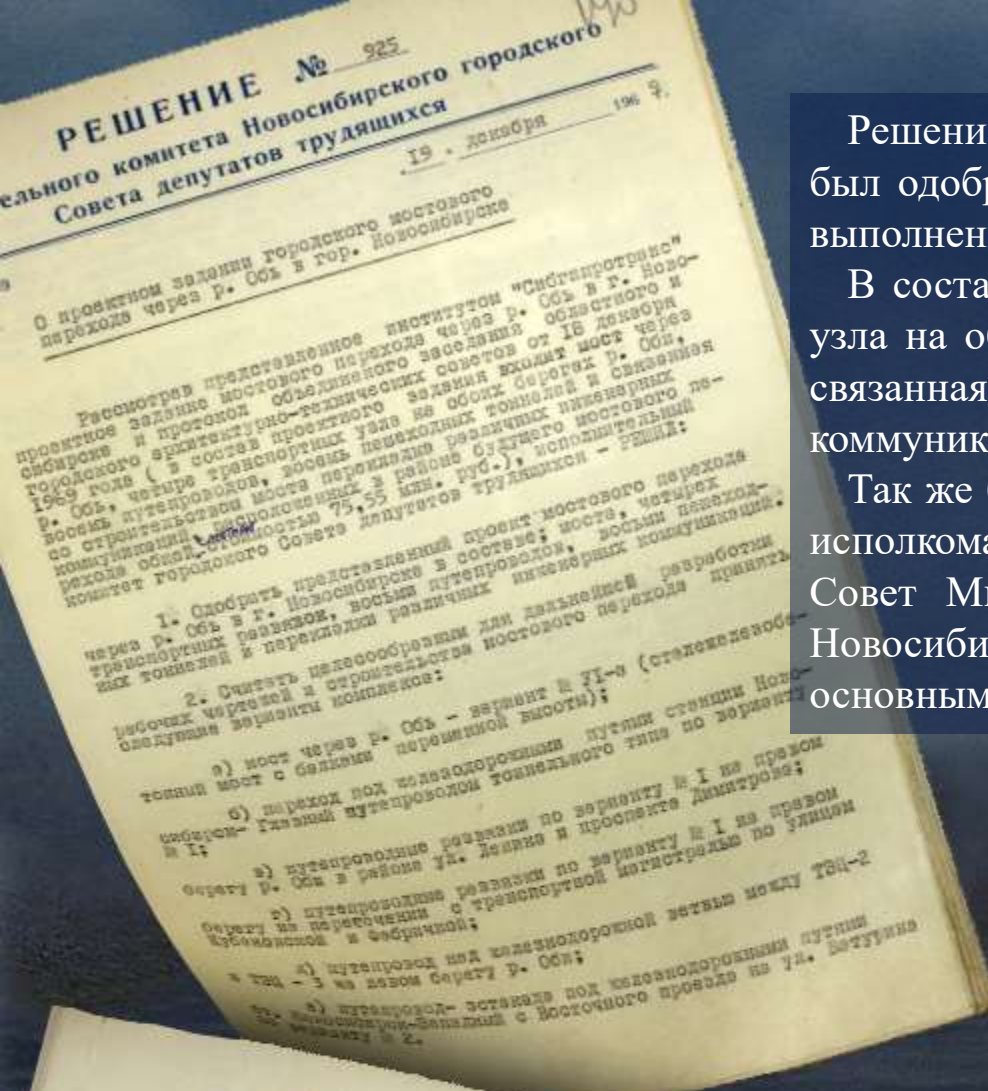
# Проектное задание

Решением Новосибирского горисполкома от 19 декабря 1969 г. № 925 был одобрен проект *мостового перехода через р. Обь в г. Новосибирске*, выполненный институтом «Сибгипротранс».

В состав проектного задания вошли мост через р. Обь, 4 транспортных узла на обоих берегах р. Оби, 8 путепроводов, 8 пешеходных тоннелей и связанная со строительством моста перекладка различных инженерных коммуникаций, расположенных в районе будущего мостового перехода.

