



## **Транспортный переход через Керченский пролив и подходы к нему**

**Таманский полуостров – остров Тузла –  
- Керченский пролив – Керчь – полуостров Крым  
Май 2015 – февраль 2016 – май 2018 – декабрь 2019**



*Строительство транспортного перехода через Керченский пролив.  
Снимок из космоса Российского космонавта Антона Шкаплера.*

*Памятный альбом участника строительства  
Крымского моста и подходов к нему  
со стороны Таманского полуострова –  
Общества с ограниченной ответственностью  
**«МОСТОВОЕ БЮРО»***



*Уважаемые коллеги!*

*Этот альбом «живой» – на каждом листе есть чистая сторона для того, чтобы на ней в любом месте ваши друзья, коллеги-соратники «по оружию», руководители, ваши близкие, просто хорошие знакомые или вы сами могли разметить фотографии, пожелания, воспоминания, напутствия, стихи, рисунки или даже спичи, связанные в вашей работой, отдыхом или ещё каким-либо событием в период строительства этих объектов.*

*Потом, спустя годы, будет приятно взять в руки альбом и вспомнить те памятные моменты, которые были украшением вашей жизни. В некоторых альбомах уже есть почин. Не ленитесь, собирайте в альбом пожелания и автографы, пишите их коллегам в их альбомы. Будет что вспомнить.*

*Только из Мостового бюро непосредственных участников строительства этих двух объектов было 50 человек.*

*С наилучшими пожеланиями,*

## Содержание альбома:

1. Предыстория проекта.
2. Общая карта план-схема Крыма, Тамани и Таманского полуострова.  
(Схемы объектов строительства)
3. Главные участники строительства.
4. Хроника строительства Крымского моста и подходов к нему.
5. «Кто с трудом в ладу, тот и с отдыхом не в споре». Крымский мост.  
(Фотофрагменты строительного контроля)
6. Подходы к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова.  
(Фотофрагменты строительного контроля)
7. «Если весел на работе, то на отдыхе игрив».
8. Президент РФ со свитой на Крымском мосту. Главные менеджеры  
стройки – наш директорат – руководители и специалисты.
9. Признательность коллег.



## ПРЕДЫСТОРИЯ ПРОЕКТА

История древней переправы через Керченский пролив (в античные времена – Боспор Киммерийский) уходит в глубь веков. Первые упоминания о переправах кочевников через пролив, разделяющий Европу и Азию оставили древнегреческий драматург Эсхил (525 – 456 г. до н.э.) и древнегреческий историк Геродот (484 – 425 г до н.э.).

С давних времен люди были озадачены соединением берегов Керченского пролива. Первые свидетельства по этому вопросу, являющиеся самым известным примером проведения топографических и гидрографических работ древнейших времен, были обнаружены в 1792 году на территории нынешней Тамани – на берегу пролива был найден Тмутараканский камень, хранящийся в Эрмитаже с 1851 года, на котором написано:



*«В лето 6576 (1068), индикта 6, Глеб князь мерил море по леду от Тмутороканя до Кърчева (совр. Керчи) 14000 сажен».*

То есть, в 1068 г. по распоряжению Глеба Святославовича, князя Тмутараканского, была измерена ширина Керченского пролива. Расстояние измерялось по льду, указанному промежутку соответствуют 24 км (14 000 маховых сажень), что очень точно совпадает с расстоянием между центральными храмами Керчи (церковь Святого Иоанна Предтечи) и Тмутаракани (церковь Пресвятой Богородицы).

Впервые идея о создании моста, который связал бы Керчь и Тамань, зазвучала в конце XIX века, и причиной тому явилась... Индия — «жемчужина Британской короны», крупнейшая английская колония. Для связи Индии с метрополией в 1867 -1870 гг. фирмой «Телеграфное предприятие «Сименс и Гальске» была проложена кабельная телеграфная линия из Лондона через Берлин - Киев - Одессу - Керчь - Батуми - Тифлис - Тегеран - Карачи в Калькутту, длиной более 11 000 км, проработавшая исправно до 1931 года.







*Схема трассы телеграфной линии от Лондона до Калькутты 1867-1870 гг.*

В Крыму в деревне Луговое до сих пор сохранился немой свидетель той телеграфной линии, используемый и по ныне по прямому своему назначению:



*Столб № 1*



*Столб № 2 в этой же деревне*

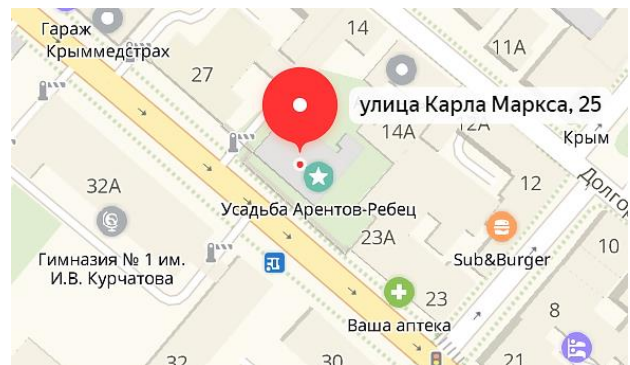
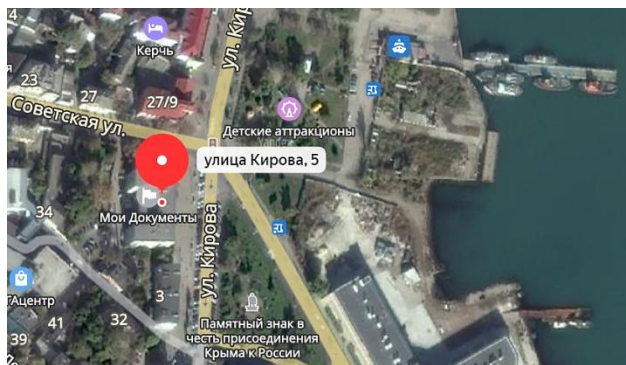


*Столб № 3 в станции Тамань*

Вслед за телеграфной линией британцы разработали проект прямого железнодорожного сообщения от Лондона до Дели, через Ла-Манш и Керченский пролив. К 1901 году проект дороги Лондон—Дели был завершен. Подданные английской королевы даже успели проложить

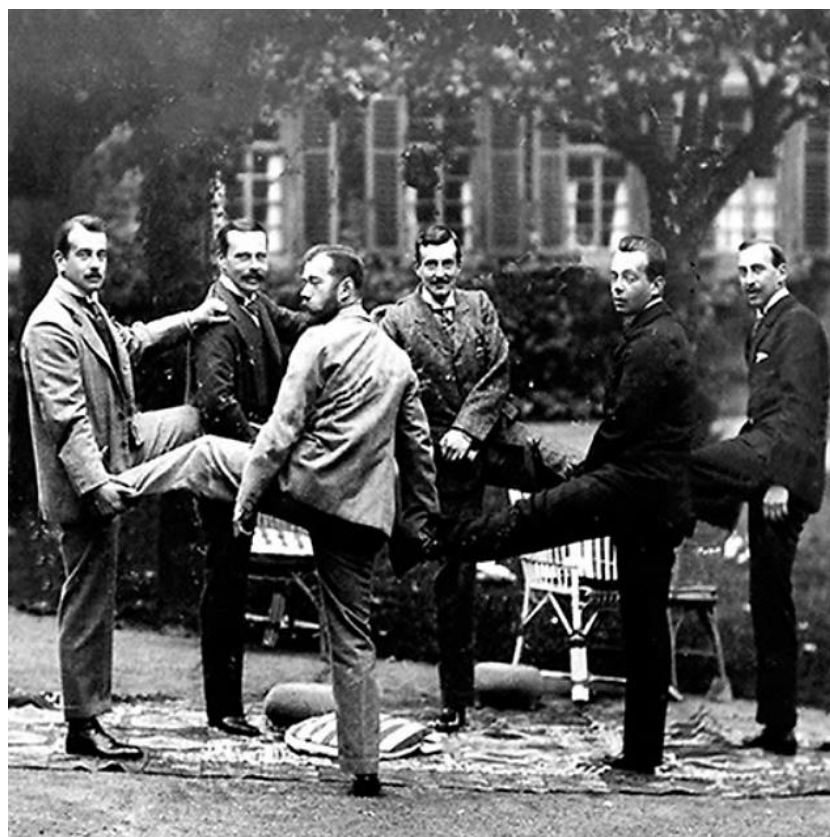


по дну Керченского пролива телеграфную линию, готовясь к строительству новой ветки. Свидетелями этого незавершенного проекта являются сохранившиеся до наших дней здания, в которых размещались конторы телеграфа: в г. Керчь на ул. Кирова, д.5 и в г. Симферополь на ул. Карла Маркса, д.25.



Однако проект отложили, успев проложить участок дороги от Индии до Кушки. Планам по строительству мостов через пролив Ла-Манш и Керченский пролив не суждено было сбыться: не хватило денег.

Когда англичане отказались от своих планов, в том числе по строительству железнодорожного моста через Керченский пролив, Император Всероссийский Царь Николай II, оценив по достоинству разработки англичан, повелел продолжить работы.



*На фото - НИКОЛАЙ II (третий слева) планирует Крымский мост. 1905г.*

Первые инженерные изыскания были проведены в 1903–1906 годах. Выполнены они были под руководством авторов Проекта – инженеров путей сообщения братьев Перцовых Николая Николаевича и Петра Николаевича Обществом Владикавказской железной дороги, с участием лучших российских инженеров по изысканиям – В.Кузнецова («Наблюдающего за производством изысканий») и И.Новкунского («Заведующего изысканиями»), и под наблюдением правительственной инспекции.



Инженер путей сообщения Петр Николаевич Перлов



Мост должен был стать частью железной дороги, которая позволит круглый год вывозить товары с Таманского полуострова. Инженеры разработали два варианта возможного направления — северное и южное. Северный вариант — через Керчь, крепость Еникале, косу Чушка и далее по северной части Таманского полуострова.



ДЕПАРТАМЕНТЪ

00639 - 19 ЯНВ. 1906

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХЪ ДѢЛЪ

10 ЯНВАРЯ 1906 603.

ЕГО ВЪСКОПРЕВОСОУХОДИТЕЛЬНОМУ  
ГОСПОДИНУ МИНИСТРУ ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

74 Огг.  
№ 36  
24/1-1906.

*Ваше Превосходительство*  
*М. П. Шереметьевъ*  
*24/1 1906*

*С. П. П.*  
*В. К. В.*  
*и др.*

Представляя при семъ Пояснительную записку къ про-  
екту сѣти Южныхъ дорогъ вмѣстѣ съ запискою объ  
ея экономическомъ значеніи и Главными Основаніями  
образованія Общества Южныхъ дорогъ, имѣемъ честь  
покорнѣйше просить о предоставленіи намъ концес-  
сіи на сооруженіе и эксплуатацію этой сѣти на  
условіяхъ, указанныхъ въ поименованныхъ приложені-  
яхъ.

Одновременно съ симъ мы входимъ въ Министер-  
ство Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣше-  
ніи намъ приступить къ производству окончатель-  
ныхъ изысканій.

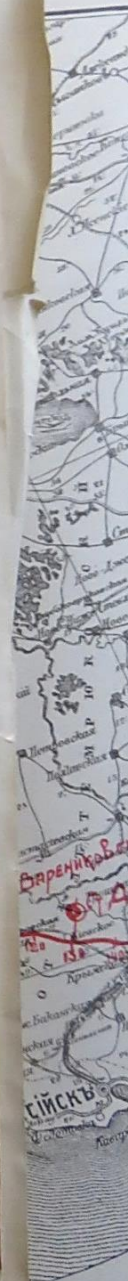
*Иванъ Степановичъ Соболевъ*  
*Иванъ Степановичъ Соболевъ*

*Михаилъ Кузьмичъ Соболевъ*  
*Иванъ Степановичъ Соболевъ*

18<sup>го</sup> Января 1906 года.

18/1905

*С. П. П.*



Южное направление — от станции Багерово, через самую узкую часть пролива, по косе Тузла на южную часть Таманского полуострова. Северный вариант предполагал использование части уже существующей железнодорожной инфраструктуры, но мост должен был быть длиннее и проходить по экономически неразвитой части Тамани. Поэтому царь выбрал южный вариант и в 1910 году этот проект вступил в фазу активной разработки.

МИНИСТЕРСТВО  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

ДЕПАРТАМЕНТЪ

09380 - 20 КТ. 1905

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДЕЛЪ

3  
№ 777

УПРАВЛЕНИЕ  
ПО СООРУЖЕНІЮ  
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Господину Министру Финансовъ.

Техническій Отдѣлъ.

„4“ Октября 1905 г.

№ 1356

С.-Петербургъ.

Вслѣдствіе отношенія отъ 5 сентября с.г. за  
№ 7864 по ходатайству инженера Перцова о предоста-  
вленіи ему во временное пользованіе проекта Черномор-  
ской жел. дороги по изысканіямъ, произведеннымъ Об-  
ществомъ Владикавказской жел. дороги, имѣю честь сооб-  
щить Вашему Превосходительству, что я не имѣю возра-  
женій противъ того, чтобы г. Перцовъ ознакомился съ  
означеннымъ проектомъ въ стѣнахъ Министерства Путей  
Собобщенія; выдачу же проекта частному лицу на руки  
считалъ бы неудобною.

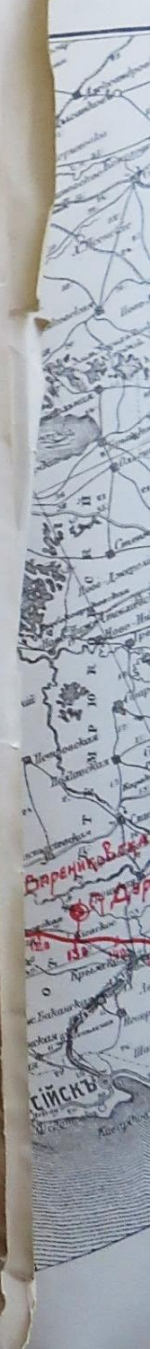
О неимѣніи препятствій къ разсмотрѣнію проекта  
въ стѣнахъ Министерства Путей Собобщенія г. Перцовъ  
поставленъ въ извѣстность Управленіемъ по сооруже-  
нію желѣзныхъ дорогъ.

Министръ Путей Собобщенія

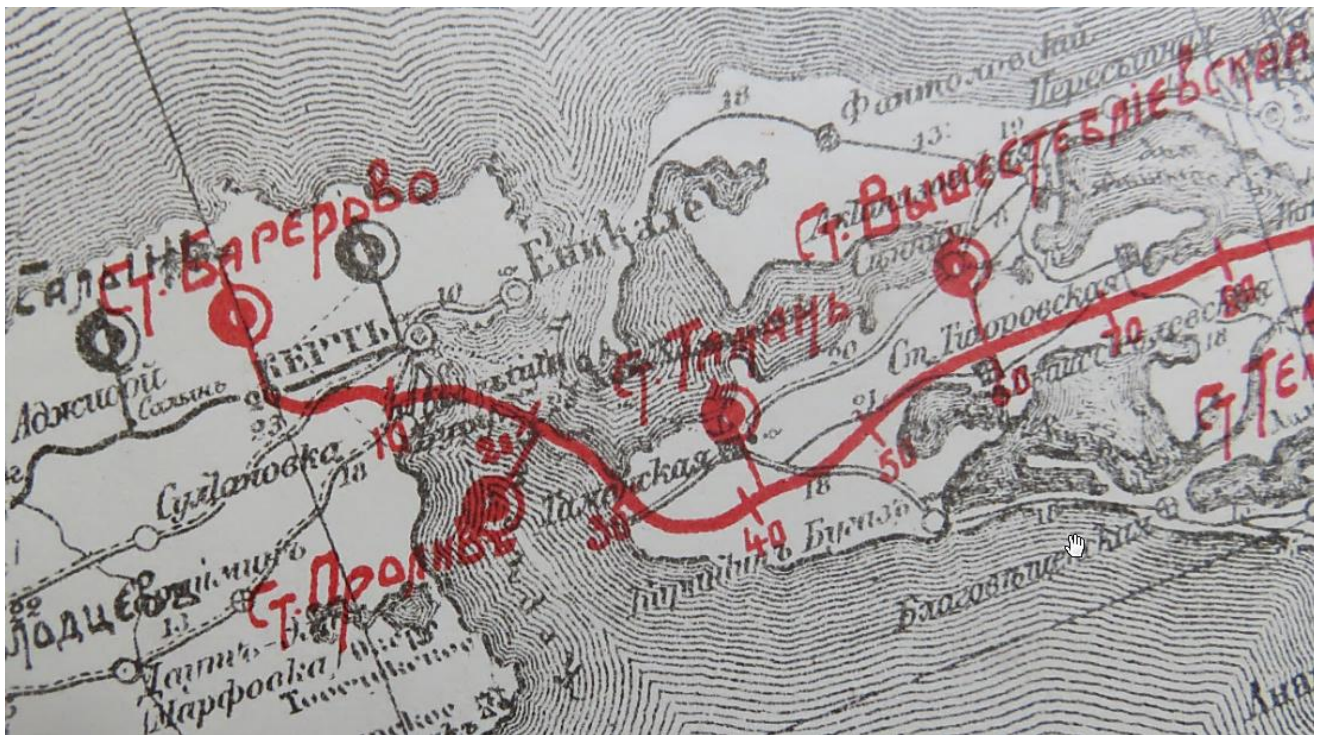
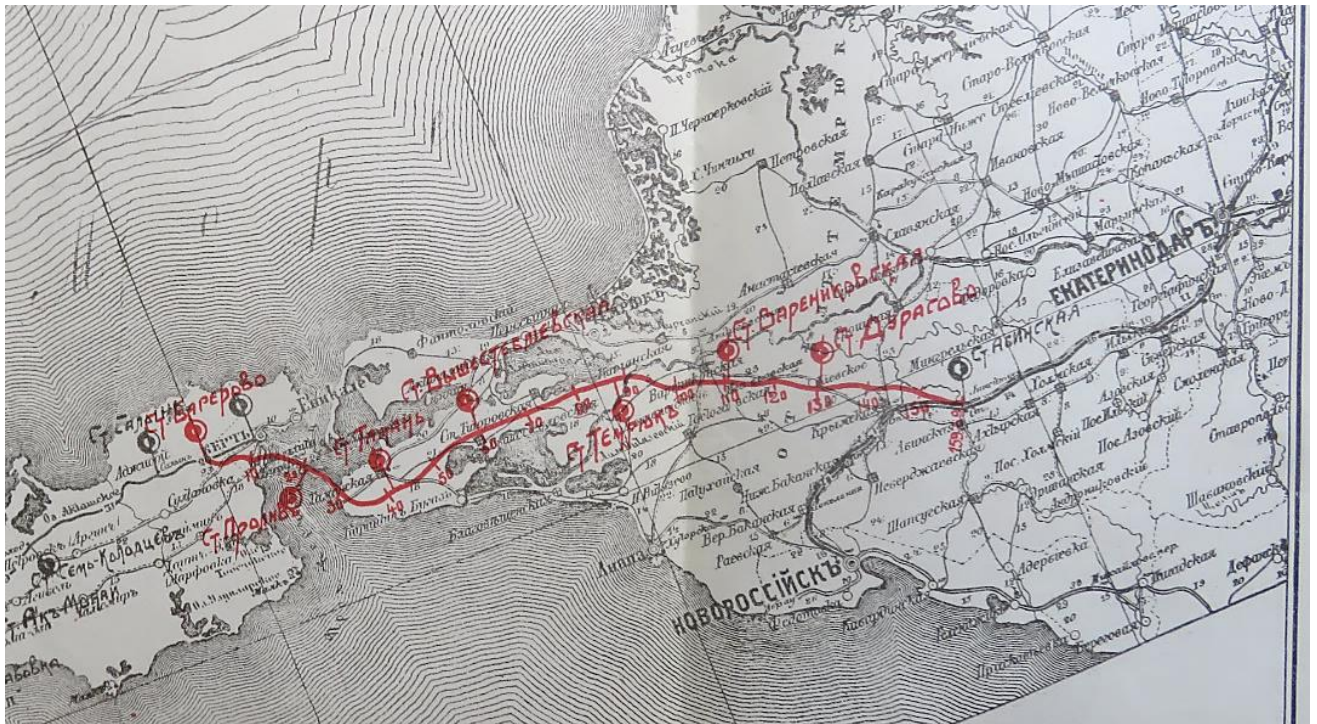
Статсъ-Секретарь

За Начальника Управленія

VII 9/10  
Дождь  
18/905







*Из проекта Н.Н.Перцова. Схема железнодорожной линии Багерова–Абинская с переправой через Керченский пролив. 1911 г.*

Для реализации проекта в октябре 1910 года было образовано Акционерное Общество Черноморской железной дороги, учредителями выступили инженер путей сообщения Н.Н. Перцов, действительный статский советник А.И. Путилов и С.С. Хрулев, с залоговым капиталом в Государственном Банке в размере 50 000 рублей. Пройдены все необходимые согласования проекта. Концессия группы Н.Н. Перцова опиралась на поддержку Международного и Азиатского банков.





Облигация Общества Черноморской железной дороги. Председатель правления Н.Н.Перцов. Номинальная стоимость проекта была оценена в 70 000 000 рублей, которая была сформирована за 10 месяцев из средств, поступающих от выпуска облигаций, и к июню 1913 года полностью внесена в качестве Основного капитала.



