**Строители начали возведение свайных фундаментов моста через Керченский пролив**

На сухопутной части территории строительства моста в Крым началось формирование свайных фундаментов опор. Работа ведется широким фронтом одновременно на нескольких участках общей протяженностью более 10 км. Сваи погружаются на разную глубину, определенную проектом с учетом свойств коренных пород. Максимальная отметка составит 94 метра – это высота 30-этажного здания. На такую глубину будут погружены сваи под опоры судоходного пролета.
«Строительство моста представляет собой комплекс мероприятий. Сейчас мы приступили к первому – устройству фундаментов, осуществляем погружение свай, - рассказал главный инженер ФКУ Упрдор  «Тамань» Юрий Сафонов. – Далее будет возводиться ростверк, объединяющий эти сваи. На ростверк погружаются тела опор, на которые впоследствии установят опорные части и смонтируют пролетные строения».
Согласно проекту, прошедшему государственную экспертизу, мост встанет на 595 опор. Для их устройства предстоит погрузить более 5,5 тысяч свай: призматических, буронабивных и трубчатых.
Надежность будущего фундамента проверялась в Крыловском государственном научном центре. Для этого были изготовлены модели опор. Тест на   прочность в условиях сильного ледохода прошел   в экспериментальном бассейне с движущимися ледяными полями и торосами. Полученные результаты использовались при разработке проектной документации.
«Кроме стандартных типов свайных оснований, которые применяются в мостостроении – призматических и буронабивных свай, - мы используем не совсем привычный тип. Это забивные трубчатые сваи большой длины и большого диаметра. Они позволят обеспечить надежную работу моста в проливе со сложной геологией, высокой сейсмикой и непростыми метеорологическими условиями. Такие сваи погружаются как вертикально, так и под углом для дополнительной устойчивости мостовых опор», - рассказал директор по строительству транспортного перехода через Керченский пролив компании «СТРОЙГАЗМОНТАЖ» Леонид Рыженькин.
Для устройства трубчатых свай на сухопутных участках территории строительства моста развернуто более 10 сваебойных комплексов. Каждый включает кран, вибропогружатель, гидравлический молот и направляющий каркас – кондуктор. Это несколько вариантов металлических конструкций, технические параметры которых определены под разные участки работ. Такие кондукторы позволяют устанавливать и погружать под углом сваи, изготовленные из стальных труб диаметром 1420 мм. Также в состав комплексов входит оборудование для выемки из трубчатых металлических стволов грунта и заполнения их бетонной смесью.
Сваи погружаются секциями определенной длины в соответствии с проектными решениями. Их сборка ведется на технологической площадке, развернутой на Таманском полуострове. Трубы заводского производства длиной по 12 метров свариваются между собой автоматическим способом на стационарных постах. После укрупнительной сборки, сварки и контроля качества сварочных работ выполняется антикоррозийная защита. На поверхность труб наносится специальное покрытие, обеспечивающее надежную работу свай в агрессивной морской среде.
«Антикоррозионный слой наносится в мобильном цехе. Здесь смонтирована технологическая линия, способная обрабатывать 12 секций труб за смену. Сначала труба проходит тепловую обработку, в результате которой с ее поверхности удаляются все загрязнения. Из печи она отправляется в дробеструйную установку для дальнейшей очистки. Далее – процесс хроматирования, после которого труба снова нагревается. На горячую поверхность наносятся антикоррозийное и защитное покрытия, после чего труба охлаждается и испытывается на прочность разными способами. Далее она нумеруется, маркируется и заносится в компьютерную базу. Готовые секции труб доставляются на стройплощадку на специальных машинах», - рассказал директор цеха по нанесению антикоррозионного покрытия Владимир Груша.
В непосредственной близости от места производства основных строительных работ развернута временная инфраструктура, необходимая для устройства буронабивных и призматических свай. На таманском и керченском берегах возведены мобильные установки, выпускающие бетон. Его качество проверяется на местах в аттестованных лабораториях. Контролируется плотность, прочность, водонепроницаемость, морозостойкость и другие параметры. Собственная производственная база позволяет свести к минимуму время на доставку материалов и соблюдать график строительства. В отдельном цехе выполняется автоматическая сборка арматурных каркасов для буронабивных свай.
Подготовка временной инфраструктуры, необходимой для организации масштабного строительства моста в Крым, началась год назад. За это время на двух берегах Керченского пролива были сформированы площадки для хранения, сборки и сварки металлоконструкций; проложены новые дороги для доставки грузов в обход населенных пунктов, а также внутриплощадочные дороги; построены вахтовые городки для строителей; запущен в работу первый временный мост, соединивший таманский берег с островом Тузла. Еще два рабочих моста строятся в Керченском проливе. Они обеспечат доставку работников, грузов и техники, включая тяжелые краны, к рабочим площадкам в акватории. С них же будет выполняться ряд технологических операций.

Справка:
В феврале 2016 года Федеральное дорожное агентство утвердило проектную документацию моста через Керченский пролив, получившую положительное заключение Главгосэкспертизы России, и выдало ФКУ Упрдор «Тамань» разрешение на строительство объекта. Единственным исполнителем работ является ООО «СТРОЙГАЗМОНТАЖ».

ИНФОГРАФИКА ПО ПРОЕКТУ:

<https://drive.google.com/folderview?id=0B8Yka5tRrHvxM0pXT3RiYnJiTFE&usp=sharing>

ФОТОГАЛЕРЕЯ:

<https://yadi.sk/d/IWOLTD-Iq39yP>

Пресс-служба Росавтодора
[rosavtodorinfo@mail.ru](https://e.mail.ru/compose?To=rosavtodorinfo@mail.ru)