Так же было принято решение о представлении проекта на рассмотрение исполкома Новосибирского Областного Совета депутатов трудящихся. Совет Министров РСФСР 31 марта 1970 г. утвердил представленное Новосибирским облисполкомом проектное задание со следующими основными показателями:

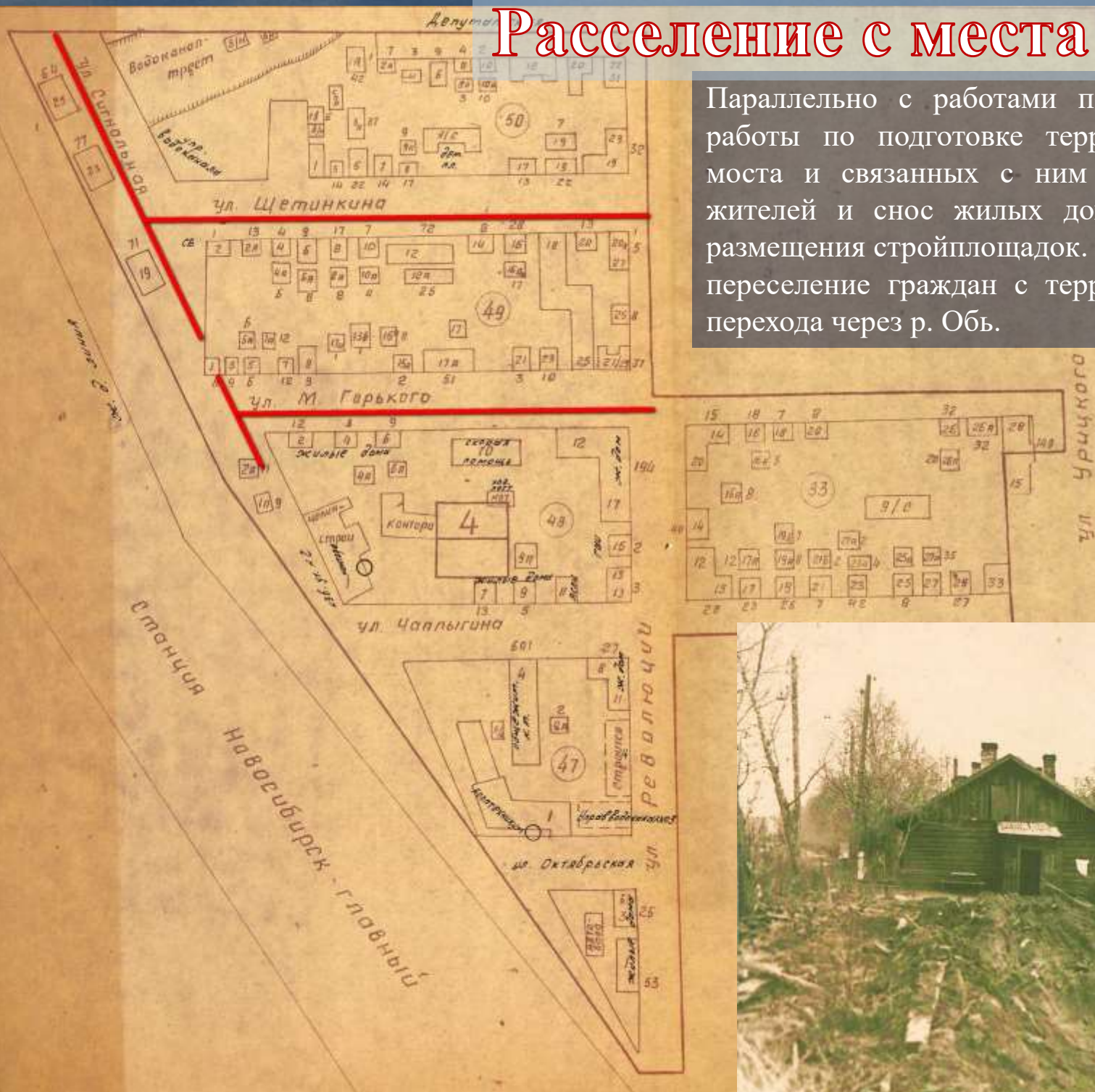
Длина мостового перехода	- 5000 м
в том числе:	
длина перехода через реку Обь	- 2900 м
из них длина моста	- 680,4 м
длина путепровода под железнодорожными путями ст.Новосибирск-Главный с подходами	- 800 м
из них длина тоннеля	- 180 м
длина путепровода через железнодорожные пути к ТЭЦ-3 с подходами	- 1300 м
из них длина путепровода	- 198,5 м
Ширина проезжей части моста и путепроводов	- 25,5 м
Ширина тротуаров	- 2 x 2,25 м
Пролетные строения	- сталежелезобетонные и железобетонные
Дорожная одежда	- асфальтобетонное 2-слойное покрытие толщиной 8 см на щебеночном основании толщиной 41 см
Расчетные нагрузки моста и путепроводов	- Н-30 и НК-80