VII отд.  
КЗМ 1021  
20/8 1911

З А П И С К А

о двухъ вариантахъ прохода желѣзнодорожной линіи черезъ Керченскій проливъ.

-----

Мы, представители города Темрюка, ознакомившись съ проектомъ Черноморскихъ желѣзныхъ дорогъ, составленнымъ инженеромъ Перцовымъ и особенно съ проектируемой линіей отъ Керчи до станціи Абинской, считаемъ необходимымъ высказать слѣдующія соображенія по поводу двухъ (основныхъ) вариантовъ перехода желѣзной дороги черезъ Керченскій проливъ.

Въ краткой технической пояснительной запискѣ инженера г. Перцова къ проекту Черноморскихъ желѣзныхъ дорогъ (на стр. 10-й) говорится такъ: "Изъ сказаннаго легко видѣть, что представляется возможнымъ два основныхъ варианта перехода черезъ Керченскій проливъ, а именно: 1) Сѣверный въ направленіи на ст. Керчь г. Еникале и косу Чушку и далѣе по сѣверному берегу Таманскаго полуострова, 2) Южный отъ станціи Багерова въ сторону крѣпости, съ пересѣченіемъ пролива въ наиболѣе его узкой части между крѣпостью и косой Тузлой".

Инженеръ Перцовъ находитъ такимъ образомъ возможными два варианта перехода черезъ Керченскій проливъ, но онъ, не указывая особыхъ преимуществъ одного варианта предъ другимъ, останавливается на южномъ вариантѣ, оставляющемъ въ сторонѣ Керченскій портъ и идущемъ черезъ косу Тузлу по южному берегу Таманскаго полуострова.

Между тѣмъ первый вариантъ - сѣверный, идущій

18/905



и облигациями какъ 1:9, но при условіи гарантированія Правительствомъ всего акціонернаго капитала въ размѣрѣ 2% интереса.

15 марта 1911 года за № 3700 Министръ Путей Сообщенія уведомилъ Министра Финансовъ, что онъ, вслѣдствіе внесенія въ Государственную Думу представленія о разрѣшеніи сооруженія Черноморской желѣзной дороги распоряженіемъ и на средства казны, находитъ не своевременнымъ впредь до воспослѣдованія рѣшенія по такому представленію, подвергать обсужденію предположеніе объ осуществленіи той же линіи на частныя средства, въ виду чего на разсмотрѣніе состоящей при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по распоряженію Министра Финансовъ былъ внесенъ лишь вопросъ о сооруженіи линіи отъ Умани (Обозовки) до Абинской.

Передъ началомъ занятій Коммисіи по означенному вопросу въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ поступили заявленія о желательности сооруженія проектируемой линіи отъ городскихъ упра-

*Дорогу планировалось построить на средства казны.*



*Проект Н.Н.Перцова былъ связующимъ звеномъ прибрежной Черноморской желѣзной дороги съ желѣзнодорожной сетью Россіи.*

Но со вступлением России в Первую мировую войну проекту не суждено было сбыться.

В 1930-х годах идеей соединения Тамани и Крыма заинтересовался уже Сталин. Однако, добротной стали, а, именно, из нее можно было построить железнодорожный мост, тогда в СССР было мало и хватало ее, разве, что на возведение в Москве Дворца советов, на месте взорванного храма Христа Спасителя.

Для здания, высота которого по проекту должна была составить 420 м, разработали сверхпрочный сорт стали — ДС. К 1939-му году из нее успели собрать каркасы подземных этажей дворца. Но, через пять лет балки на стройке порезали на металл, который должен был пойти на строительство моста. Однако, началась война и мостостроительные идеи Сталина едва не реализовали немцы.

Оккупировав Крым в 1941 году, они задумались о том, чтобы в перспективе соединить его с Таманью, на тот момент еще удерживаемой Красной армией. Альберт Шпеер, главный строитель фюрера Адольфа Гитлера, вспомнил, что до войны, когда СССР и Рейх были союзниками, Советы заказали немецким инженерам несколько конструкций для моста через Керченский пролив. Их даже успели выполнить. Теперь оставалось только завершить начин Сталина.

Однако, история шла своим чередом: В конце 1941-го года советский десант отбил Керченский полуостров у немцев, но уже в мае следующего года войска Рейха снова его захватили. А летом немцы захватили Тамань. Гитлеровские инженеры разработали план по соединению двух берегов Керченского пролива. В Крым были доставлены необходимые стройматериалы.

Но, после поражения под Сталинградом немцы отложили масштабное строительство. Ограничились канатной переправой длиной 5,1 км — в небольших вагонетках с одного берега на другой поставлялось продовольствие и легкое оружие.



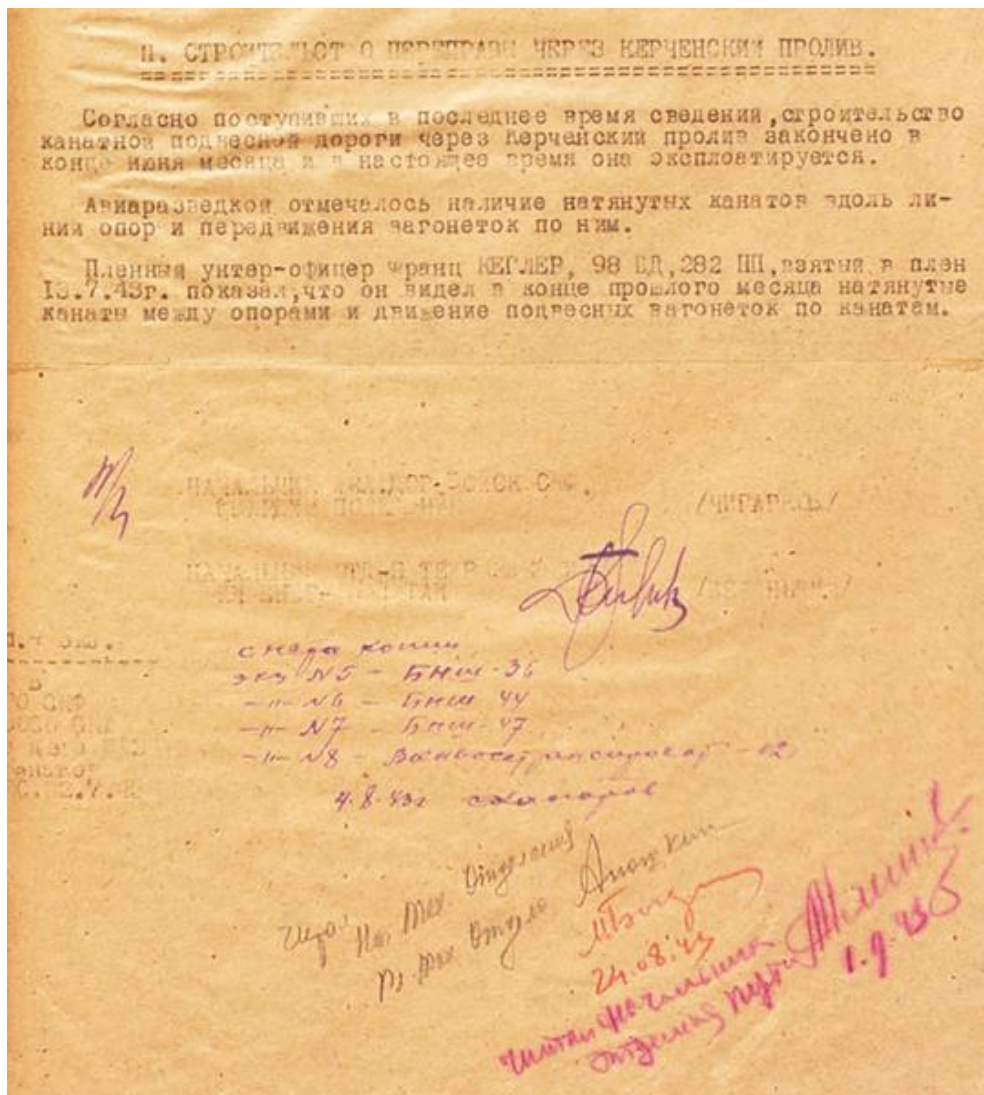
*Главный строитель Третьего рейха Альберт Шпеер (справа) знакомит Гитлера с очередным проектом. «С самого начала было понятно, что этот мост построить не удастся», - писал Шпеер о проекте Крымского моста.*





*Летом и осенью 1943-го с ее помощью ежедневно перебрасывалось по 500–800 тонн груза для обеспечения 14 наступающих дивизий Вермахта. Перед отступлением немецкие войска почти полностью разрушили это сооружение.*

Советская разведка внимательно наблюдала за строительством, которое осуществляли немцы.

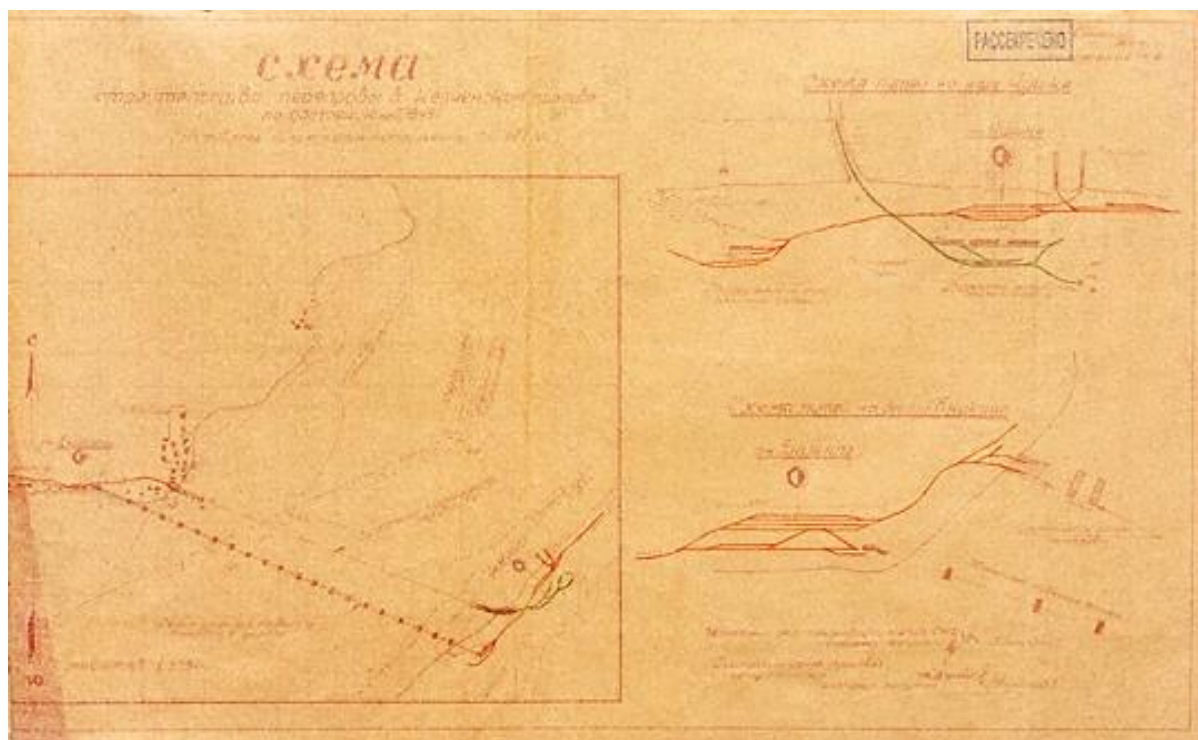


*Из донесения штаба железнодорожных войск Северо-Кавказского фронта о состоянии железных дорог в тылу противника по данным на 15 июля 1943 г. со сведениями об окончании строительства и начале эксплуатации противником подвесной канатной дороги через Керченский пролив.*





*Схема железных дорог Таманского полуострова по состоянию на 15 июля 1943 г. с указанием подвесной канатной дороги, построенной немцами.*



*Схема переправы в Керченском проливе, строящейся немецкими частями, по состоянию на 27 августа 1943 г.*

С освобождением Тамани от немецко-фашистских захватчиков и для переправы наступающих наших войск на восточный берег Крыма, Госкомитетом обороны СССР в январе 1944 года, ещё до освобождения Керчи, было принято решение о строительстве секретного объекта «К-2» (по первым буквам в словах «Крым» и «Керчь») – железнодорожного моста через Керченский пролив.



НАРОДНЫЙ КОМИССАР  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
СССР

23. января 1944 г.  
№ 433-нр  
г. МОСКВА

Секретно  
экз. №

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ

товарищу С Т А Л И Н У И.В.

Военный Совет Отдельной Приморской Армии и т.Ворошиков ставят вопрос о постройке моста через Керченский пролив.

В августе месяце 1943 г. немцы начали строить железнодорожный мост через Керченский пролив в наиболее узком его месте - между косой "Чушка" и пунктом Еникале. Для этого они завезли в район Керчи и Еникале металлические сваи и балки "Пейне" в достаточном количестве для сооружения опор и пролетных строений моста.

НКПС рассмотрел весь имеющийся материал по постройке моста через Керченский пролив и считает целесообразным построить мост по линии Коса Чушка-Керчь, общей длиной три километра с подходами к нему протяжением главного железнодорожного пути - 40 километров.

Строительство моста может быть выполнено в течение пяти месяцев.

Прошу Вас рассмотреть и утвердить прилагаемый проект постановления ГОКО.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Л.КАГАНОВИЧ

*Крушев*

Докладная записка наркома путей сообщения СССР Л.М. Кагановича председателю Государственного комитета обороны СССР И.В. Сталину с предложением возобновить строительство Керченского моста.



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ОБОРОНЫ  
ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 5027сс

"25" января 1944 года

г. Москва, Кремль.

О строительстве железнодорожного моста  
через Керченский пролив.

Государственный Комитет Оборона **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Обязать НКПС (т. КАГАНОВИЧА) построить железнодорожный мост через Керченский пролив общей длиной три километра, с подходами к нему по линии Сенная-Тонталовская-Коса Чушка-Керчь, протяжением главного железнодорожного пути 40 км.

Мост построить астакадного типа с соемщенной автогужевой ездой, на металлических трубчатых сваях, с пролетными строениями из двутавровых балок, с устройством для судоходства двух разводных пролетов по 27м., предусмотрев переустройство их в последующем до требуемых габаритов судоходства (50 метров).

Строительство моста поручить Управлению военно-восстановительных работ № 12 с приданными ему воинскими частями и спецформированиями.

Начальником строительства Керченского моста назначить Начальника Управления военно-восстановительных работ т. ЗЕРНОВА и главным инженером т. ЦЕРУПА.

Установить срок окончания строительства моста и железнодорожных подходов к нему 15 июля 1944 года.

2. Обязать Госплан СССР (т. ВОЗНЕСЕНСКОГО) и НКПС СССР (т. КАГАНОВИЧА) в двухнедельный срок учесть все трофейное оборудование и материалы, имеющиеся в районах Еникале, Капканы и на заводе им. Войкова, а НКПС (т. КАГАНОВИЧУ) использовать эти материалы и оборудо-

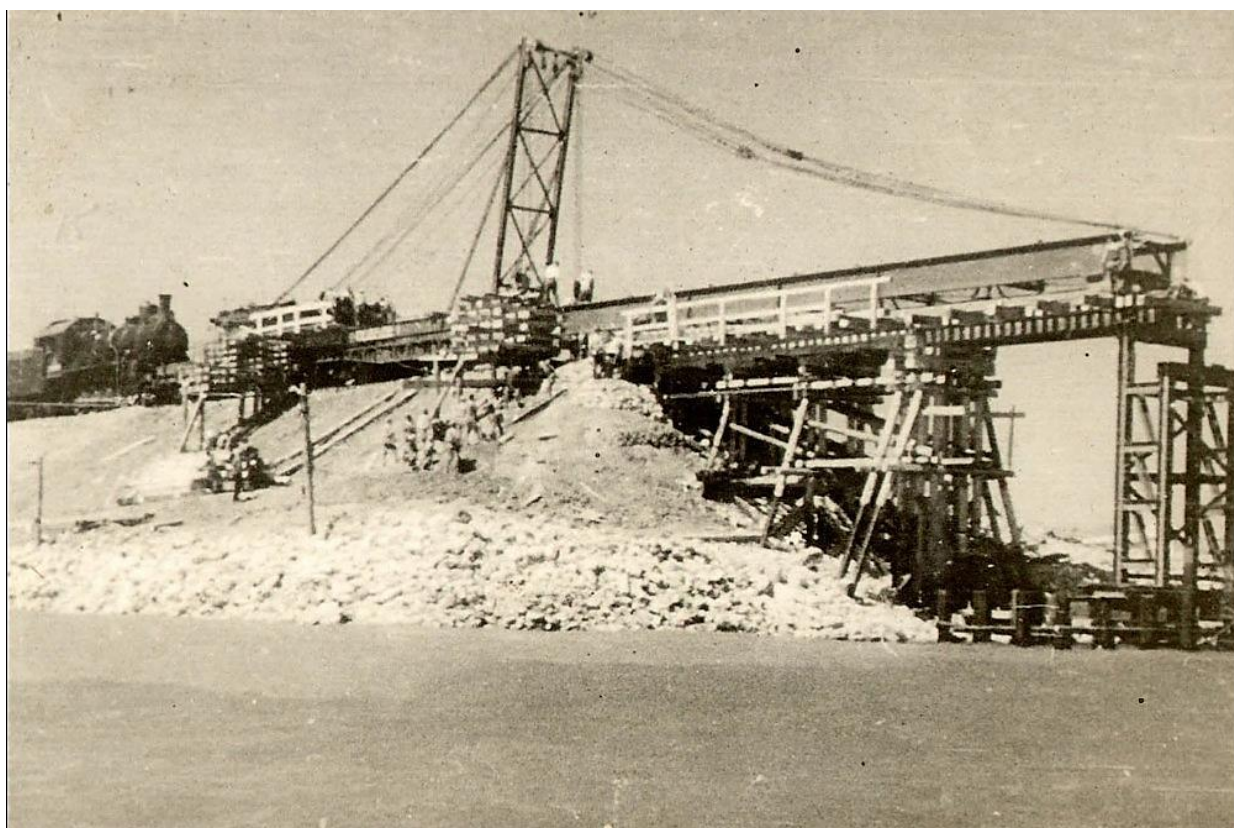
*Постановление Государственного комитета обороны СССР № 5027сс  
«О строительстве железнодорожного моста через Керченский пролив»*



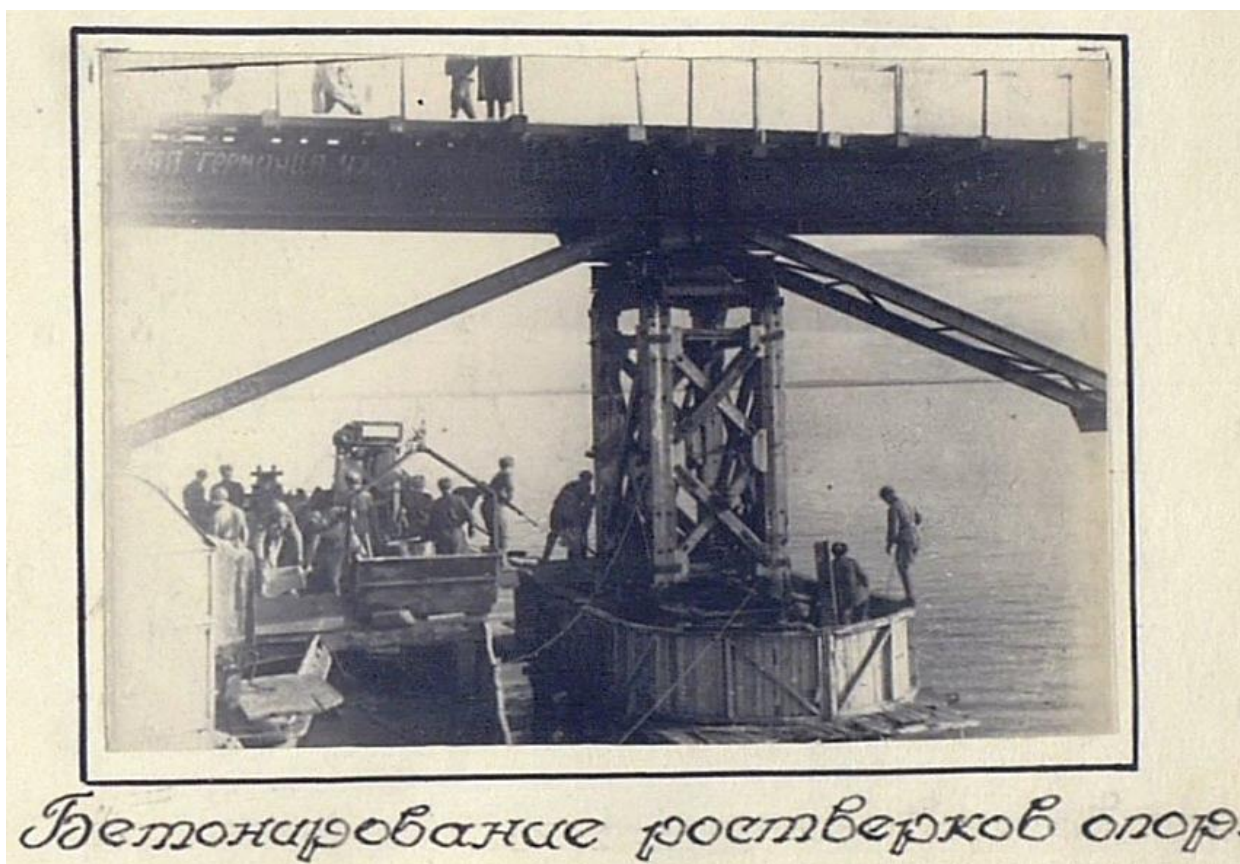




Из Кремля потребовали возвести мост в максимально короткие сроки. Еще шла война, и он был необходим для переброски войск на юг Украины. И, уже 24 апреля 1944 года, советские строители вбили первую сваю на противоположном от Керчи берегу пролива.

