

МОСТ В БУДУЩЕЕ РОССИИ

В конце апреля руководитель Росавтодора Роман СТАРОВОЙТ в очередной раз посетил «Балтийский государственный технический университет «Военмех» (СПб), выпускником которого является. Роман Владимирович окончил БГТУ им. Д.Ф. Устинова в 1995 году, по специальности «Импульсные тепловые машины». В родной университет Старовойт – уже в качестве лектора – приехал после заседания штаба по строительству транспортного перехода через Керченский пролив.

На открытом мероприятии присутствовали студенты и преподаватели вуза, а также представители ряда ведомственных организаций и научных заведений, в том числе В.О. Иванов, начальник ФГУ «Севзапуправтодор», и В.Н. Смирнов, заведующий кафедрой «Мосты» Петербургского государственного университета путей сообщения. (В завершение лекции Владимир Николаевич Смирнов, подчеркнув актуальность и важность темы, обратился к Роману Старовойту с предложением повторить презентацию и для студентов кафедры «Мосты»).

А открыл мероприятие ректор «Военмеха» К.М. Иванов, который кратко рассказал об университете и его выпускниках. Он отметил, что БГТУ «Военмех» им. Д.Ф. Устинова – один из старейших вузов страны, принадлежащий к элите высшей технической

школы. Из его стен вышло чуть ли не рекордное количество выдающихся людей. «Среди наших выпускников – дважды Герой Советского Союза Г.М. Гречко, Герой Советского Союза и первый Герой России С.К. Крикалев, экс-президент РЖД В.И. Якунин. Среди выпускников БГТУ есть и госслужащие, и работники банков, и руководители других структур. Например, известные политики Сергей Нарышкин или Борис Грызлов, являющийся членом Попечительского совета. Наш сегодняшний лектор – Роман Владимирович Старовойт – также член нашего Попечительского совета», – сообщил Константин Михайлович.

Не без гордости представив аудитории почетного выпускника «Военмеха» – Романа Старовойта, ректор передал слово ему. Презентация руководителя



Росавтодора была посвящена ходу реализации проекта строительства транспортного перехода через Керченский пролив, но начал он свое выступление так: «Даже получив диплом, я и представить себе не мог, что когда-нибудь буду выступать с лекцией здесь, в родном университете, перед такой замечательной аудиторией».

Сначала Роман Владимирович ознакомил присутствующих с основными направлениями деятельности Росавтодора, а затем, в ходе лекции, сопровождающейся демонстрацией слайдов, детально коснулся вопросов проектирования и строительства нового мостового перехода. Он подчеркнул социальную, экономическую и политическую значимость этого объекта, причем не только для Краснодарского края, но и для всей России.

По словам Старовойта, на строительство этого сложнейшего сооружения привлечены высокопрофессиональные специалисты со всей страны. Среди них и те, которые участвовали в создании инфраструктурных объектов к саммиту АТЭС и сочинской Олимпиаде. «Лучшие из лучших сегодня трудятся на этом объекте», – сказал глава Росавтодора.





Такому уникальному с точки зрения самых современных технологий и при этом самому длинному мосту в России должна соответствовать и остальная дорожная сеть. На этот счет Роман Старовойт выразил убеждение, что к открытию моста в Крым федеральные трассы страны будут приведены в нормативное состояние. А с запуском движения на Керченском мосту будут обеспечены условия для комплексного развития транспортной инфраструктуры Краснодарского края, Республики Крым и смежных областей.

Государственный контракт на проектирование и строительство нового транспортного перехода через Керченский пролив был подписан между Федеральным казенным учреждением «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» Росавтодора и ООО «Стройгазмонтаж».

Роман Старовойт обратил внимание слушателей на тот факт, что мост протяженностью 19 км строится в непростых геоклиматических условиях. Ветра, штормы, температурные перепады сочетаются с залеганием на глубине до 80 м слабых грунтов. «В зимне-весенний период в проливе очень сильные ветра: например, в минувшем феврале нашими метеостанциями было зафиксировано 250 часов штормового моря. А это

почти треть месяца! Любые работы в акватории, а также операции с применением строительных кранов в подобных условиях приходится приостанавливать для обеспечения безопасности. Однако эта климатическая особенность учтена в проекте организации строительства», – прокомментировал он.