# Расселение с места строительства

Параллельно с работами по проектированию были начаты работы по подготовке территории будущего строительства моста и связанных с ним объектов, а так же расселение жителей и снос жилых домов с территории планируемого размещения стройплощадок. С июля 1971 г. Началось массовое переселение граждан с территории строительства мостового перехода через р. Обь.

Решением Новосибирского горисполкома от 16.09.1970 № 661 был утвержден снос бревенчатых и шлакоблочных домов по ул. М. Горького, Сигнальной, Щетинкина.





На фотографии нанесена ось подхода с подписью: «Ось моста (левый берег)»



Левобережный подход к мосту, вид на прибрежную часть левого берега.  
01.11.1972 г.

В январе 1971 г. решением Новосибирского горисполкома о начале строительства *городского моста через р. Обь в г. Новосибирске*, генеральным подрядчиком на строительстве моста был определен Мостопоезд № 472 треста «Мостострой-2» Министерства транспортного строительства, а генеральным проектировщиком на составление рабочих чертежей – институт «Сибгипротранс».

Тем же решением был определен городской штаб для оперативного решения вопросов, возникающих в процессе строительства моста, в который вошли:

1. Краснопольский	А.М.	–	начальник штаба
2. Золотев	Е.В.	–	член штаба
3. Юмакаев	Л.А.	–	–
4. Шамрай	И.М.	–	–
5. Ревягин	Л.Н.	–	–
6. Егоров	А.С.	–	–
7. Корчуганов	И.М.	–	–

Первые сваи на 1 и 7 опорах будущего Димитровского моста. Вид с правого берега р. Обь. 1971 г.

# Уникальная конструкция

Димитровский мост – первый в Сибири мост с полностью сварным металлическим пролетным строением. Для моста было выбрано конструктивное решение без болтовых соединений. Его цельнолитые конструкции, изготовленные по большей части в Улан-Удэ, соединяют около 25 километров хладостойких сварочных швов. Для этой сварки Киевским институтом электросварки имени академика О.Э. Патона был разработан специальный сварочный агрегат, системе пользования которым обучались строители моста. Часть моста над водой сконструирована из балок с железобетонными плитами. Назначение стыковочных швов — не только соединение, но и компенсация подвижек металла при перепадах температур.

Данные 14  
по второму коммунальному мосту через р. Обь.

Мостовой переход планируется в 2 км от существующего железнодорожного моста у Михайловского лога. В районе моста залегает граниты на глубине 8-20 м. Основные данные по мосту:

1. Высота от уровня воды (кулевой отметки) - 22 м.
2. Длина мостового перехода  $\approx 200$  м.
3. Количество полос движения - 6
4. Ширина одной полосы - 3,75 м.
5. Общая ширина моста с разделительной полосой и тротуарами - 31,5 м.



Основные показатели по второму коммунальному мосту через Обь, взятые при рассмотрении проектного задания моста на расширенном заседании градостроительного Совета



Строительство опор будущего Димитровского моста. Вид с левого берега р. Обь. 1972 г.



Строительство тоннеля, связывающего проспект  
Димитрова и Димитровский мост. Вид с правого  
берега в сторону р. Обь. 1972-1973 гг.



Строительство опор Димитровского моста  
(панорама), вид от правого берега на р. Обь. 1973 г.



Площадка строительства Димитровского моста на левом берегу р. Обь, вид на возведенные опоры будущего моста. На заднем плане - правобережная часть г. Новосибирска, по центру – строящееся здание гостиницы «Новосибирск». 1974 г.

# Увеличение темпов строительства

Решением Новосибирского горисполкома от 30 июня 1976 г. был отмечен неудовлетворительный темп монтажа пролетного строения моста через р. Обь. Причиной такого темпа работ была названа недостаточная укомплектованность мостоотряда № 38 квалифицированными рабочими, требующимися для проведения специальных сварочных работ ввиду сложного технологического процесса монтажа.