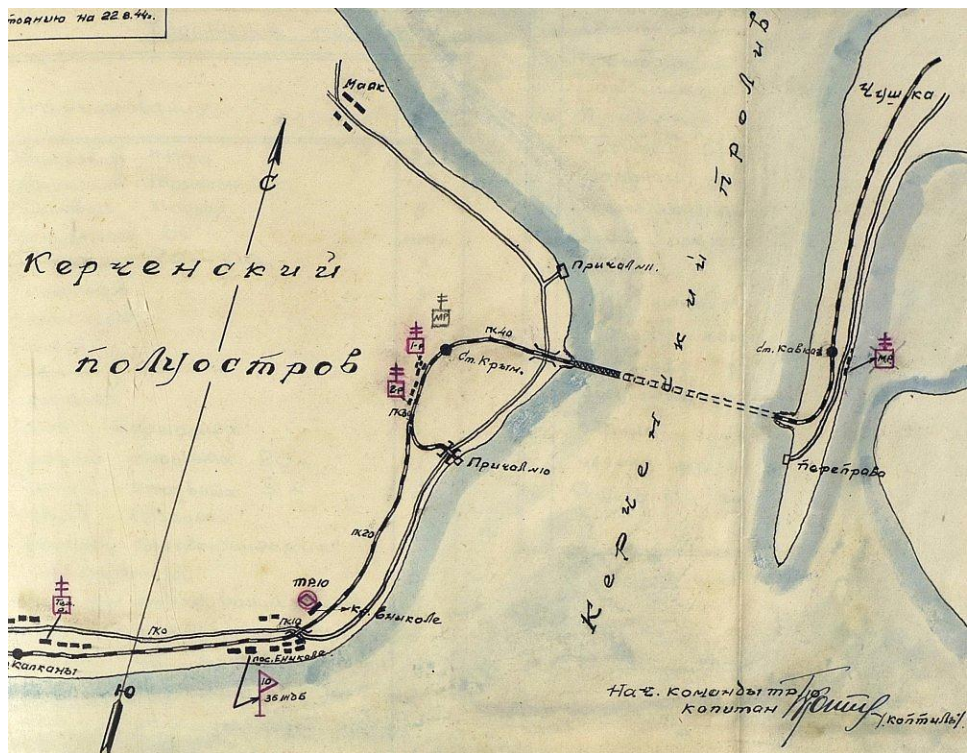


*Первый пролет*



*Бетонирование ростверков опор.*

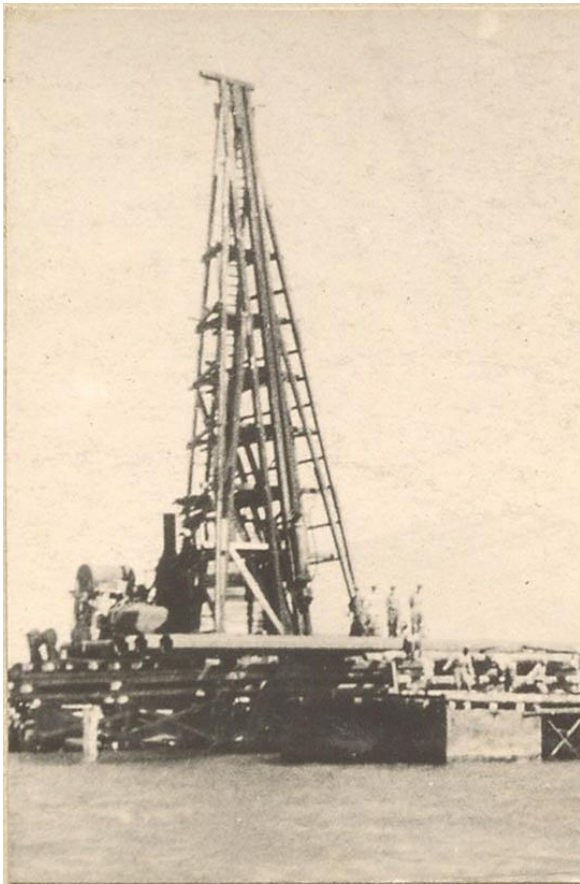




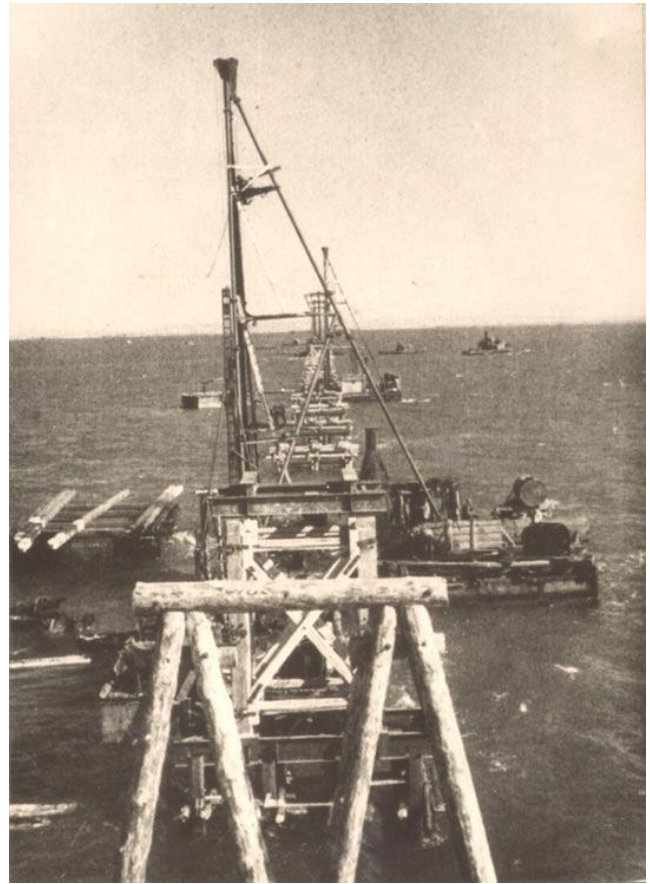




*Расчистка зоны строительства моста: метание глубинных бомб для подрыва контактных мин*



*Плавучий деревянный копер*



*Забивка металлических свай плавучими копрами*



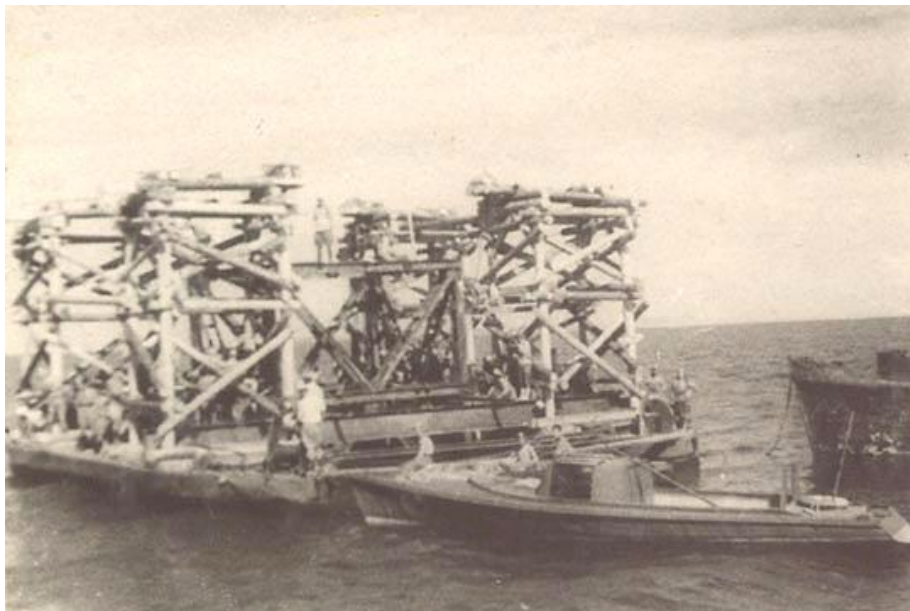
*Доставка свай к месту забивки на понтонах*



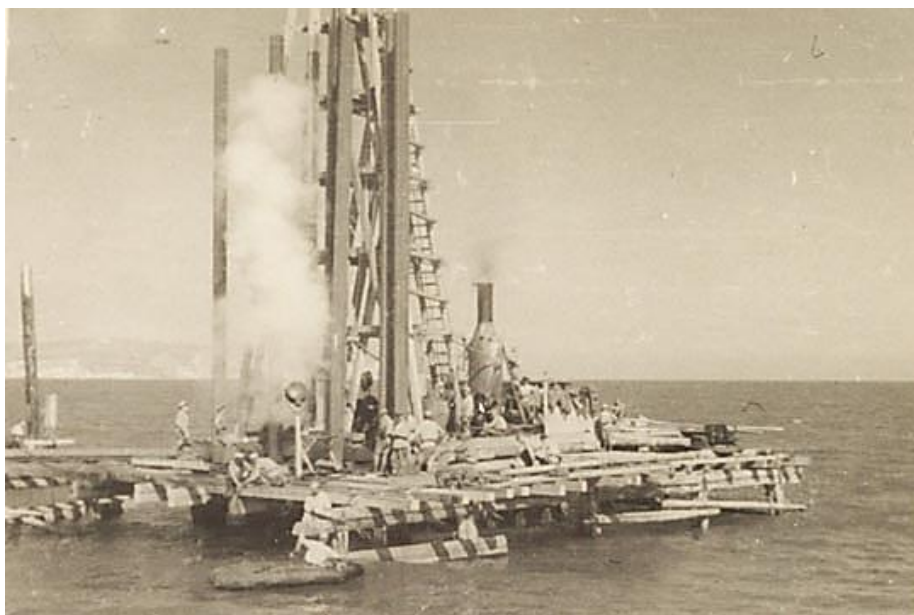
*Изготовление металлических ростверков постоянных опор*



*Плавающий кран у косы Чушка во время шторма*

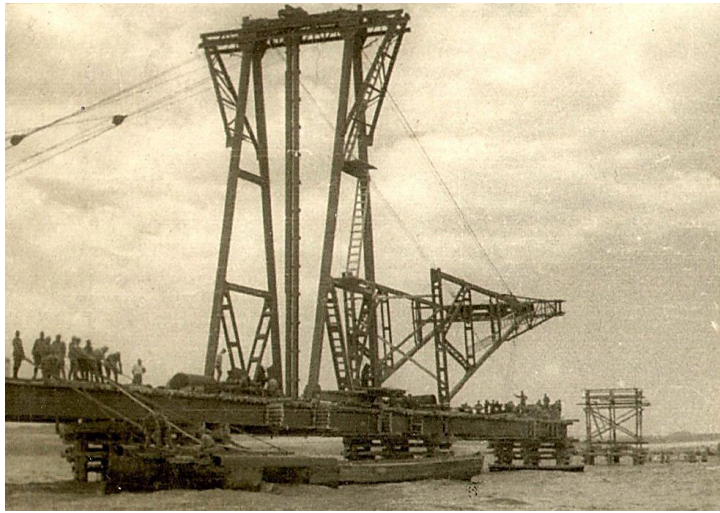


*Установка металлического каркаса на месте расположения опоры*

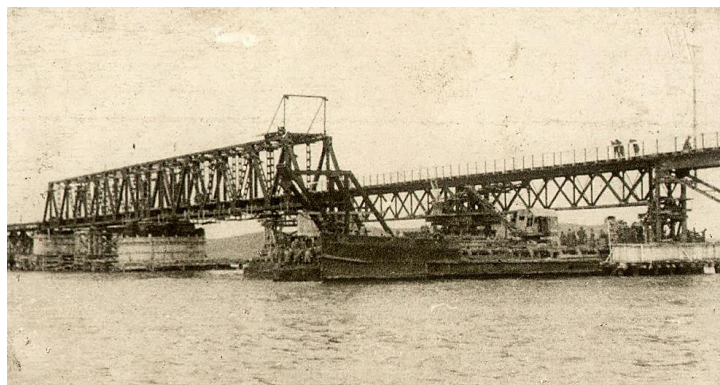


*Забивка наклонных свай*

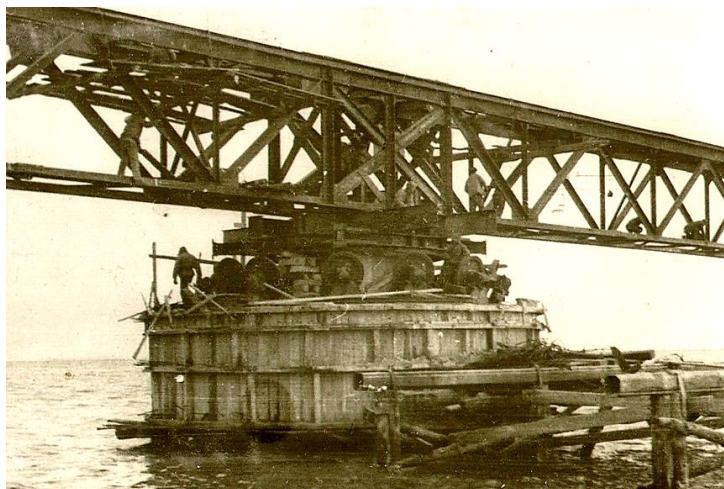




*Установка портального крана для забивки свай под опоры эстакады моста.*



*Общий вид двух разводных пролетов моста. Здесь они имели поворотную конструкцию. Дальняя ферма имела длину 2х55 метров и могла пропускать крупные суда, ближняя ферма 2х27 метров предназначалась для более мелких суденышек.*



*Центральная опора поворотной фермы моста 2х27 метров для пропуска маломерных судов. Большинство конструкций моста сооружались без генерального плана, исходя из обстоятельств и наличия материалов. Эта опора выполнена из цемента, оставленного немцами.*

Мост был построен за 198 дней. Имел схему: 115 пролётов по 27,1 м, и два судоходных полёта по 55 м, с поворачивающейся фермой, с опорами по 30 м на составных сваях.

Со стороны станции Кавказ к зиме 1944-го уже выросла эстакада. Три мотостроительных батальона вели установку свайных опор. Одновременно бойцы восстановили канатную дорогу, которая сыграла немалую роль в переброске войск в Крым.

3 ноября 1944 по мосту прошел пробный первый поезд от станции Крым до станции Кавказ.



7 ноября 1944 объект «К-2» вступил в строй, при этом продолжались укрепительные работы мостовых конструкций и сооружение ледорезов. По железнодорожному мосту через Керченский пролив прошли первые составы цистерн с горючим.

209

**РАСЕКРЕЧЕНО** ~~СЕКРЕТНО~~  
экз. № 1

**П Р И К А З**  
**НАРОДНОГО КОМИССАРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**  
№ С-9984

" 14 " ноября 1944 г. г. Москва.

НКПС отмечает, что коллектив строительства крупнейшего в СССР моста через Керченский пролив длиной свыше 4 км. *90% работ выполнено* провел очень большую работу.

В ~~исключительно~~ трудных условиях, при частых штормах за 133 рабочих дня отсыпано 513 тысяч кубометров земли, забито 1590 металлических свай, с заполнением их бетоном, в объеме 4000 куб. м., забито 1900 деревянных свай, изготовлено III пролетных строений, установлено 115 металлических ферм, построено 800 мт. деревянной эстакады, уложено 70 км. пути, построено 6 раз'ездов, 3 пункта водоснабжения, 550 проводов/км. связи и др. работы.

Переработано и уложено в дело 11.000 тн. металла, 20 тыс. куб. мт. леса.

Коллектив строительства мостов, преодолевая все трудности, проявил образцы трудового героизма и добился выполнения работ по мосту свыше 30 п. м. в сутки, при удовлетворительном качестве работ.

Однако, еще не все работы закончены. Для обеспечения сохранности моста при действии штормов и ледохода, для ~~уменьшения~~ ~~давления~~ на сваи моста необходимо скорейшее окончание работ ~~второй очереди~~: установка шпренгелей на 40 пролетах, забивка наклонных свай, устройство железобетонных ростверков, установка ледорезов, отсыпка дамб.

Для предохранения моста от действия штормов и ледохода и открытия нормального движения поездов, -

**П Р И К А З Н В А Ю:**

Начальнику УВВР-12 тов. ЗЕРНОВУ:

1. а) Забить 860 наклонных свай, обеспечивающих полную устойчивость опор с заполнением свай бетоном - к 10 декабря 1944 года;

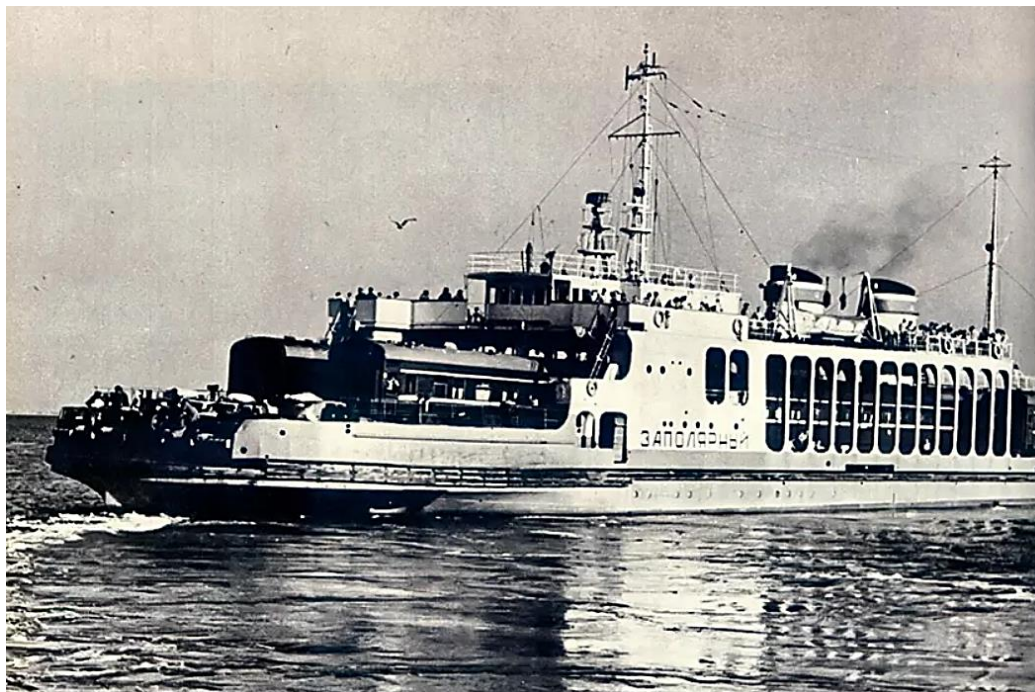
б) забетонировать железобетонные ростверки по верху свай в объеме 5700 куб. мт. - к 15 декабря 1944 года;

Приказ народного комиссара путей сообщения СССР Л.М. Кагановича № С-9984  
о мероприятиях второй очереди строительства Керченского моста.





Но свою задачу мост выполнил: по нему прошло около 2000 эшелонов с топливом и боеприпасами для фронта. При этом он успел принять особо охраняемые поезда, имевшие прямое отношение к Ялтинской конференции с участием глав государств антигитлеровской коалиции – Черчилля, Рузвельта и Сталина. В течение трех дней, 18 – 20 февраля 1945 г, буквально, сразу после того, как из Крыма, из Ялты, на Кавказ проехали поезда с советской делегацией, возвращавшейся с Ялтинской мирной конференции, Керченский мост, не выдержав ледохода и обрушился.