Проект Керченского моста долго обсуждался: специалистами было рассмотрено около 70 разных вариантов, среди которых – возможность соединить Краснодарский край с Керчью подводным тоннелем. В итоге эксперты остановились на варианте, предложенном петербургскими проектировщиками. «Безусловно, опыт, который реализован организациями дорожной отрасли Петербурга, нельзя переоценить, он довольно существенен», – отметил Роман Владимирович.

«Аналогов этому мостовому сооружению, которое будет состоять из нескольких участков, на сегодняшний момент в Российской Федерации не существует. Не случайно с особой тщательностью мы подходили к этапу проектирования. Но и на этапе строительства, безусловно, будут соблюдены все нормы и правила, а также контрольные мероприятия», – заверил собравшихся глава Росавтодора. А все необходимые подготовительные ме-

роприятия, включая инженерные изыскания, проводились на протяжении прошлого года. При этом учитывались мнения общественности и экспертного сообщества.

Транспортный переход через Керченский пролив запроектирован отдельно под автомобильное и железнодорожное движение – утвержден проект, предусматривающий строительство двух параллельных мостов, расположенных на расстоянии 50 м друг от друга и объединенных общей конструктивно-технологической схемой.

Что касается показателей автодорожного моста, то они следующие: категория автомобильной дороги – 1б; строительная длина по оси автомобильной дороги – 19,03 км, расчетная скорость движения – 120 км/ч, четыре полосы движения, а габарит проезжей части составляет 2×(Г–10,5). Тип дорожной одежды – капитальный, вид покрытия – асфальтобетон, нормативная временная вертикальная нагрузка – А14, Н14.

Пролетные строения мостового перехода – балочные, с расчетными пролетами 55 м и 64 м. Опоры – из монолитного железобетона с ростверками, возвышающимися над водой.

Фундаменты опор выполнены в виде железобетонных буронабивных, забивных или металлических трубчатых свай. В фарватере Керчь-Еникальского канала автодорожное и железнодорожное мостовые сооружения будут стоять на объединенных мощных опорах, перекрываться арками с расчетными пролетами 227 м.

На вопрос одного из студентов относительно наличия велосипедных и пешеходных дорожек, Роман Владимирович ответил, что они не предусмотрены проектом. «А те, кому захочется перебраться на другой берег Керченского пролива для велосипедных или пеших прогулок, смогут воспользоваться Керченской паромной переправой, которая и после открытия моста будет по-прежнему функционировать», – сказал он.

На сегодняшний день работы в Керченском проливе ведутся полным ходом, «не прерываясь ни на минуту»,

на восьми участках одновременно и в абсолютном соответствии графику. Это обеспечит открытие автомобильного движения в рабочем режиме в декабре 2018 года. Такие сроки руководитель Росавтодора назвал максимально короткими. «Мы идем четко в графике, а график у нас посуточный», – отметил Старовойт.

На сегодняшний день в Тамани и Керчи оборудованы временные подъездные дороги, вахтовые городки для строителей, а также ряд вспомогательных инженерных сооружений.

Важнейшим аспектом на этом стратегическом объекте является обеспечение безопасности – с этой целью создан комплекс специальных мероприятий, призванных обеспечить надежную защиту от всевозможных рисков, как в процессе строительства транспортного перехода, так и в процессе его будущей эксплуатации.

Известно, что в ходе реализации проекта возник ряд вопросов, связанных с экологией. Роман Владимирович отметил, что эти проблемы также находятся в области повышенного внимания. Переправа не должна помешать стоянке перелетных птиц и нанести вред находящемуся вблизи природному заповеднику.

Всестороннее изучение различных вариантов перехода дало возможность обеспечить и безопасность, и экологичность, а также реализовать другие важнейшие требования, предъявляемые к такому уникальному объекту.