В качестве решения проблемы Новосибирский горисполком определил список предприятий города, которые должны были направить на строительство моста сварщиков, выделить необходимые для строительства материалы и оборудование, а так же места в общежитиях для работников Мостоотряда № 38.

СПИСОК предприятий и количество выделяемых ими материалов и оборудования на строительство моста

№ пп	Наименование предприятия	ТС-17-Р	ДМ-54	НС-500	Свар. каб.	Илиф. нав. облг.
1.	Завод электротермического оборудования		1	1	200	2
2.	Трест "Сибстальконструкция"	I	2			
3.	Завод "Промстальконструкция"		I	I	200	5
4.	Завод "Тяжстанкогидропресс"		I	2	200	
5.	Энергостальконструкция				I	200
6.	Сиблитмаш	I				
7.	Сибэлектротехника					

СПИСОК предприятий и количество выделяемых ими сварщиков на строительство моста через р.Обь

№ пп	Наименование предприятия	Сварщики:		
		ручные	автом.	п/автомат.
1.	Завод электротермического оборудования	2	I	-
2.	Энергомеханический завод	3	-	I
3.	Трест "Сибстальконструкция"	4	I	-
4.	Завод "Промстальконструкция"	4	2	I
5.	Завод "Энергостальконструкция"	3	I	-
6.	Завод "Сиблитмаш"	4	I	2
7.	Завод "Сибэлектротехника"	4	-	I
8.	Завод электромашиностроения	2	-	I
9.	Завод электромонтажных изделий	I	2	I
10.	Завод электроагрегатов	I	-	I
11.	Завод "Зиран"	-	-	I
12.	Завод точного машиностроения	I	-	I
13.	Завод низковольтной аппаратуры	I	-	I
14.	Завод строительных изделий	I	-	-
15.	Сибстекстальмаш	2	-	I
16.	Завод им.Чкалова	I	-	I
17.	Завод "Химмашаппарат"	I	-	-
18.	Завод "Сибгазпроформ"	I	-	I
19.	Завод буровой техники	I	-	I
20.	Завод ремонтно-механический	I	-	I
21.	Завод стрелочный	I	-	I
22.	Завод электровозремонтный	I	-	-
23.	Завод "Сибэлектротрансмаш"	I	-	-
24.	Завод им.Кузнецова	I	-	-
25.	СибСНИИ	I	-	-
26.	Завод "Труд"	I	-	-
27.	Оловозавод	I	-	-
28.	Трест "Сибэнергомонтаж"	2	-	-
29.	Трест "Сибсантехмонтаж"			





Начало монтажа пролетного строения моста через р. Обь.  
Надвижка на опоры железобетонных элементов про-  
летного строения, 1976 г.



Начало монтажа пролетного строения моста через р. Обь.  
Надвижка на опоры железобетонных элементов пролетного  
строения, 1976 г.



Площадка строительства Димитровского моста на левом берегу р. Обь, вид на возведенные опоры будущего моста, 1976 г.

Надпись на плакате – «За досрочное завершение опор – спасибо!»