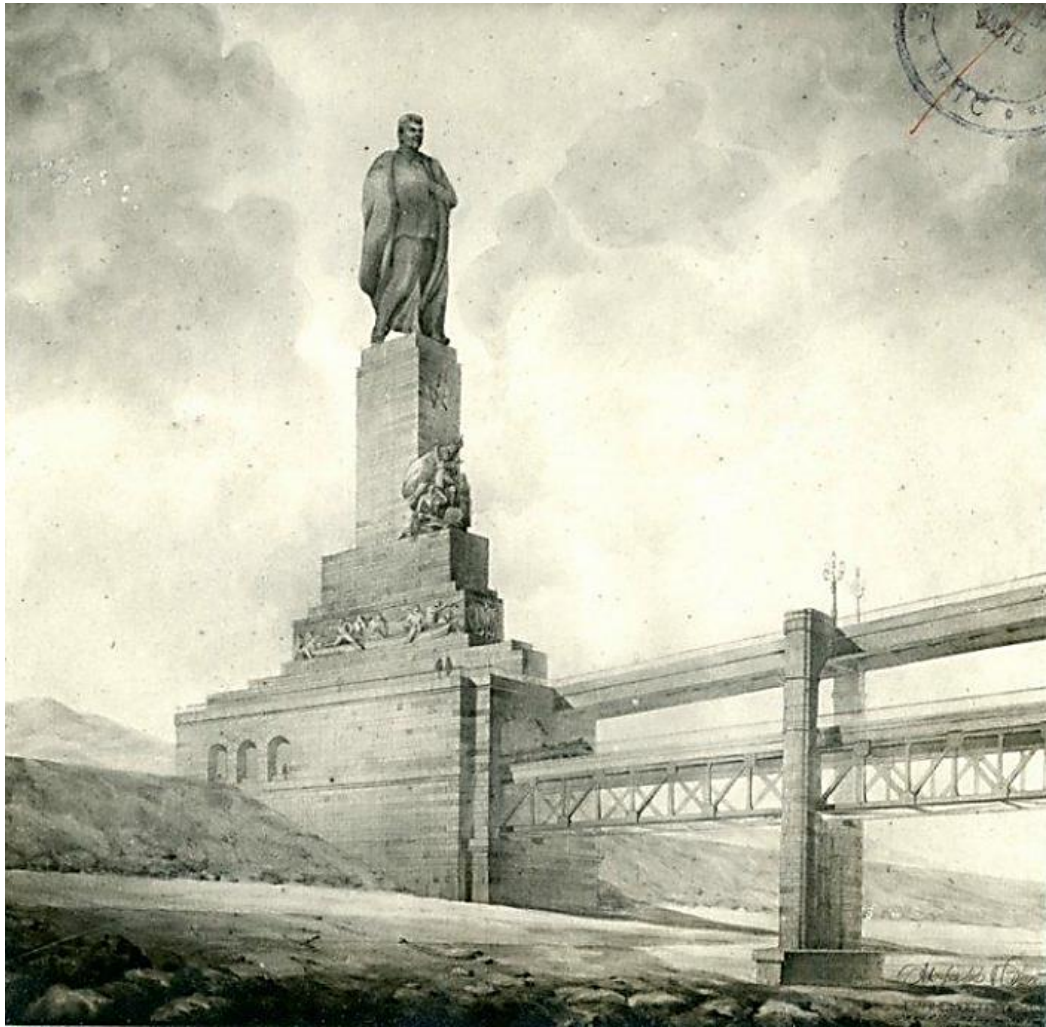


Грузовую связь с Крымом наладили только в 1954 году, запустив паромную переправу из порта Кавказ в порт Крым, работающую до сих пор после реконструкции весной 2015 года.

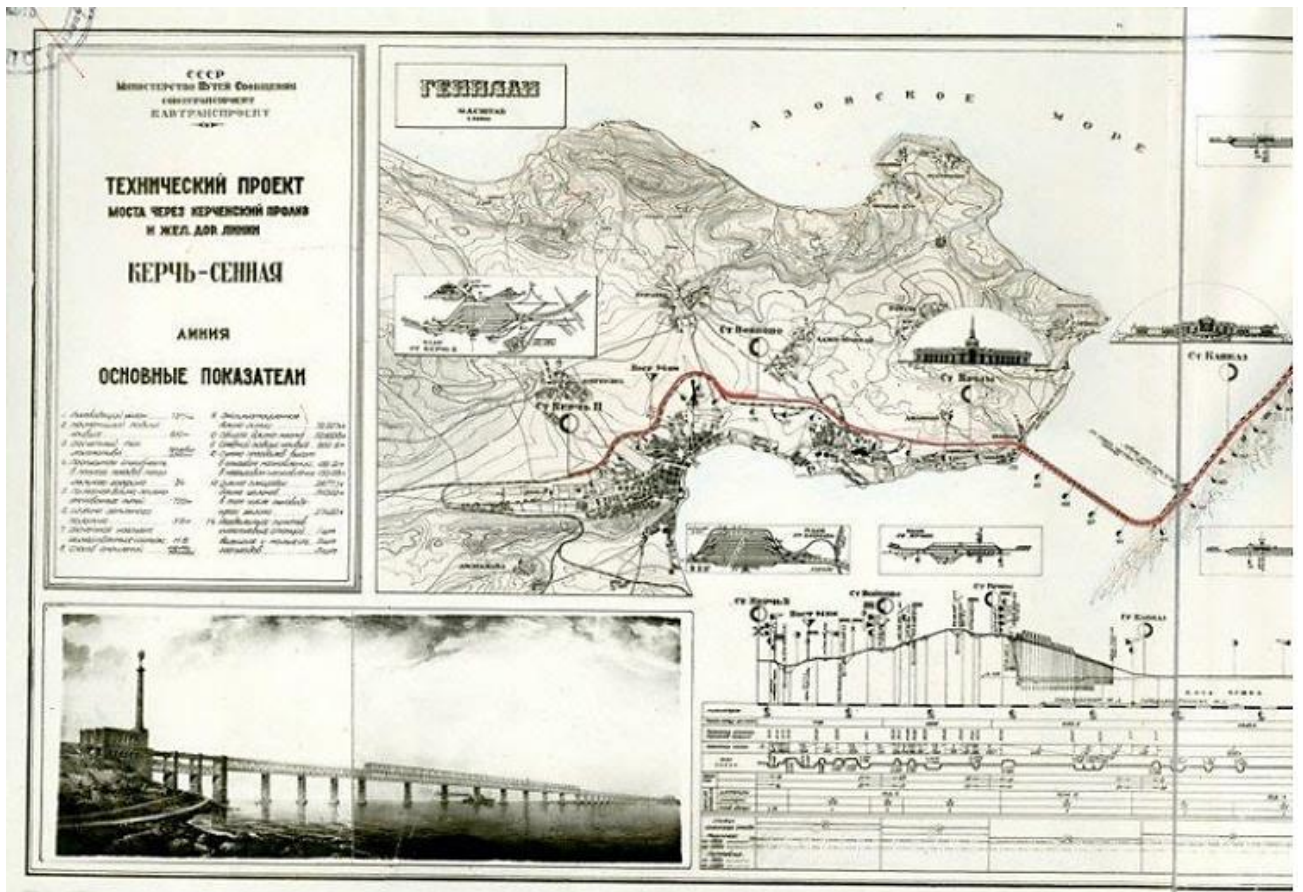


К идее моста еще не раз возвращались в 1949, 1965, 1993, 1998, 2004 – 2007 гг., но только после референдума в Крыму и подписания договора о воссоединении Крыма с Россией, стала возможна реализация давних планов по строительству моста через Керченский пролив.





Сталинский мост через Керченский пролив 1949 года. Эскизный проект.



## ВАЖНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ГОСЗАКАЗ

19 марта 2014 года президент РФ Владимир Путин поставил перед Министерством транспорта России задачу построить через Керченский пролив мост в двух вариантах - автомобильном и железнодорожном. В результате рассмотрения нескольких вариантов проектов самым оптимальным был признан тот, что предусматривал строительство не в самом узком участке пролива, как мост 1944 года постройки, а южнее - от Таманского полуострова к Керчи через остров Тузла.

### Главные участники строительства транспортного перехода через Керченский пролив

**Заказчик** – Федеральное казенное учреждение «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» (ФКУ Упрдор «Тамань») Федерального дорожного агентства РФ на основании распоряжения Правительства РФ от 30.01.2015 № 118-р.

**Подрядчик** – ООО «СТРОЙГАЗМОНТАЖ» (СГМ) на основании распоряжения Правительства РФ от 30.01.2015 № 118-р и Государственного контракта на проектирование и строительство с ФКУ Упрдор «Тамань».

**Управление проектом** – ООО «СГМ-Мост», создано в феврале 2015 года для управления проектом строительства моста, учредитель ООО «Стройгазмонтаж».

**Генпроектировщик** – ЗАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» на основании договора с ООО «СГМ-Мост» на подготовку проектной документации и авторский надзор.

**Строительный контроль** – АО «Ленстрой» (около 11 км трассы) на основании распоряжения Правительства РФ от 07.10.2016 № 2115-р и Государственного контракта с ФКУ Упрдор «Тамань» и ООО «Мостовое бюро» (около 8 км трассы) на основании договора с АО «Ленстрой».

В августе 2014 года президент РФ Владимир Путин утвердил разработанный институтом «Гипростроймост — Санкт-Петербург» вариант проектной документации по возведению мостового перехода с автомобильной трассой и электрифицированными железнодорожными путями.

История сделала очередной оборот, подтвердив правило преемственности поколений для вуза с непререкаемым авторитетом. Как и проект Н.Н.Перцова и П.Н.Перцова, выпускников Петербургского Института инженеров путей сообщения, разработку проекта транспортного перехода через Керченский пролив выполнили выпускники Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС), в составе коллектива АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург» под руководством его технического директора Игоря Евгеньевича Колюшева.

Вот что сказал о работе института «Гипростроймост – Санкт-Петербург» в этом проекте его Председатель Совета директоров Юрий Павлович Липкин:

*«Этот мост не самый сложный в конструктивном отношении, но некоторые трудности пришлось преодолевать. В первую очередь, это фундаменты очень глубокого заложения в сложных грунтах и в зоне высокой сейсмичности. Эту задачу пришлось решать с помощью погружения труб большого диаметра на глубину от 50 до 90 метров, в том числе наклонных, с помощью уникальных механизмов, работающих в акватории.»*



В процессе проектирования необходимо было решить одну проблему, связанную с определением несущей способности трубо-свай на всей протяженности 19-километрового сооружения, имеющего на всех участках различную геологическую ситуацию. В её решении специалисты отдела искусственных сооружений ООО «Мостовое бюро» приняли самое непосредственное участие: выполнили все необходимые испытания свай и выдали по ним результаты, необходимые для выработки технических решений проекта.

Впервые в практике отечественного мостостроения, используя метод, основанный на волновой теории удара (технология PDR системы мониторинга погружения свай), мы провели масштабные практические исследования по оценке упругого и остаточного отказов металлических свай, что позволило определить несущую способность практически каждой из 1649 испытанных свай сооружения для всех грунтовых условий.

Это была совместная инженерная победа специалистов АО «Институт Гипрострой-мост – Санкт-Петербург» и ООО «Мостовое бюро» для более 6000 свай сооружения, позволившая значительно сэкономить время и деньги, необходимые при выполнении традиционных статических испытаний свай.

Специалистами института была успешно решена ещё одна технически сложная задача – по перевозке на плаву готовых арок моста с последующим их подъемом на опоры, что дало также значительный экономический эффект.

Конструкция моста, предложенная институтом, дала возможность одновременно и независимо друг от друга работать свыше 20-ти мостостроительным организациям, что существенно сократило сроки строительства».

## ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

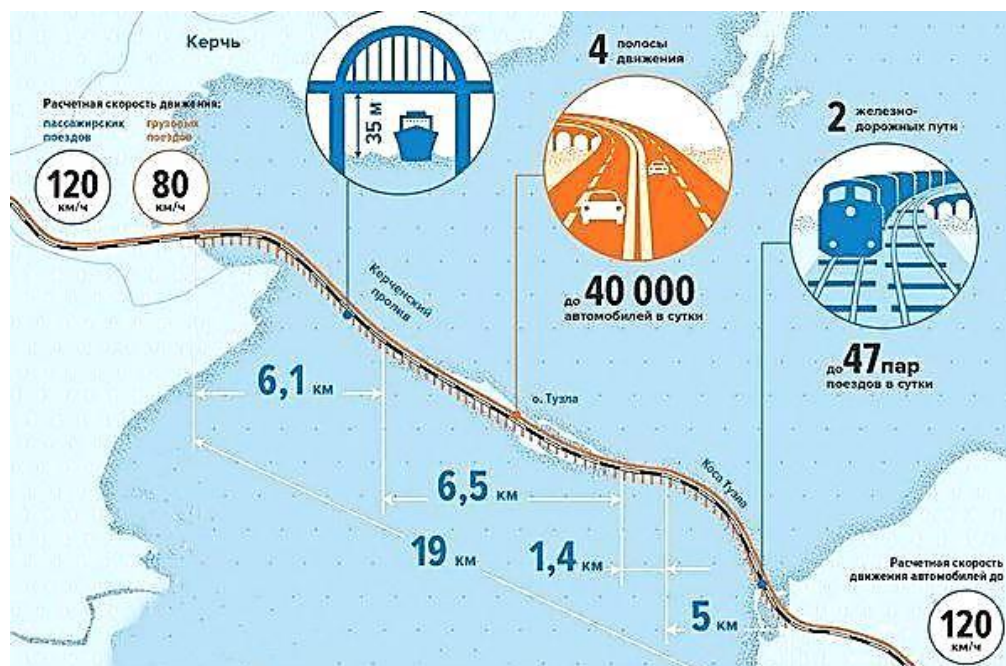


Схема мостового перехода через Керченский пролив

## Характеристики федерального объекта «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив»:

Объект располагается со стороны Республики Крым – в районе города Керчи. Со стороны Краснодарского края – в районе станции Тамань Темрюкского района. Трасса транспортного

перехода проходит в створе Тузлинской косы и острова Тузла, огибая с севера мыс Ак-Бурун в районе Керчи.

- Транспортный переход состоит из двух параллельных мостов – автомобильного и железнодорожного.
- Пролетные строения под автомобильную дорогу – балочные сталежелезобетонные разрезные и неразрезные индивидуальной проектировки, над акваторией Керченского пролива пролетные строения металлические с ортотропной плитой. Расчетный пролет от 54,21 до 64,20 м;
- пролетные строения выполнены раздельными под каждое направление движения. В поперечном сечении пролет представляет собой две двутавровые главные балки, объединенные поперечными балками и системой вертикальных и горизонтальных связей;
- Пролетные строения под железнодорожные пути — разрезные цельнометаллические, с ортотропной плитой, с ездой на балласте. Расчетный пролет от 54,6 до 62,56 м;
- пролетные строения раздельные под каждый путь, объединены на опорах домкратными балками;
- главные балки пролетного строения коробчатого сечения, расчлененные по высоте на два блока исходя из условия транспортировки;
- Арочные пролетные строения, расчетным пролетом – 227 м, располагаются над Керчь–Еникальским каналом и обеспечивают подмостовой габарит 185 на 35 м;
- категория железнодорожной линии – II;
- категория автомобильной дороги – 1Б;
- длина перехода в границах проектирования – 19 000 м;
- длина автомобильного моста – 16 857,28 м;
- длина железнодорожного моста – 18 118,05 м.

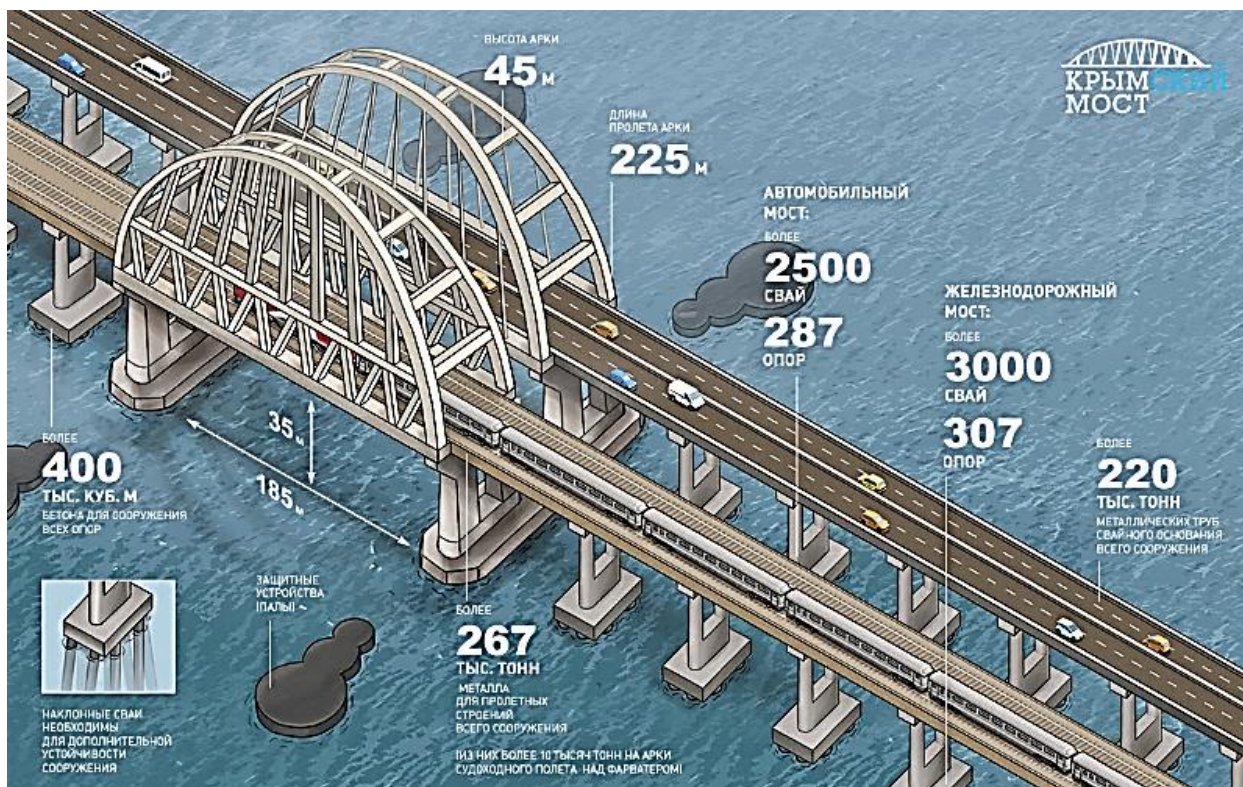


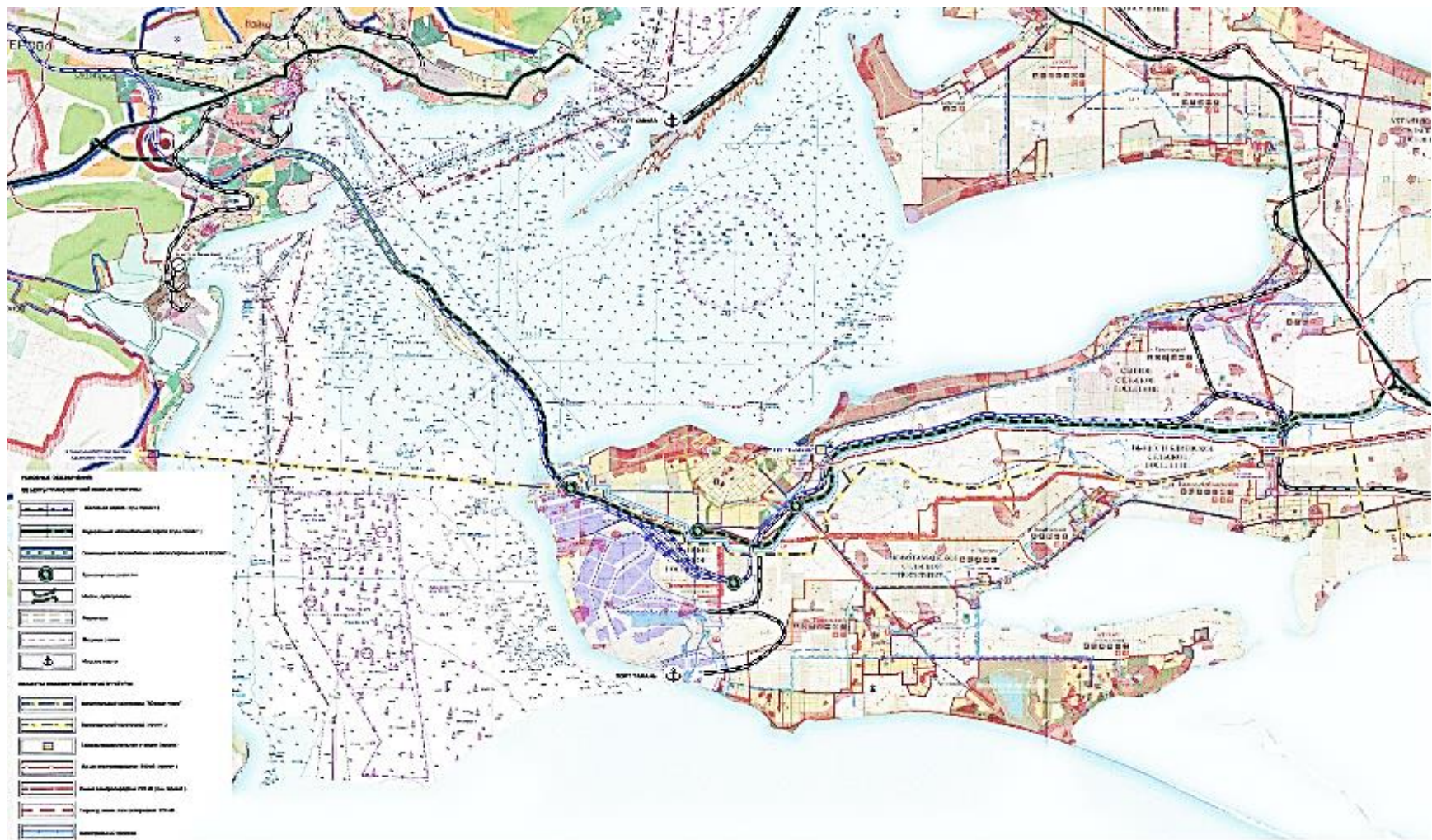
Схема характеристик транспортного перехода.