Руководитель Росавтодора сообщил, что в настоящий момент построено 10 опор будущего транспортного перехода, а в работе на различных участках строительства находятся 69 опор.

Погружено более 600 свай разного типа, осуществляется забивка еще 112 свай. В настоящее время на строительные площадки поставлено около 5 млн тонн инертных материалов, задействовано 25 тяжелых строительных кранов, 10 плавкранов, 130 единиц дорожно-строительной техники...

Роман Старовойт отметил, что при реализации данного проекта в основном используются отечественные инертные

материалы и металлоконструкции российских производителей.

Стоимость песка и камня, требующихся в довольно значительных объемах, невысока – в основном влияние на ценообразование оказывает логистика. Поэтому эти материалы будут поставляться из южных регионов России, где их вполне достаточно. «Мы уже понимаем, из каких карьеров, в каком объеме, в какое время будут доставляться материалы к месту строительства», – прокомментировал Роман Владимирович.

Металлоконструкции, составляющие самую дорогую часть мостового сооружения, в основном также будут российского производства. Ведутся переговоры со всеми производителями металлоконструкций – от Петербурга до Владивостока; параллельно с этим осуществляется проработка логистических схем поставок материалов. Материалы иностранного производства, по словам Романа Старовойта, составят довольно незначительную часть. «Это будут в основном деформационные швы, которые производит ограниченное количество компаний, и в основном это западноевропейские компании», – отметил он.

Отвечая на вопросы студентов и преподавателей университета, руководитель Росавтодора подчеркнул, что учитывая социальную значимость проекта, а также сложившуюся за последние годы геополитическую ситуацию, принято решение при строительстве моста не использовать частный капитал и сделать для автомобилистов проезд бесплатным.

Студенты, в свою очередь, заинтересовались, смогут ли они принять участие в строительстве этого уникального объекта. Роман Старовойт утвердительно сказал, что такой шанс, который даст бесценный опыт работы, у молодого поколения, безусловно, есть. По словам Романа Владимировича, чтобы принять студенческие отряды, уже построен городок со всей необходимой инфраструктурой. Обратившись к ректору университета, Старовойт посоветовал направить в Росавтодор официальное письмо по поводу возможности привлечения студентов вуза для работы на

строительстве транспортного перехода. Тем более что в настоящее время уже формируются студенческие отряды, как в МАДИ, так и в других профильных вузах.

Планируется, что в самые активные периоды строительства здесь будет задействовано до 3,5 тыс. строителей в одну смену, среди которых, конечно же, будут и представители студенчества.

Для бесперебойной работы моста в будущем уже сейчас предусмотрено создание эксплуатационной базы, систем энергоснабжения и освещения, организованного водостока, безопасности, диспетчеризации, управления движением, сигнализации. Перед запуском в эксплуатацию мост будет протестирован. Рабочее движение по автомобильной части транспортного перехода через Керченский пролив будет открыто в декабре 2018 года. Чуть позже для пробной эксплуатации будет запущена и железнодорожная линия.

К 2019 году полностью должны быть завершены пусконаладочные работы, разобраны временные сооружения, благоустроены и озеленены прилегающие территории.

В первые годы эксплуатации переправы трафик на ней может составить порядка 18 тыс. автомобилей в сутки, однако к 2034 году эта цифра возрастет вдвое! Реализация этого грандиозного проекта придаст импульс активному росту экономических, социально-хозяйственных и межрегиональных связей, минимизирует логистические издержки, повысит уровень мобильности населения, будет способствовать не только развитию, но и процветанию внутреннего туризма. Таким образом, новую переправу без лишней доли пафоса можно будет называть мостом в будущее России.

«Сегодня на заседании штаба моста мы приняли решения относительно следующих планов: при строительстве подходов к Керченскому мосту (это более 40 км со стороны Краснодарского края) создать условия для движения беспилотных автомобилей. Это наше будущее, причем не такое далекое, как кажется», – подчеркнул Роман Старовойт.