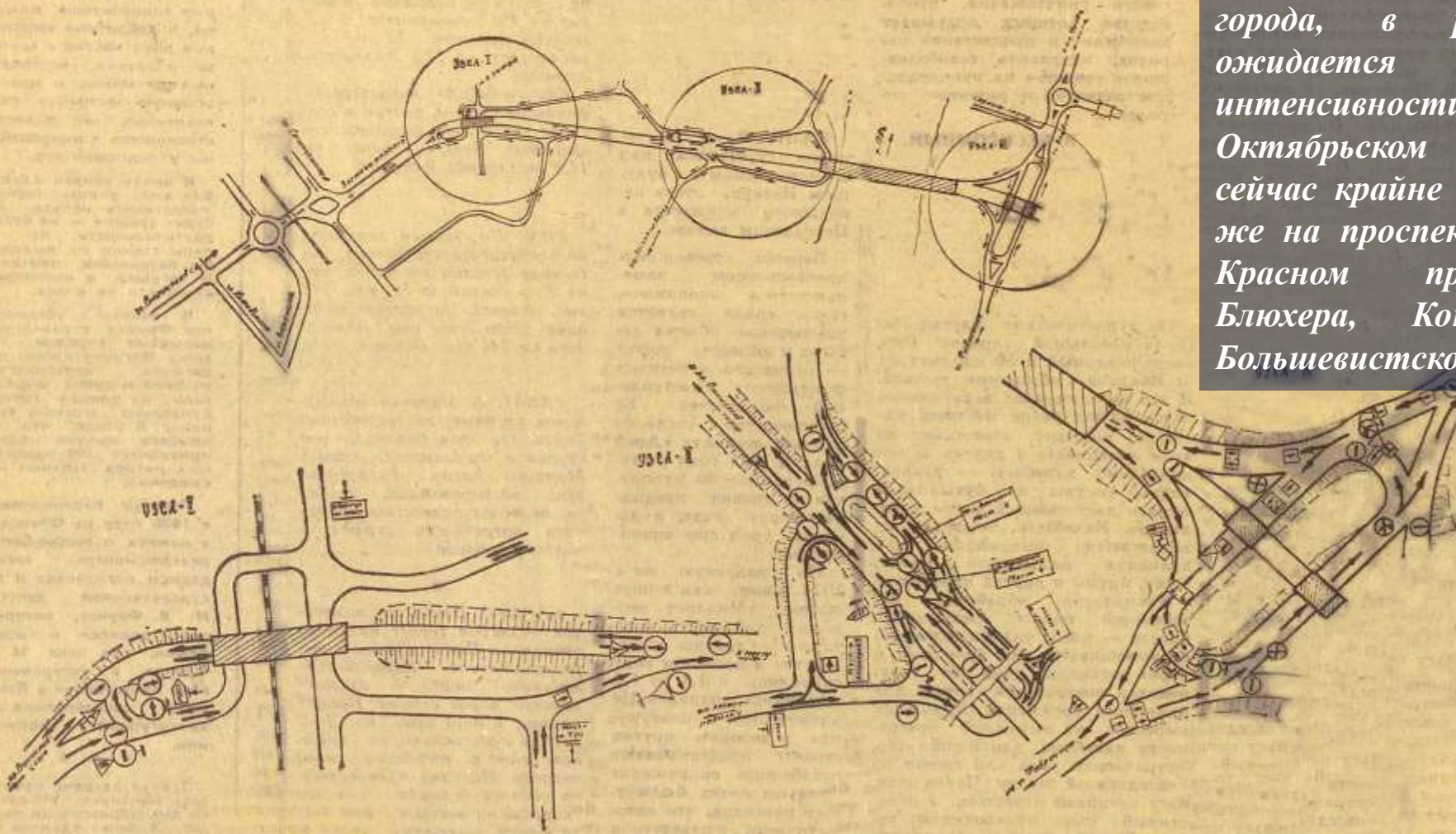


Участники церемонии, посвященной досрочному завершению строительства опор Димитровского моста через р. Обь. Крайний слева: [старший инженер лаборатории мостовых конструкций НИИЖТа В.К. Олейник], крайний справа [начальник Управления благоустройства Новосибирского горисполкома Е.В. Золотов], 1976 г.

# Статья в «Вечернем Новосибирске»

В выпуске газеты «Вечерний Новосибирск» от 30 октября 1978 г. была опубликована «Схема организации дорожного движения в районе нового автодорожного моста через реку Обь» с заметкой об окончании строительства нового моста, пуск в эксплуатацию которого намечался на ноябрь текущего года.

## Организация дорожного движения в районе нового автодорожного моста через реку Обь



Автор статьи поясняет: «появится новая транспортная связь между право- и левобережной частью города, в результате этого ожидается снижение интенсивности движения на Октябрьском мосту, который сейчас крайне перегружен, а также на проспектах Карла Маркса, Красном проспекте, улицах Блюхера, Котовского, Титова, Большевистской и других».

# Ввод в эксплуатацию

Сроком ввода в эксплуатацию моста был обозначен III квартал 1978 года. Решением Новосибирского горисполкома от 12 октября 1977 г. № 509 «О реконструкции подходов к строящемуся мосту через р. Обь» было положено начало подготовке к приемке моста близлежащих территорий.