Стоимость – 227,92 млрд. рублей

Начало строительства (подготовка к строительству): апрель 2015 г.

Окончание строительства (ввод в эксплуатацию): а/д – 16 мая 2018 г., ж/д – декабрь 2019 г.





Общая карта план-схема Крыма, Тамани и Таманского полуострова. Объекты проектирования и строительства:

1. Мостовой переход через Керченский пролив «Крымский мост» (две эстакады и совмещенный однопролетный автодорожный и железнодорожный мосты через Керчь-Еникальский канал)
2. Автодорожные и железнодорожные подходы к Крымскому мосту со стороны Тамани
3. Автодорожные и железнодорожные подходы к Крымскому мосту со стороны Керчи



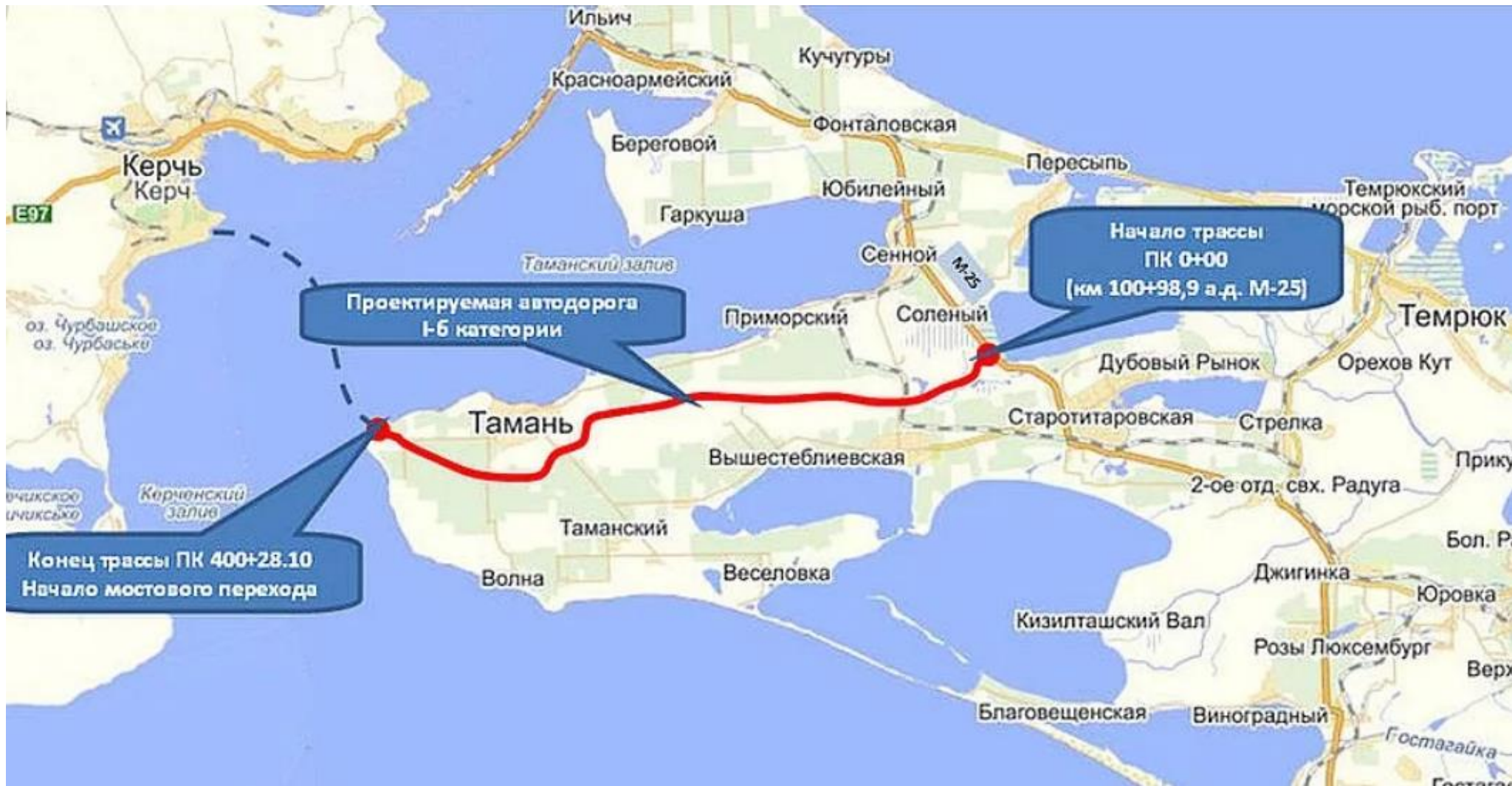


Схема автотранспортного подхода к Крымскому мосту со стороны Тамани

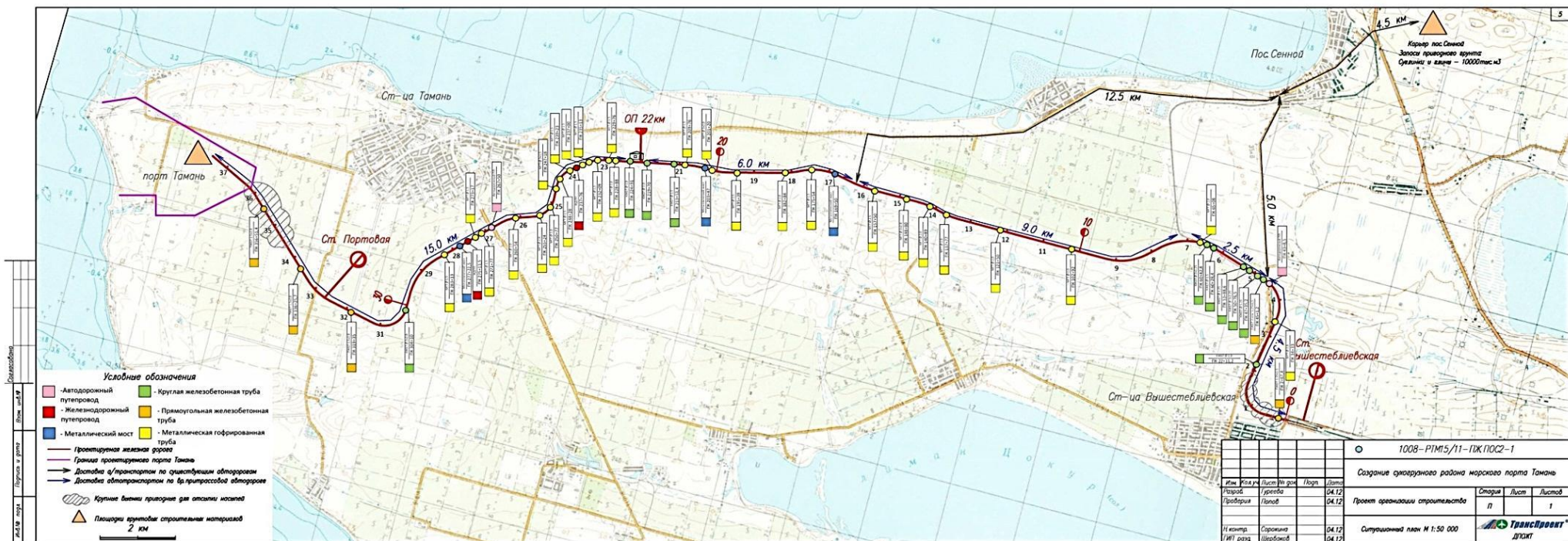




Схема подходов к мостовому переходу через Керченский пролив со стороны Тамани:

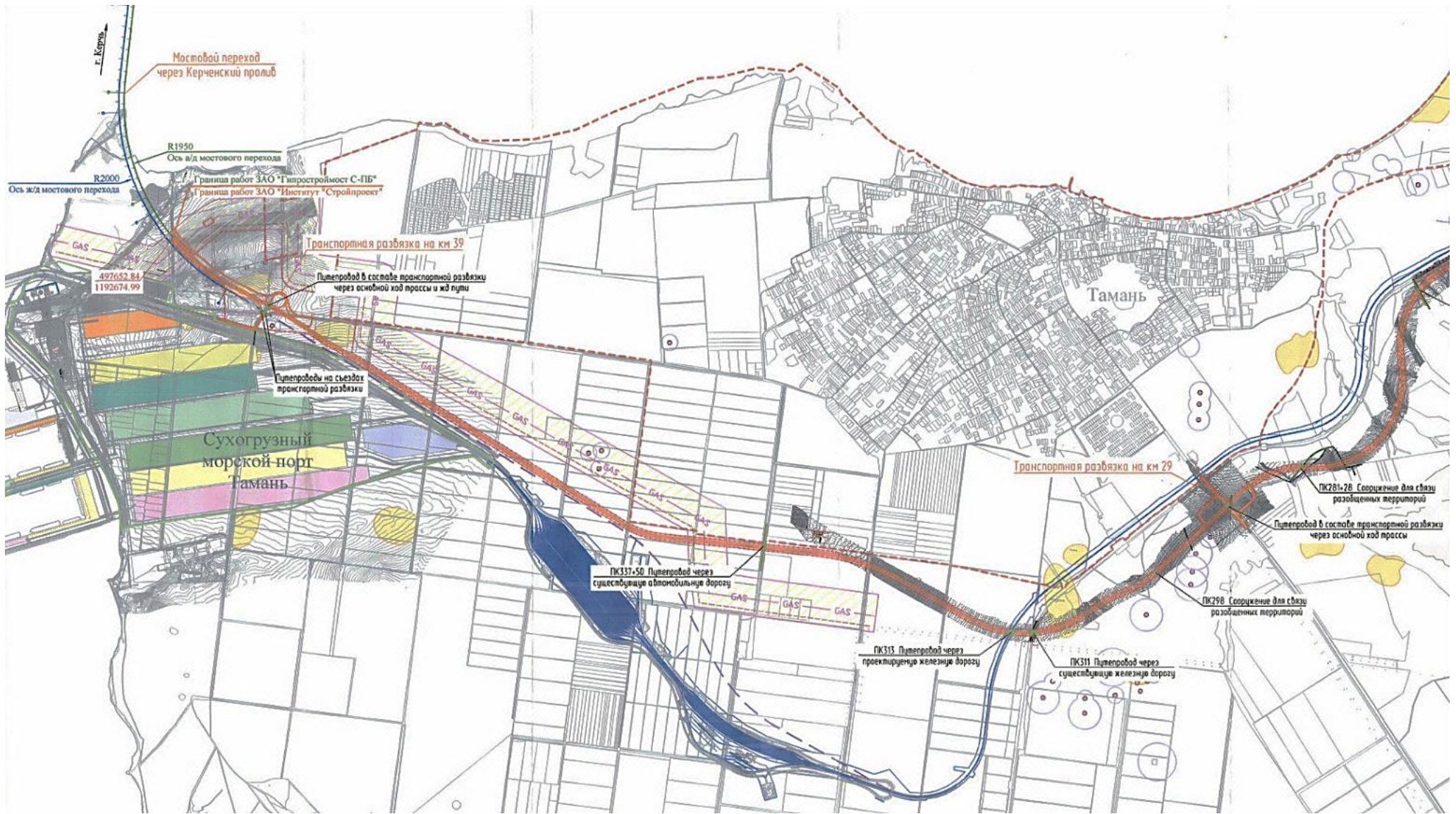
- автодорожного (красным цветом) с 5 развязками;
- железнодорожного (зеленым цветом).





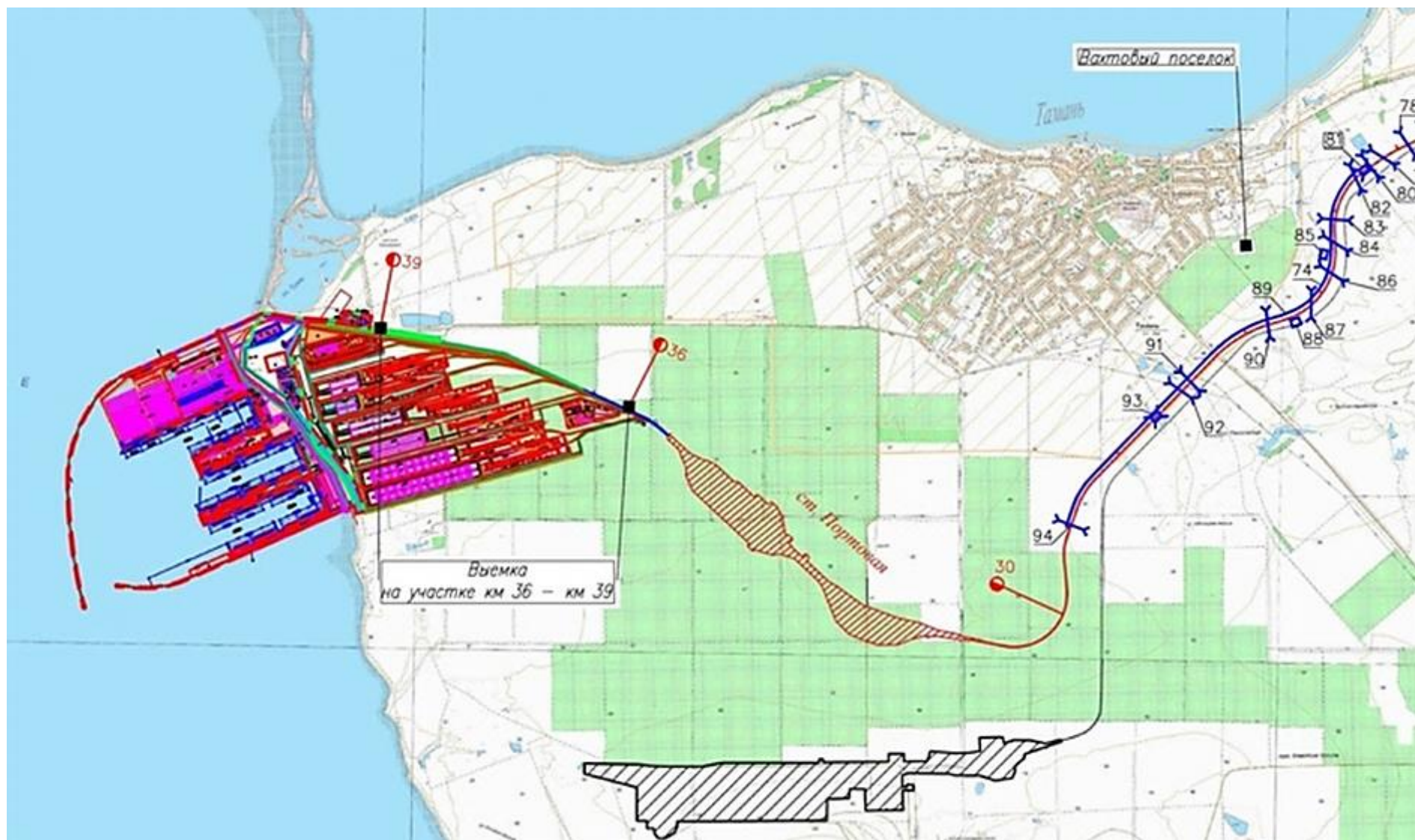
**Ситуационный план железнодорожного подхода к мостовому переходу через Керченский пролив со стороны Тамани. Создание сухогрузного района морского порта Тамань. Разработчик ООО «ТрансПроект», г.Москва.**





Фрагмент схемы авто (красным цветом) и ж/д (синим цветом) подходов к Крымскому мосту со стороны Тамани.  
 Создание сухогрузного район морского порта Тамань.





Фрагмент схемы ж/д подхода к сухогрузному району строящегося морского порта Тамань. Станция Портовая. Путепроводы и сооружения для связи разобщенных территорий (синим цветом).







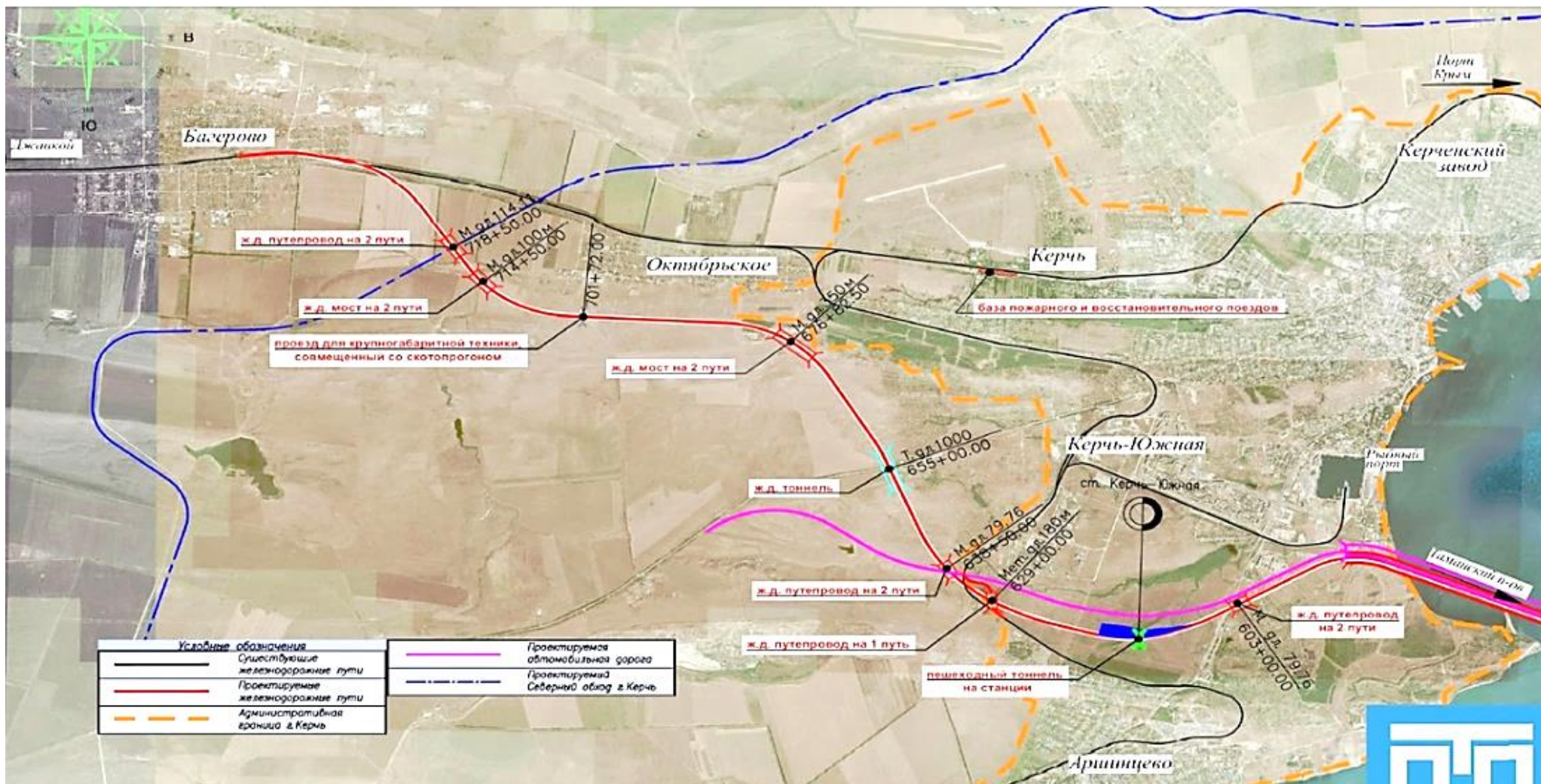
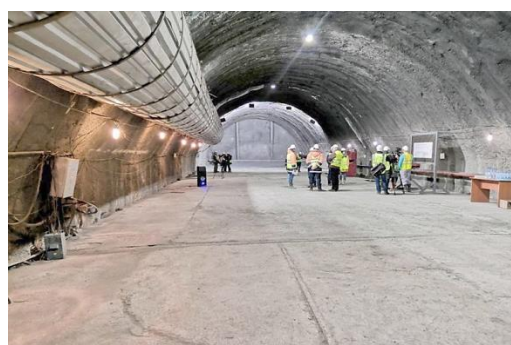
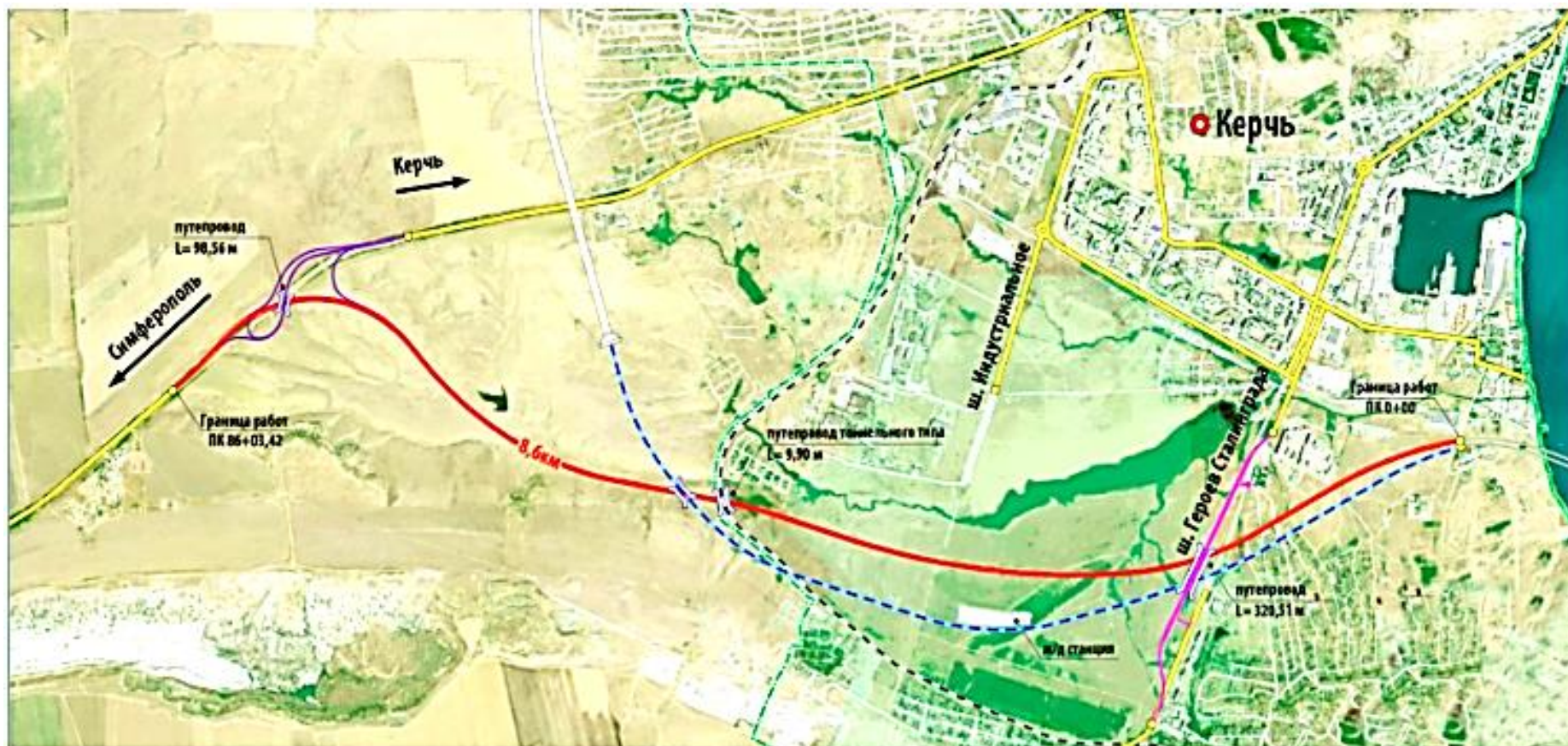


Схема проектных подходов железнодорожного и автомобильного транспорта к Крымскому мосту со стороны Керчи





На подходах к Крымскому мосту возле Керчи проложен километровый железнодорожный тоннель





Открытие автодорожного моста. Очередь на проезд по мосту занимали с вечера 15.05.2018 г.



ПОЕХАЛИ ! Первая колонна отправилась от Тамани в 5:30 16.05.2018 г.



Строительство жд подходов к Крымскому мосту со стороны Тамани.

1 фото: Справа по ж/д будет станция, слева тоннель;

2 фото: участок ж/д в районе Вышестеблиевской, хорошо видно обилие новых высоковольтных ЛЭП;

3 фото: путевая автомотриса с буровым оборудованием.



# Главные участники строительства.

## По транспортному переходу через Керченский пролив:

**Заказчик** – Федеральное казенное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог "Тамань" Федерального дорожного агентства" (ФКУ Упрдор "Тамань") созданное осенью 2014 года во исполнение федеральной целевой программы "Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополь до 2020 года", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 11.08.2014 №790, и в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 30.01.2015 №118-р, выполняет функции государственного заказчика проектирования и строительства объекта: "Строительство транспортного перехода через Керченский пролив".

**Генподрядчик** – ООО «Стройгазмонтаж», на основании договора с ФКУ Упрдор «Тамань», и в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 30.01.2015 №118-р, выполняет функции единственного исполнителя работ по проектированию и строительству транспортного перехода через Керченский пролив.

**ООО «Стройгазмонтаж-Мост» (ООО «СГМ-Мост»)** – дочерняя компания ООО «СГМ», учрежденная Аркадием Ротенбергом для эффективной реализации проекта строительства моста через Керченский пролив, «прозрачности денежных потоков» (как сказали в компании - Деятельность «дочки» не будет пересекаться с другими бизнес-проектами «Стройгазмонтажа»), ответственная за весь объем работ по проектированию и строительству объекта. Генеральный директор ООО «СГМ-Мост» - Островский Александр Владимирович.

**Генпроектировщик** – АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург, выполнил инженерные изыскания, проектирование и авторский надзор.



*Генеральный директор института «Гипростроймост – Санкт-Петербург» Илья Рутман*

При подготовке проекта был выполнен весь комплекс изысканий: историко-археологическое обследование, инженерно-геодезические изыскания, инженерно-геологические, инженерно-геотехнические, инженерно-гидрометеорологические, инженерно-экологические изыскания, обследование территории строительства на наличие взрывчатых предметов.

**ООО «СТГ – Эко»** – разработчик техзадания и материалов ОВОС.

## По подходам к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова:

**Заказчик** – Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (ФКУ «Ространсmodernизация») на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2004 г. № 1752-р.

**Генподрядчик** – Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта (ДКРС) – ДКРС-Юг ОАО «РЖД» на основании договора с ФКУ «Ространсmodernизация» на строительство и подготовку проектной документации на основании Государственных контрактов с ФКУ «Ространсmodernизация» от 15.12.2014 № РТМ-121/14, от 11.08.2015 № РТМ-72/15 и от 19.12.2016 г. № РТМ-243/16.

**Подрядчик** – ООО УК «Трансюжстрой» на основании договора с ДКРС-Юг ОАО «РЖД» на подготовку проектной документации и строительство.

**Авторский надзор** – АО «ЛенморНИИпроект» на основании Государственного контракта с ФКУ «Ространсmodernизация».

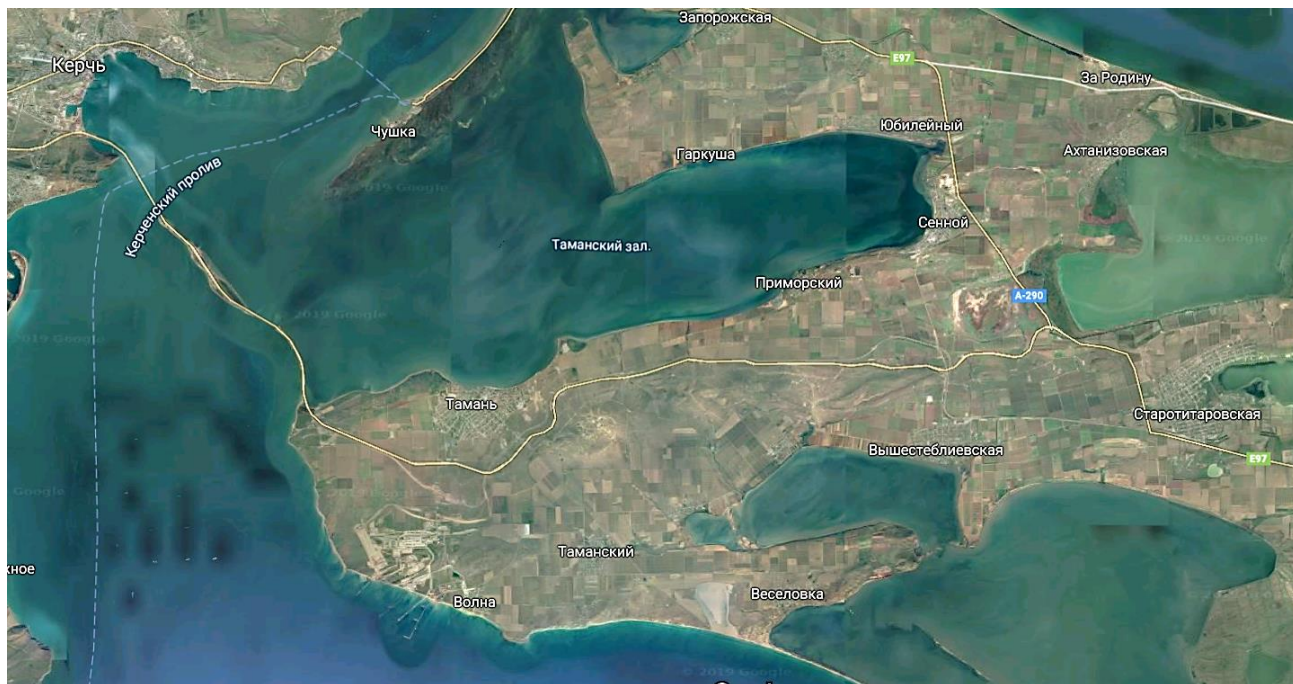
**Строительный контроль** – ООО «Мостовое бюро» на основании Государственных контрактов с ФКУ «Ространсmodernизация» от 18.05.2015 № РТМ-33/15, от 30.11.2015 № РТМ-142/15 и от 29.03.2018 № РТМ-076/18 (все три контракта по Этапу 1 проекта: «Создание сухогрузного района морского порта Тамань») и ООО ДК «ПОРТ» на основании договора субподряда с ООО «Мостовое бюро».

Реализация проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» осуществляется в 2 этапа.

### На 1-м этапе осуществляется:

- создание за счет средств федерального бюджета объектов федеральной собственности: железнодорожной инфраструктуры, объектов транспортного обеспечения сухогрузного района морского порта Тамань, с учётом существующих портовых мощностей в южной части Таманского полуострова;
- строительство участка железнодорожной линии станция Вышестеблиевская – станция Тамань-Пассажирская;
- реконструкция станции Вышестеблиевская;
- строительство участка железнодорожной линии станция Тамань-Пассажирская – восточный вход транспортного перехода через Керченский пролив;
- строительство грузо-пассажирской железнодорожной станции Тамань-Пассажирская;
- строительство внеплощадочных инженерных сетей и сооружений водоснабжения, водоотведения, газоснабжения и связи;
- строительство объектов внешнего электроснабжения железнодорожной инфраструктуры;
- создание объектов федеральной и частной собственности за счет средств внебюджетных источников с применением, в том числе механизма концессии, включая объекты железнодорожной инфраструктуры, необходимые для транспортного обеспечения существующих в южной части Таманского полуострова портовых мощностей, с учетом перспектив их развития, в том числе сооружение путеводной развязки, необходимой для транспортного обеспечения поездопотоков крымского направления и сухогрузного района морского порта Тамань на 2-м этапе реализации проекта.





### На 2-м этапе осуществляется:

- создание следующих объектов федеральной и частной собственности, необходимых для обеспечения деятельности непосредственно сухогрузного района морского порта Тамань:
- строительство гидротехнических сооружений, включая подходной канал, операционные акватории порта и рейды для стоянок судов, оградительные сооружения, перегрузочные причалы, причалы для судов обслуживающего флота; с обеспечением способности принимать суда дедвейтом до 150 тыс. тонн:



- строительство производственного здания морских служб, пожарной части;
- создание системы управления движения судов, объектов навигации и связи;
- строительство береговых зданий и сооружений базы обслуживающего флота;
- строительство грузовой железнодорожной станции Портовая с присоединением к железнодорожной инфраструктуре, построенной на 1-м этапе реализации проекта, для обеспечения поездопотоков крымского направления и сухогрузного района морского порта Тамань;
- создание автомобильной дороги, соединяющей сухогрузный район морского порта Тамань с транспортной развязкой автомобильной дороги федерального значения к транспортному переходу через Керченский пролив;
- сооружение объектов инженерной инфраструктуры, обеспечивающих потребности порта в электрической энергии, природном газе, воде и связи;
- оборудование объектов комплексом инженерно-технических средств охраны;
- создание за счет средств внебюджетных источников объектов частной собственности - портовых перегрузочно-технологических комплексов специализированного назначения для перегрузки угля, железорудного концентрата, зерна, минеральных удобрений, серы, стали,

контейнеров и других грузов;

- развитие транспортно-логистических мощностей Азово-Черноморского бассейна;
- создание нового глубоководного порта с мощностью по перевалке грузов 90 млн. тонн в год на Таманском полуострове, интегрированного в международный транспортный коридор "Север - Юг", обладающего примерно теми же конкурентными преимуществами, что и порт Новороссийск, и дополняющего имеющиеся в Азово-Черноморском бассейне портовые мощности;
- обеспечение транспортного сообщения с территорией Республики Крым;
- устранение дефицита перегрузочных мощностей в российских портах Азово-Черноморского бассейна.

#### **Этапы и сроки реализации проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань»:**

проектирование	2011 – 2017 годы;
строительство	2014 – 2021 годы.

### **Субподрядчики строительства транспортного перехода через Керченский пролив и подходов к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова**

Генподрядчиком ООО «СГМ – Мост» были привлечены по договору субподряда:

- Подразделения ПАО «Мостотрест»:
  - НТФ «Мостоотряд – 1», г.Нижний Новгород
  - ЯТФ «Мостоотряд – 6», г.Ярославль
  - РТФ «Мостоотряд – 10», г.Ростов-на-Дону
  - РТФ «Мостоотряд – 22», г.Рязань
  - ЧТФ «Мостоотряд – 41», г.Чебоксары
  - КТФ «Мостоотряд – 46», г.Киров
  - ВТФ «Мостоотряд – 81», г.Воронеж
  - СТФ «Мостоотряд – 99», г.Серпухов
  - КТФ «Мостоотряд – 125», г.Коломна
  - МТФ «Таганка - Мост», г.Москва
- ООО «Мостоотряд – 75», г.Санкт-Петербург
- ООО «Карст», г.Санкт-Петербург
- ООО «Мостдорстрой», филиал из г.Краснодара
- ООО «Геодезическое сопровождение строительства», г.Санкт-Петербург
- ООО ПСФ «СпецФундаментСтрой», г.Геленджик
- ООО «Главстройинжиниринг», г.Москва
- ООО «Московская мостостроительная компания», г.Москва
- ООО «Стройальянс», г.Санкт-Петербург
- ООО «Партнер – Инжиниринг», г.Долгопрудный Московской обл.
- ООО «КБК – Групп», Ростовская обл.
- ООО «ПортГидроСтрой», г.Новороссийск
- ООО «ГидроПромСтрой», филиал из г.Севастополя,
- ООО «КраснодарГазСтрой», г.Краснодар – изготовление металлоконструкций
- ООО «НАТС», ООО СК «Легион», ООО «Вега», ООО «АМА», ООО «ССК Протект», и многие другие.



Субподрядчики на строительстве подходов к мосту со стороны Таманского полуострова:

- ООО «Трансюжстрой – Мехколонна-105», г.Белгород
- ООО «Трансюжстрой-Путь», г.Белгород
- ООО «ТЮС-Север», г.Ярославль
- ООО «Трансюжстрой-Кубаньмост», г.Краснодар
- ООО «Трансюжстрой-Арена», г.Москва
- ООО «ТЮС Транс», г.Белгород
- ООО «ТЮС-СМП-608», г.Белгород
- ООО «ТЮС-МКС», г.Крымск
- ООО «ТЮС-СЦБ», г.Батайск Ростовской обл.
- ООО «Радон», г.Краснодар
- ООО «Южгазстрой», г.Краснодар
- ООО «ЭМЗ «Машиностроитель», г.Саратов
- ООО «Дорожно-строительное управление – 5», Белгородская обл.
- ООО «ИНТЕГРА», г.Санкт-Петербург
- ООО «Монолит», г.Санкт-Петербург
- ООО «Вектор», г.Саратов
- ООО «Вектор», г.Воронеж
- ООО «Вектор», г.Реутов Московской обл.
- ООО Группа компаний «СПЕЦВЕКТОР», г.Санкт-Петербург
- ООО «НИИАС», г.Москва
- ООО «МВгрупп», г.Самара
- ООО «Энергомонтажный поезд -764», г.Тында Амурской обл.
- ООО «ЦентрЭнергоСтрой», г.Москва
- ООО «Трансремстрой», г.Санкт-Петербург
- ООО «Зодчий», г.Санкт-Петербург
- ООО «Артель», г.Санкт-Петербург
- ООО «СМУДС», г.Сочи
- ООО ГК «Спецвектор», г.Санкт-Петербург
- ООО «Кубаньрегионстрой», г.Краснодар
- ООО «Интехгеотранс - Юг», Ростовская обл.
- ООО «Курортстройинвест», г.Санкт-Петербург
- ООО «Город», г.Санкт-Петербург
- ООО «ПМК-4 «Южводопровод», г.Крымск
- ООО «Промстройгаз», г.Санкт-Петербург
- ООО «МегаСтрой», г.Владимир
- ООО «Мехколонна № 106», г.Саратов
- ООО «Газстрой», ст-ца Калининская Краснодарского края
- ООО «СМП Юг», г.Крымск
- ООО «СМП Трансстрой», г.Крымск,  
и многие другие.

Помимо прочих, в строительстве моста и подходов к нему также принимали участие следующие предприятия:

- Борисовский завод мостовых металлоконструкций имени В.А.Скляренко, п.Борисовка, Белгородская область — изготовление металлоконструкций.
- АО «ВАД», г. Санкт-Петербург — генподрядчик строительства автомобильного подхода к Крымскому мосту со стороны Керчи.

- ЗАО «Воронежстальмост», г.Воронеж — изготовление металлоконструкций пролётных строений, авто и ж/д арок.
- ЦКБ «Коралл», г.Севастополь — проектирование плавучих опор для установки судоводных пролётов.
- ФГУП «Крыловский государственный научный центр», г.Санкт-Петербург — аэро- и гидродинамические исследования.
- Федеральное государственное бюджетное учреждение «Государственный океанографический институт имени Н. Н. Зубова» (ФГБУ «ГОИН») - инженерные изыскания (условий сложного неустойчивого ледового режима).
- ВНИИГ им.Б.Е.Веденеева, ОАО «Мостдоргеотрест», МГУ им.М.В.Ломоносова, Санкт-Петербургский горный университет, Институт проблем экологии и эволюции имени А. Н. Сёверцова – лабораторные исследования монолитов грунта.
- ООО «Крымская первая страховая компания», г.Симферополь, Республика Крым — страхование строительства.
- ООО «Монтажник», г.Иваново — малое предприятие, изготовило 500 тонн нестандартных металлоконструкций для строительства моста.
- Севастопольский морской завод, филиал АО «Центр судостроения «Звездочка», г.Севастополь — изготовление плавучих опор для установки судоводных полётов.
- ЗАО «СЗСМ» (бывший Славянский завод «Стройматериалы»), г.Славянск-на-Кубани, Краснодарский край — изготовление мостовых и дорожных плит.
- Судостроительный завод «Залив», г.Керчь — изготовление более 500 тонн металлоконструкций пролётных строений автодорожной части Крымского моста.
- Институт археологии РАН – археологические раскопки в зоне строительства.

В возведении моста и подходов к нему было задействовано более 250 российских предприятий и организаций, строительство вели более 30 мостоотрядов, более 20 тыс. рабочих и свыше 2 тыс. инженерно-технических специалистов.

## Выполненные ООО «Мостовое бюро» работы и услуги

### По объекту «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив»:

- впервые в отечественном мостостроении выполнило полевые испытания свай по принципу волновой теории удара с применением приборного комплекса PDR;
  - строительный контроль всего комплекса выполняемых строительно-монтажных работ;
  - контроль за ведением исполнительно-технической документации;
  - геодезический контроль и мониторинг
- по а/д транспортному переходу – от оп.60 до оп.211,  
по ж/д транспортному переходу – от оп.83 до оп.211.

### По объекту «Создание сухогрузного района морского порта Тамань. Этап 1»:

- строительный контроль всего комплекса выполняемых строительно-монтажных работ;
  - входной контроль рабочей и проектно-сметной документации;
  - входной контроль строительных конструкций, изделий, материалов и оборудования;
  - контроль за ведением исполнительно-технической документации;
  - контроль первичной учетной документации форм КС-2 и КС-3
- по строительству а/д транспортного подхода к Крымскому мосту – от ПК 0+00 до ПК 400+28.10,  
по строительству ж/д транспортной инфраструктуры – от 0,0 км до 40,3 км.