В приложении к решению перечислялись планируемые мероприятия, среди которых: ремонт фасадов зданий, реконструкция газонов и откосов железнодорожного пути, замена опор линий связи и прочие мероприятия, касающиеся благоустройства улиц и городских объектов, располагающихся на прилегающей к мосту территории.

Приложение № I  
к решению горисполкома № 509  
от 12.10.1977 года

ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ  
по реконструкции подходов к строящемуся мосту (левый  
берег в Леванском районе)

Наименование мероприятий	Срок исполнения	Ответственный исполнитель
1. Произвести ремонт фасадов зданий по ул. Станиславского от ул. Титова до ул. Станционная по проекту, согласованно с отделом по делам строительства и архитектуры горисполкома	II кв. 1978 г.	З-д "Сибтекстмаш" З-д "Сибсельмаш" З-д им. Кузьмина, ГПУ-50, Парк Кирова
2. Реконструировать газоны по ул. Станиславского от ул. Котовского до ул. Станционная	I кв. 1977 г. I кв. 1978 г.	Управление благоустройством районного Парк им. Кирова, З-д им. Кузьмина, трест "Горремстрой"
3. Построить ограждение парка им. Кирова	ноябрь 1977 г.	Дирекция моста
4. Привести в надлежащий порядок газоны и обочины у транспортной развязки	II кв. 1978 г.	Управление дороги
5. Реконструировать откосы х.д.с обложкой у путепровода для проезженности 100 м в обе стороны	-.-	СУ Новосибирсктепострой тр. "Сибэнергострой"
6. Подготовить проект реконструкции сквера у путепровода и выполнить благоустройство в районе Тап-2	III кв. 1977 г.	Областное управление связи
7. Заменить деревянные опоры на кабельные коммуникации на пересечении улиц Станиславского-		



# Испытание моста

Испытание моста проходило не один день. На специальные точки пролетного строения установили прибор, измеряющий напряжение конструкции. Запустили груженные песком и бетонными плитами грузовики. Сначала на один пролет, потом на другой...

Когда полотно из машин заполнило все дорожное движение, перед людьми предстало уникальное зрелище. Сверили показания прибора с расчётными показаниями на схеме, представленной проектировщиками, - испытание прошло успешно.

Когда самосвалы освободили мост, по нему с обоих берегов сплошными потоками прошли ликующие горожане и строители.



Согласно материалам газеты «Вечерний Новосибирск» от 31.10.1978, испытание моста прошло 28 октября 1978 г. В ходе испытаний на мост были запущены Камазы и Кразы, груженные песком, в процессе чего осуществлялась съемка профиля моста. Руководство испытанием моста осуществлял профессор, доктор технических наук, заведующий кафедрой «Мосты и тоннели» Г.М. Власов.

Участие в испытаниях принимали сотрудники научно-исследовательской лаборатории мостовых конструкций НИИЖТа под руководством Б.А. Рябышева, начальник мостоотряда-38 Л.А. Юмакаев, управляющий трестом Мостострой-2 А.И. Бахтин.



Л.А. Юмакаев



Г.М. Власов



Б.А. Рябышев





# Открытие Димитровского моста



После прохода грузовиков с правого и левого берега навстречу друг другу двинулись колонны строителей и горожан. Так в 1978 г. было открыто движение по второму коммунальному мосту в г. Новосибирске.

Пуск моста происходил 4 ноября 1978 года при участии второго секретаря Обкома КПСС А.П. Филатова. На торжественном митинге выступили: начальник мостоотряда-38 Л.А. Юмакаев, председатель государственной комиссии, лауреат Ленинской премии П.А. Егоров, директор объединения «Тяжстанкогидропресс» И.К. Сидоров, бригадир «Дорстроя» Н.И. Мезяк, водитель ПАТП-1 Герой Социалистического Труда Н.А. Багаев, бригадир мостоотряда-38 А.Д. Мельников и другие.



Ленту разрезает второй секретарь обкома КПСС А.П. Филатов

С 4 ноября 1978 г. в городе Новосибирске было открыто движение по второму мосту через р. Обь.

# Наименование «Димитровский»

Решения о присвоении  
наименования второму  
коммунальному мосту  
через Обь в Новосибирске  
в документах архивного  
фонда выявлено не было.

Наименование  
«Димитровский» впервые  
зафиксировано в  
документах 1980 года.