**Специалисты ООО «Мостовое бюро», осуществлявшие строительный контроль со стороны Заказчика на объектах: «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив» (Крымский мост) и «Создание сухогрузного района морского порта Тамань. Этап 1» (Подходы к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова):**

№ п/п	ФИО	Должность	Членство в НПС	Объект
1	АБДУРАМАНОВ Усеин Абдувелиевич	Инженер		Крымский мост
2	АИТОВ Рамиз Сарватович	Инженер по надзору	С-78-191191 от 24.04.2019	Крымский мост
3	АКИНИН Игорь Валентинович	Инженер по надзору 1 категории	С-23-193079 от 22.05.2019	Подходы со стороны Тамани
4	АЛЕКСЕЕВ Игорь Валентинович	Инженер по надзору 1 категории	С-47-114221 от 30.10.2017	Крымский мост
5	АЛХИМЕНКОВ Иван Александрович	Инженер по надзору 1 категории		Крымский мост
6	АМЕЛИН Павел Борисович	Техник-геодезист		Крымский мост
7	АФОНИН Давыд Алексеевич	Инженер по надзору		Крымский мост
8	<b>БОРИСЕНКО Александр Валерьевич</b>	Главный инженер проекта по надзору, руководитель СК	С-78-094447 от 11.09.2017	Крымский мост
9	ВАСИЛЬЕВ Кирилл Святославович	Инженер по надзору 2 категории		Крымский мост
10	ВОДЯНОЙ Герман Игоревич.	Инженер по надзору		Крымский мост
11	ВОЛЕГОВ Владислав Александрович	Инженер по надзору 2 категории		Крымский мост, Подходы со стороны Тамани
12	ГОЛУБЕНКО Людмила Владимировна	Ведущий инженер по надзору	С-78-064815 от 02.08.2017	Крымский мост

13	ГОЛЮК Виктор Петрович	Ведущий инженер-геодезист	И - 050663 от 23.11.2017	Крымский мост
14	ГУСЕВСКИЙ Владислав Вадимович	Ведущий инженер по надзору	С-78-017090 от 29.06.2017 П - 047267 от 16.11.2017;	Крымский мост
15	ДЕБЕРДЕЕВ Владислав Сергеевич	Водитель		Крымский мост
16	ДОЦЕНКО Александр Федорович	Ведущий инженер по надзору	С-78-017091 от 29.06.2017	Крымский мост
17	ДРАЧУК Олег Николаевич	Инженер-лаборант		Крымский мост
18	ДУШИН Александр Владимирович	Инженер по надзору 1 категории	С-47-108654 от 12.10.2017; И - 050123 от 22.11.2017	Крымский мост
19	ИВАНЬКИН Петр Николаевич	Ведущий инженер по надзору	С-78-017092 от 29.06.2017	Крымский мост
20	КОНЫШЕВА Ирина Витальевна.	Инженер по надзору		Крымский мост
21	КРАСНОВ Алексей Александрович	Инженер по надзору		Подходы со стороны Тамани, Крымский мост
22	КРЫЛОВ Михаил Сергеевич	Главный инженер проекта по надзору	С-47-084298 от 24.08.2017, П -099568 от 22.05.2019	Крымский мост
23	ЛАУРИ Сергей Семенович	Специалист испытательной лаборатории		Крымский мост
24	ЛУКЬЯНОВ Иван Вениаминович	Помощник инженера по надзору		Крымский мост
25	МАНЬКО Александр Вячеславович	Инженер по надзору		Крымский мост
26	МАЛЫШЕВ Антон Олегович	Ведущий инженер по надзору	С-47-187997 от 26.03.2019	Крымский мост

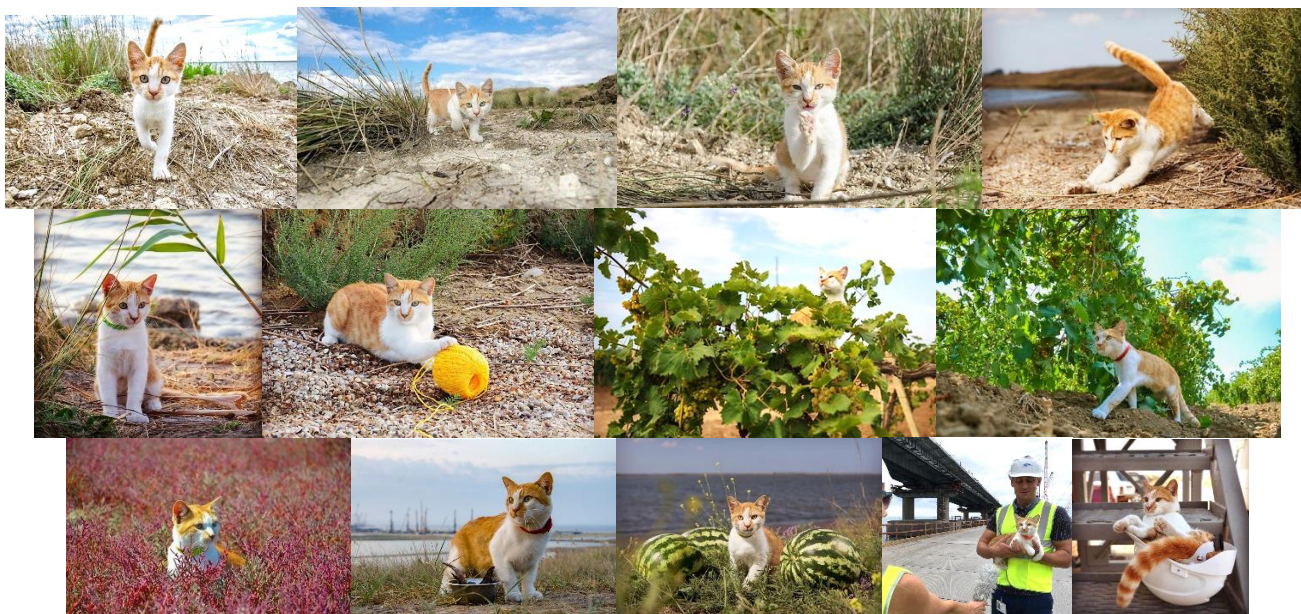


27	МАРИНИН Евгений Анатольевич.	Ведущий инженер по надзору		Подходы со стороны Тамани
28	МУСТАФАЕВ Эрлан Сиранович	Инженер по надзору		Подходы со стороны Тамани
29	НАГАЙКО Юрий Дмитриевич	Инженер по надзору		Крымский мост
30	НАСИРОВ Рустам Иванович.	Инженер по надзору		Крымский мост
31	НАЗАРОВ Денис Григорьевич	Начальник отдела инженерной геодезии		Крымский мост
32	ОБЕРЕМКО Игорь Александрович	Инженер по надзору 1 категории		Крымский мост
33	ОЗЕРОВ Александр Анатольевич	Ведущий инженер-геодезист		Крымский мост
34	<b>ПУШКАРЕВ Михаил Владимирович</b>	Главный инженер проекта по надзору, руководитель СК	С-78-109059 от 12.10.2017	Подходы со стороны Тамани
35	ПУШКАРЕВА Елена Леонидовна	Инженер		Подходы со стороны Тамани
36	РАДЧЕНКО Роман Владимирович	Техник		Крымский мост
37	РАДЧЕНКО Андрей Витальевич	Техник		Крымский мост
38	<b>РУДЕНКО Георгий Михайлович</b>	Главный инженер ООО «Мостовое бюро»	С-78-038112 от 14.07.2017 ПИ - 048129 от 20.11.2017;	Крымский мост, Подходы со стороны Тамани
39	СЕМЕНЦОВ Дмитрий Александрович	Инженер по надзору		Подходы со стороны Тамани
40	СЕРГЕЕВ Владимир Ильич	Инженер-геодезист		Подходы со стороны Тамани

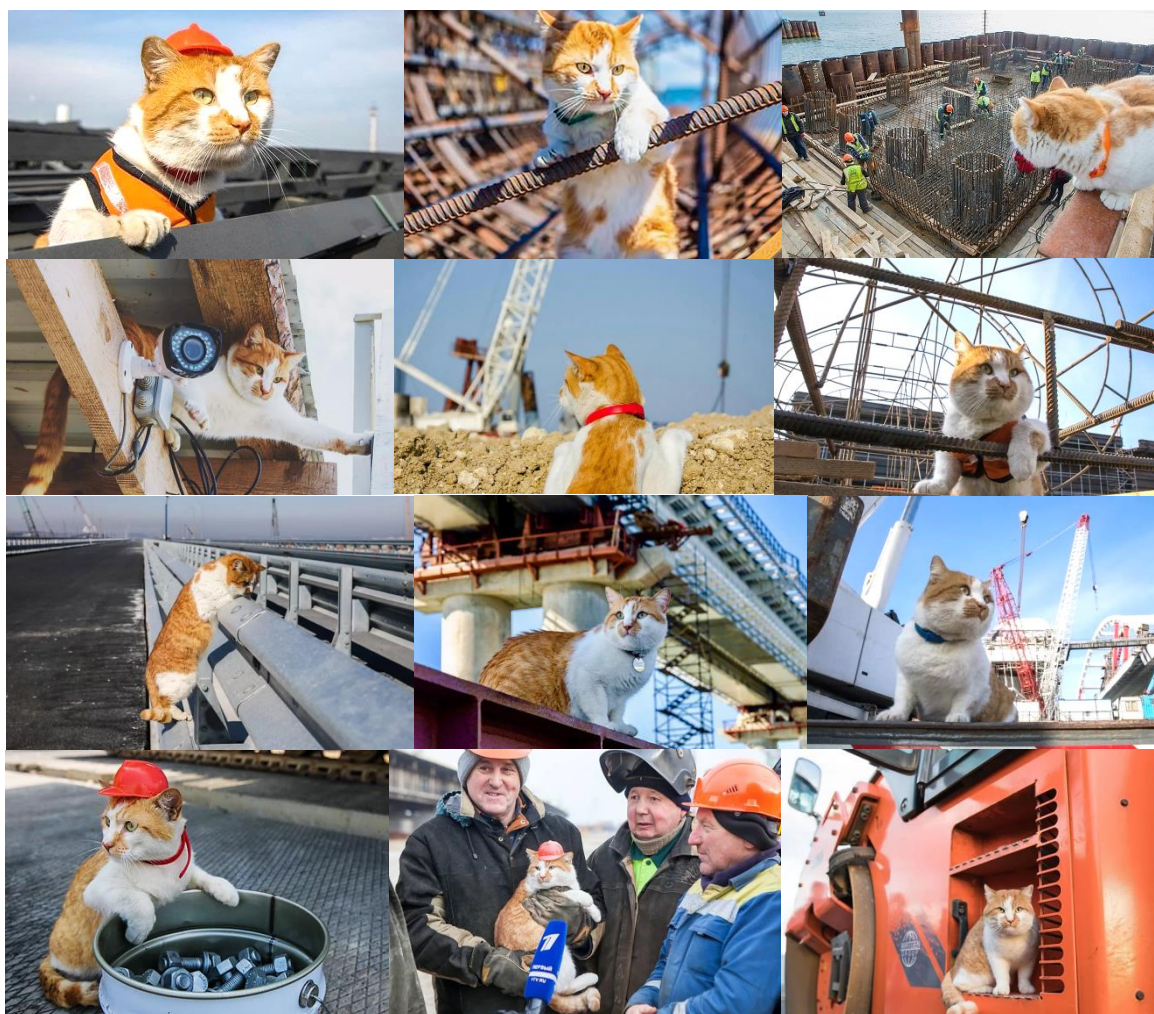
41	ТЕРЕКБАЕВ Сати Маликович	Инженер-лаборант		Крымский мост
42	ТКАЧЕНКО Александр Александрович	Инженер по надзору		Крымский мост
43	ТОРОЧКОВ Денис Валерьевич.	Начальник отдела обследований и испытаний искусственных сооружений	С-78-037508 от 14.07.2017 ПИ - 047949 от 17.11.2017;	Крымский мост, Подходы со стороны Тамани
44	ХАТЫПОВ Сейран Фикретович	Инженер по надзору 2 категории		Крымский мост
45	ХОРДАКОВ Юрий Владимирович	Инженер по надзору 1 категории	С-78-061189 от 31.07.2017; И - 047778 от 17.11.2017	Подходы со стороны Тамани
46	ЧИЖОВА Екатерина Николаевна	Заместитель начальника производственно- технического отдела		Подходы со стороны Тамани
47	ЧУГУНОВ Петр Алексеевич.	Инженер по надзору 1 категории		Крымский мост
48	ШАДРИН Александр Дмитриевич	Инженер по надзору 1 категории	С-78-064860 от 02.08.2017	Крымский мост
49	ЦЫСАРЬ Николай Васильевич	Водитель		Крымский мост
50	ЯНЧЕНКО Борис Константинович	Начальник производственно- технического отдела	С-78-017450 от 29.06.2017	Крымский мост



Ещё один из главных участников строительства Крымского моста по части инспекции выполняемых работ – кот **Мостик**:



Детство – Юность – Отрочество



Взросление – Мужание – Специализация по контролю качества СМР



# ХРОНИКА СТРОИТЕЛЬСТВА КРЫМСКОГО МОСТА И ПОДХОДОВ К НЕМУ

## *Подготовка к строительству*

**11 июня 2014 года** — утверждён вариант строительства моста в створе косы Тузла, после рассмотрения Экспертным советом и Межведомственной рабочей группой более 70 вариантов транспортного перехода.

**5 сентября 2014 года** — начало производства земляных работ на подходах к мосту, а также - разминирование территории от снарядов, оставшихся в Керчи со времён Великой Отечественной войны.

**17 февраля 2015 года** подписан государственный контракт на проектирование и строительство моста через Керченский пролив между ФКУ «Упрдор «Тамань» Росавтодора и ООО «Стройгазмонтаж».

**15 апреля 2015 года** — начато строительство первого из трёх временных технологических мостов через Керченский пролив.



**18 мая 2015 года** – ООО «Мостовое бюро» приступило к оказанию услуг по строительному контролю за разработкой Рабочей документации и строительством объекта: «Создание сухогрузного района морского порта Тамань», а именно, подходов к транспортному переходу через Керченский пролив (автотранспортная и железнодорожная инфраструктуры на Таманском полуострове) со стороны Краснодарского края.

**1 октября 2015 года** – завершено строительство первого рабочего моста. Переход протяженностью 1 207 метров соединил таманскую сторону и остров Тузла. Для этого было установлено 58 опор: сваи погружены на глубину до 56 метров.

**1 октября 2015 года** – дан старт строительству автомобильного подхода со стороны Краснодарского края. На Кубани появится совершенно новая 4-х полосная магистраль от трассы Новороссийск – Керченский пролив до косы Тузла. Ее протяженность составит 40 километров, а расчетная скорость - 120 км/час. Разгрузят дорогу пять транспортных развязок.





**1 ноября 2015 года** – ООО «Мостовое бюро» приступило к оказанию услуг по осуществлению строительного контроля за строительством объекта: «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив» (контроль качества строительно-монтажных работ, контроль качества стройматериалов, инженерно-техническое сопровождение).

**13 января 2016 года** – ООО «Мостовое бюро» приступило к выполнению динамических испытаний свай на объекте: «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив» по программе полного цикла измерения энергии удара, передаваемой на сваи-трубы при их погружении гидромолотами различного типа, с помощью приборного (**PDA + CAPWAP**).

**19 февраля 2016 года** – проект моста в Крым получил положительное заключение ФАЦ «Главгосэкспертиза России».

**февраль 2016 года** — утверждена сметная стоимость строительства в размере 211,9 млрд. рублей в ценах четвертого квартала 2015 года.



## Основной этап строительства

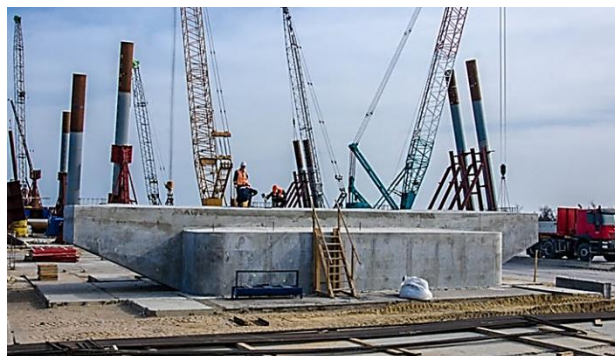
**10 марта 2016 года** — началось строительство свайных фундаментов опор моста через Керченский пролив, знаменующего собой начало собственно проекта строительства моста.



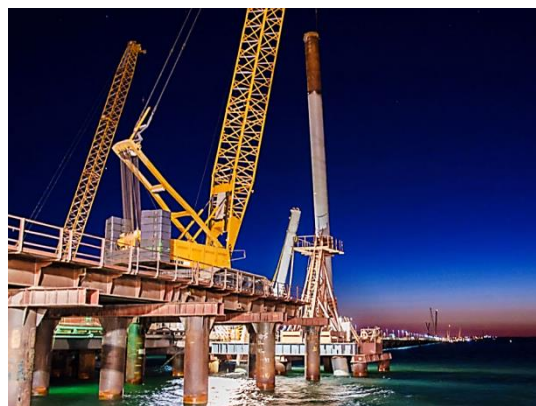
**18 марта 2016 года** — строительство моста посетил Президент России Владимир Путин.

**24 марта 2016 года** — турецкий сухогруз «Ли́ра» повредил опору одного из временных мостов у судоходного канала.

**12 апреля 2016 года** — выполнена первая из 595 опор моста — опора № 173, относящаяся к автомобильной части моста на косе Тузла. Для устройства опоры № 173 понадобилось 400 тонн металлоконструкций и 250 кубометров бетона.



**17 мая 2016 года** — начало строительства опор моста на морских участках.



**19 мая 2016 года** — на строительство моста предприятием «Воронежстальмост» отправлены первые четыре балки пролётных строений его автомобильной части.





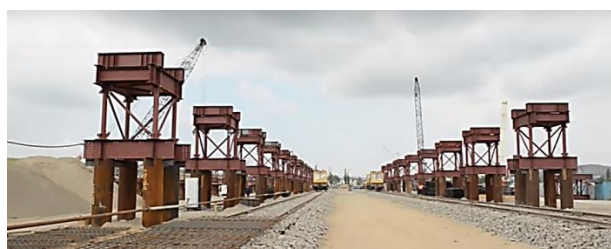
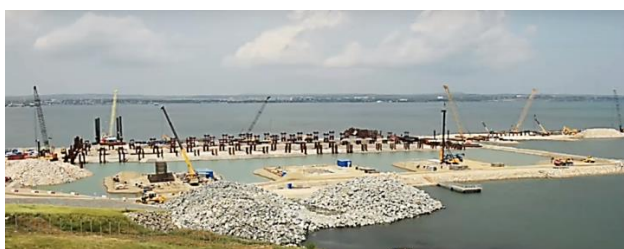
**25 мая 2016 года** — владелец врезавшегося ранее в опору временного моста турецкого сухогруза «Лира» выплатил компенсацию, после чего дело было закрыто.

**26 мая 2016 года** – ООО «Мостовое бюро» приступило к выполнению динамических испытаний свай на объекте: «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив» по программе полного цикла измерения энергии удара, передаваемой на сваи-трубы при их погружении гидромолотами различного типа, с помощью приборного **PDR**.

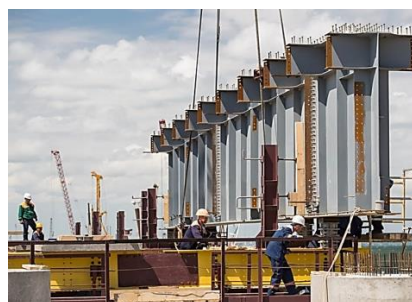
**30 мая 2016 года** — погружена 1000-я свая в основание моста.



**2 июня 2016 года** — завершено строительство стапелей под сборку арочных судоводных пролётов моста, расположенных на технологической площадке на крымской стороне пролива.

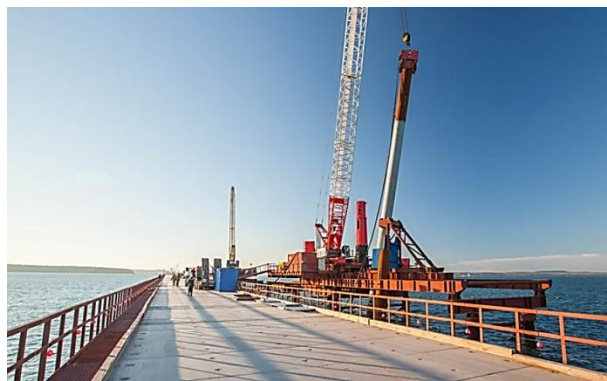
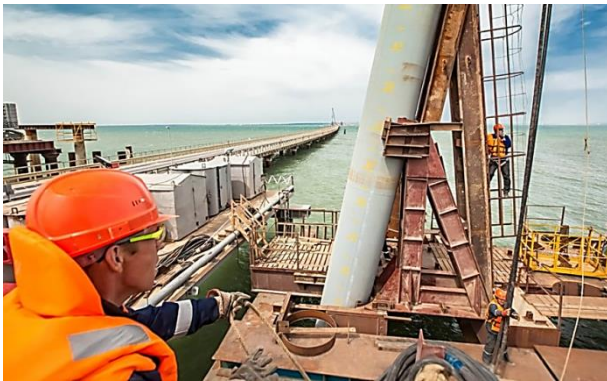


**9 июня 2016 года** — начат монтаж пролётов моста. Первые пролёты монтируются на береговой части автомобильного моста со стороны Тамани.



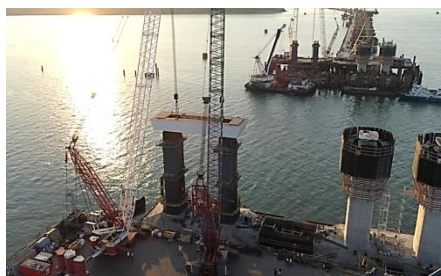
**17 июня 2016** началось сооружение опор в акватории пролива.





**8 июля 2016 года** — объявлено, что итоговая стоимость работ составит 227,92 миллиарда рублей, что на 380 миллионов рублей меньше, чем предельная стоимость проекта, утвержденная распоряжением правительства России от 30 января 2015 года.

**1 августа 2016 года** — началось строительство опор судоходного пролёта моста. К этому моменту было готово уже более 70 опор моста, ещё более 100 находились в работе, всего же при строительстве на этот момент было погружено почти 1800 свай различных типов.



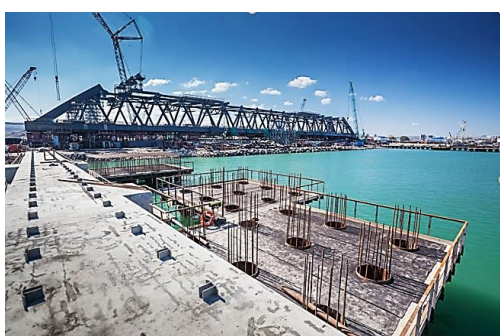
**9 августа 2016 года** — на Таманском полуострове полностью введена в строй технологическая дорога с твёрдым покрытием длиной около 50 км, обеспечивающая подъезд к стройке от трассы А-290 без задействования местных дорог.



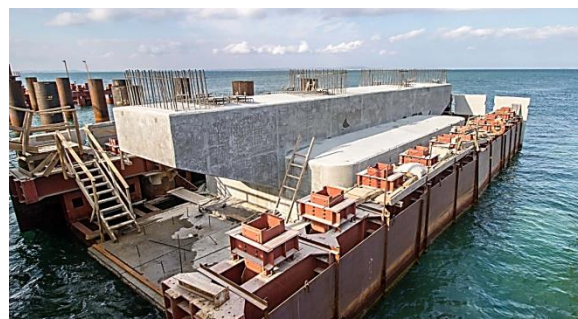
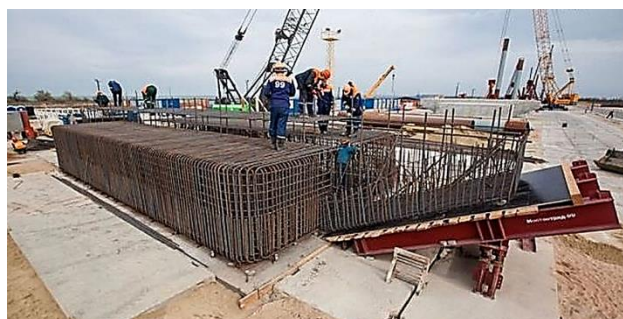


**11 августа 2016 года** — на *YouTube* опубликована в виде ролика первая песня о строительстве этого моста — «Я забиваю сваю» (автор и исполнитель Константин Хоменко — один из проектировщиков моста).

**24 августа 2016 года** — строители приступили к монтажу арок судоводного пролета.



**1 сентября 2016 года** — построены первые 100 из 595 запланированных опор моста.



**13 сентября 2016 года** — завершены основные работы по строительству вспомогательной инфраструктуры. Построены три рабочих моста, временные причалы, 30 километров временных дорог, склады и промышленные площадки, городки строителей.



**15 сентября 2016 года** — строительство моста посетили Президент России Владимир Путин и председатель Правительства России Дмитрий Медведев.



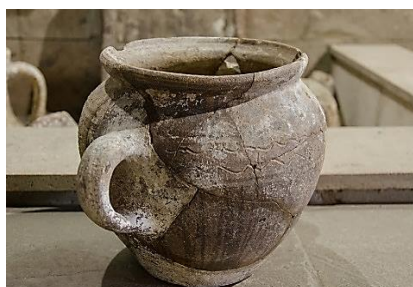
**20 сентября 2016 года** — завершена установка первой морской опоры, которых будет установлено 173, в их числе 86 — автомобильных и 87 — железнодорожных.



**24 октября 2016 года** — началось строительство плит проезжей части автомобильного моста.



**15 октября 2016 года** – завершена подготовка территории строительства 40-километровой автодороги от трассы А-290 до моста. Выполнены археологические полевые исследования: ученые провели раскопки древних поселений общей площадью почти 240 000 м<sup>2</sup> и курганов объемом более 34 000 м<sup>3</sup>. Из земли извлечено более 33 000 фрагментов керамического материала античности, средневековья, наиболее ранние находки – керамика бронзового века (XV-XII вв. до н. э.), обнаружены десятки изделий из металла, монеты, янтарные и стеклянные бусины, серьги, пряжки и другие археологические находки. Практически завершена очистка суши и акватории (660 га) от более 700 взрывоопасных предметов времен Великой Отечественной войны.

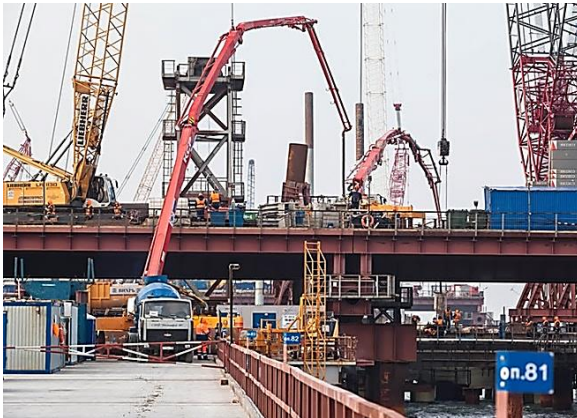


**19 декабря 2016 года** — возведено 200 из 595 запланированных опор моста. 150 из них – опоры автодорожной части сооружения.





**5 января 2017 года** — свайные работы выполнены на 50 % от проектного числа свай — 3540 из более, чем 7000, погруженных на глубину до 90 м.

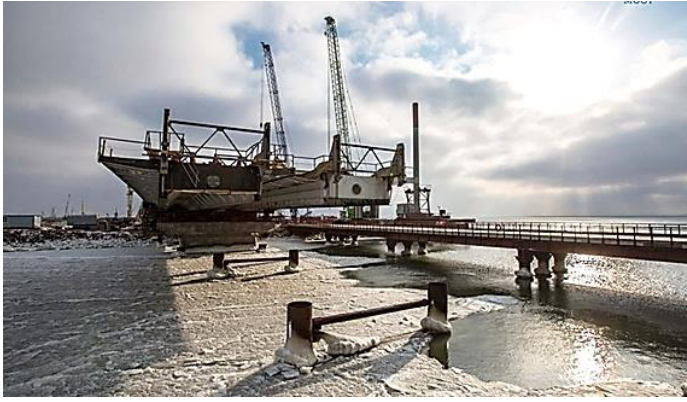


**2 февраля 2017 года** — начало строительства 4-х полосного автомобильного подхода к мосту со стороны Керчи, фактически начатое несколько ранее. Длина подхода составит 8,6 км при стоимости 7,1 млрд рублей. Фактически подход станет частью строящейся федеральной трассы «Таврида» (Керчь — Севастополь) стоимостью 139 млрд рублей и строится тем же подрядчиком — АО «ВАД», Санкт-Петербург.



**2 февраля 2017 года** — начало строительства полотна моста на первом из морских участков. Автодорожная часть моста на участке длиной более 2 км от острова Тузла до судоходной арки строится методом надвигки готовых пролётов в сторону моря по мере сборки секций на берегу.

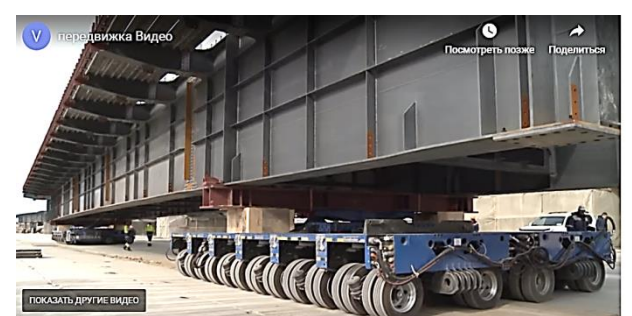
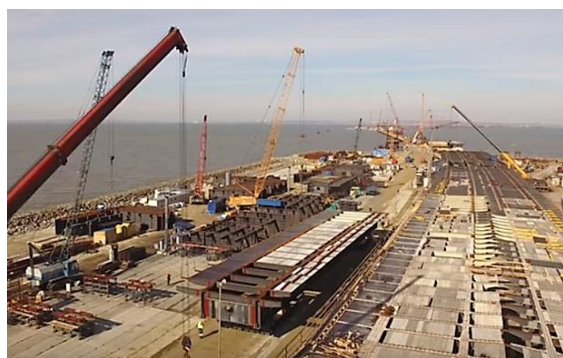




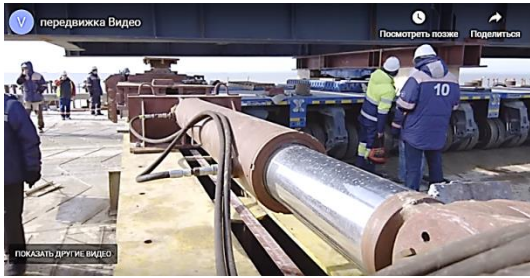
**7 февраля 2017 года** строители приступили к сборке сводов арок Крымского моста. Готово 236 из 595 опор, еще более 150 опор находятся в работе.



**13 марта 2017 года** – выполнена первая поперечная надвигка пролета моста на протоке (участок между Тузлинской косой и островом Тузла).

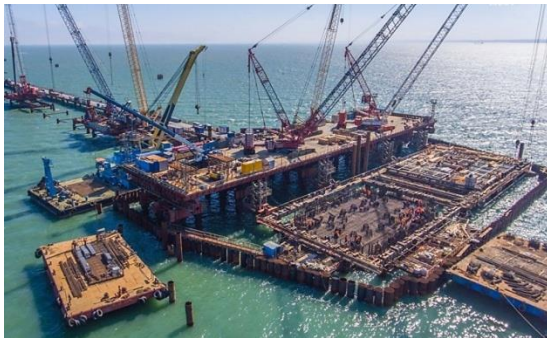






**18 марта 2017 года** — завершено строительство новых жилых домов для жителей Керчи, отселяемых из санитарно-защитной зоны моста.

**6 апреля 2017 года** – строители приступили к бетонированию первой фарватерной опоры № 252.



**4 мая 2017 года** — завершено создание 300 из 595 запланированных опор моста, в том числе всех сухопутных опор его автомобильной части. Также установлено 70 пролётов и выполнено 20 % работ на участках с железобетонной плитой проезжей части. Также на морском участке готовы 25 из 170 предусмотренных проектом опор и завершено погружение всех 95 трубосвай в фундаменты каждой из двух наиболее крупных фарватерных опор.





**6 мая 2017 года** — строители моста помогли поднять обнаруженный неподалёку под водой советский истребитель американского производства **Р-40 «Киттихок»** времён Великой Отечественной войны, по-видимому, совершивший вынужденную посадку на воду после получения боевых повреждений в 1943 году.



**2 июня 2017 года** – строители завершили возведение второго временного рабочего моста от острова Тузла до судоходного канала.

**16 июня 2017 года** — завершена укрупнительная сборка арки железнодорожной части моста.



**10 июля 2017 года** — на автодорожной части моста началась укладка нижнего слоя асфальтобетона.



**31 июля 2017 года** — строители завершили сборку арки судоходного пролёта автодорожной части моста через Керченский пролив и полностью подготовили к установке железнодорожный судоходный пролёт.





**9 августа 2017 года** – протестирована плавучая система для перевозки арок Крымского моста.



**16 августа 2017 года** — погружена последняя свая в основании автодорожной части моста.

**29 августа 2017 года** — закончен подъём ж/д арки моста на опоры. Движение кораблей по фарватеру, перекрытое для установки арки на трое суток (с 27.08.2017), было открыто с опережением графика на 6 часов.



**6 сентября 2017 года** — с большой помпой отпраздновали проход десантного корабля «Азов» под железнодорожной аркой. Около двух десятков мостостроителей подняли на арку, всю команду корабля из 87 человек построили на палубе.





**8 сентября 2017 года** — под мостом прошло первое украинское судно, теплоход «Копан», гружённый чугуном. Что интересно: чтобы вписаться в габарит моста, на судне укоротили мачту.



**19 сентября 2017 года** — автодорожная арка судоходного пролёта моста снята со стапеля и находится в процессе передвижки на 140 метров к пирсам.



**2 октября 2017 года** — на автодорожной части моста уложены первые 600 метров верхнего слоя асфальтобетонного покрытия.



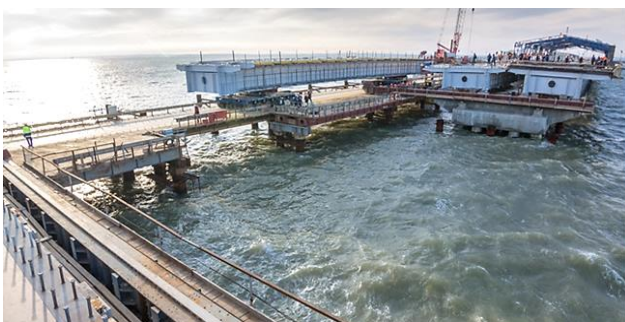
**13 октября 2017 года** — досрочно завершена установка автодорожной арки над судоходным пролётом моста.







**21 ноября 2017 года** — завершён монтаж пролётов автодорожной части на участке от кубанского берега до острова Тузла.



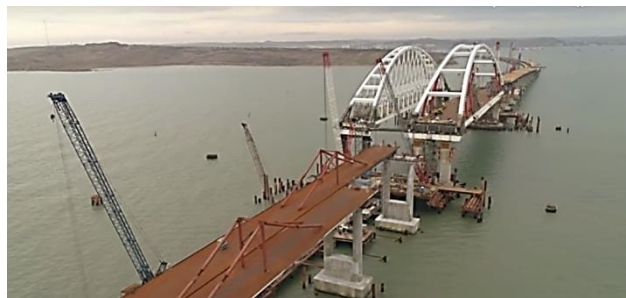
**29 ноября 2017 года** — в Керчи для строителей моста состоялся концерт посетившего стройку накануне певца и композитора Олега Газманова.



**4 декабря 2017 года** — завершено строительство опор автодорожной части моста, готовность опор его железнодорожной части составила к этому моменту 50 %.

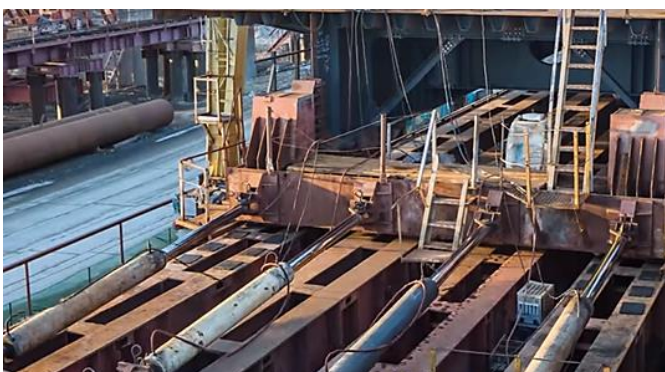






**17 декабря 2017 года** — подведены итоги народного голосования в интернете за лучший вариант названия моста. С большим отрывом победило название **«Крымский мост»**.

**20 декабря 2017 года** — завершена сборка пролётов автомобильной части моста, составивших сплошное полотно от берега до берега.

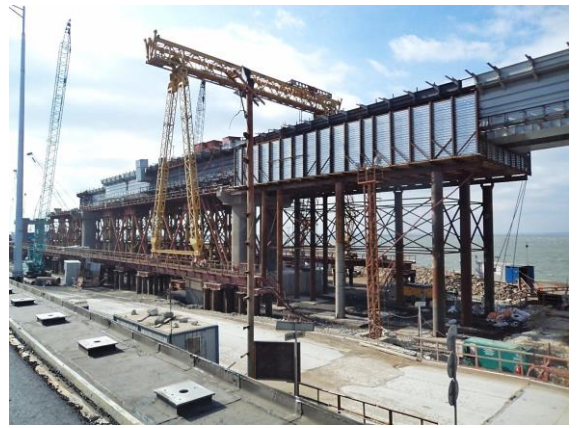
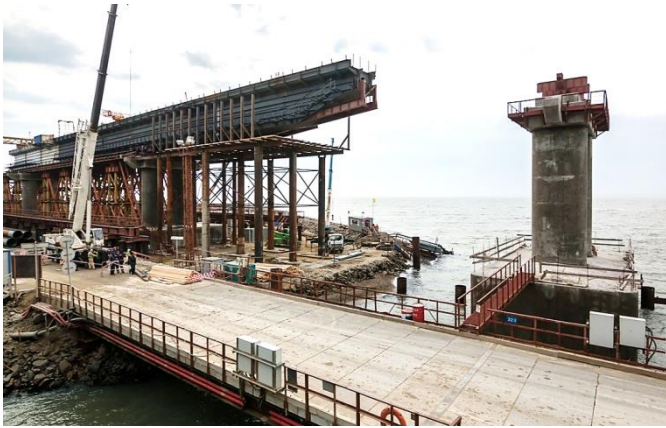


**22 января 2018 года** — начало установки шок-трансммиттеров на автомобильной части моста — гидравлических устройств, обеспечивающих жесткое соединение конструкций при кратковременных воздействиях, вызванных сейсмической или другой динамической нагрузкой. Всего установлено на конструкциях моста более 760 таких устройств, способных принять усилие в 85 и 150 тонн. Сам мост рассчитан на землетрясение величиной до 9-ти баллов по шкале Рихтера.



**5 февраля 2018 года** — началось строительство морских пролётов железнодорожной части моста над Керченским проливом методом продольной навдвижки.





**14 марта 2018 года** — строительную площадку моста с очередным рабочим визитом посетил Президент России Владимир Путин.



**5 апреля 2018 года** — завершён монтаж аэродинамических обтекателей автодорожной арки моста.



**11 апреля 2018 года** — начались работы по асфальтированию автодорожной арки моста.



**13 апреля 2018 года** — на автодорожной части моста начались работы по нанесению дорожной разметки.

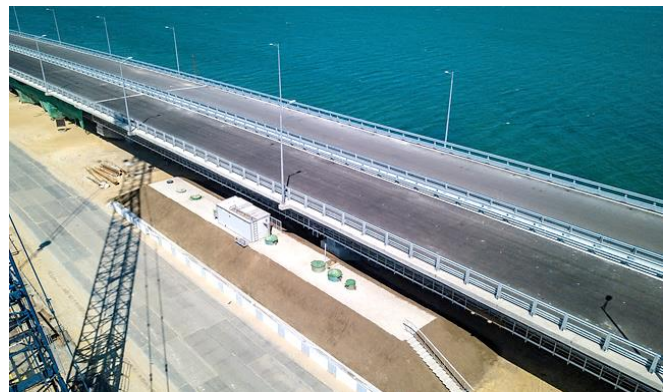




**16 апреля 2018 года** — начаты пусконаладочные работы автоматизированной системы управления дорожным движением на автодорожной части моста.



**23 апреля 2018 года** – мостостроители приступили к монтажу очистных сооружений: 20 ЛОСов под автодорогу и 18 ЛОСов под железную дорогу. Расчетный объем стока, отводимый ливневой канализацией, 150 000 л/час, максимальная мощность – более 160 000 л/час.



**26 апреля 2018 года** — завершены укладка асфальта на автодорожной части моста и приёмочные испытания автодорожной части моста.





**27 апреля 2018 года – готовы автоподходы к Крымскому мосту со стороны Тамани.**



**28 апреля 2018 года — подписан акт приёмки автодорожной части моста Заказчиком.**

**АКТ**  
приёмки объекта капитального строительства

от "28" апреля 2018 г. город *Датна*

**«Строительство транспортной развязки через Керченский пролив 1 этап Участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Транспортный переход через Керченский пролив км 141+018 - км 160+048, Краснодарский край, Темрюкский район, Республика Крым, г. Керчь»**

Принимателя возмещения, выполняющая расширение ФКУ Упдор «Тамань» от «28» апреля 2018 № 02-р в составе:

Представитель застройщика/технического заказчика:  
*Заместитель начальника ФКУ Упдор «Тамань» Турусбеков К.Е.*

Представитель лица, осуществляющего строительство:  
*Руководитель ОП в станции Тамань ООО «СТРОЙАЗМОЛТАЖ» Лыс А.А.*

**Первый заместитель генерального директора ООО «СТМ-Мосты» Климов В.А.**

Представитель лица, осуществляющего подготовку проектной документации:  
*Директор по проектированию АО «Институт Гидропроектост - Санкт-Петербург» Спирок О.Г.*

Представитель застройщика/технического заказчика по вопросам авторского надзора:  
*Руководитель ОП АО «Институт Гидропроектост - Санкт-Петербург» Алексеев В.Е.*

Представитель застройщика/технического заказчика по вопросам строительного контроля:  
*Генеральный директор ЗАО «Лесстрой» Гурьянов Ю.А.*

составил настоящий акт о неаксацующем:

1. Лицом, осуществляющим строительство, предъявлен застройщику (техническому заказчику) в приемке объект: «**Строительство транспортной развязки через Керченский пролив 1 этап Участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Транспортный переход через Керченский пролив км 141+018 - км 160+048**»
2. Строительство произведено в соответствии с разрешением на строительство, выданным: **Федеральным дорожным управлением Министерства транспорта Российской Федерации от 19.02.2016 № 09-020-007-2016 и от 03.03.2018 № 09-020-004-2018**
3. В строительстве принимал участие **лицензированный подрядчик ООО «СТРОЙАЗМОЛТАЖ», ОГРН 1077162942212, ИНН 772958840, 119415, Россия, г. Москва, пр-т Вернадского, д.53,**

ОГРН 1157746088170, ИНН 7730018980, 121170, г. Москва, ул. Новорословский, д. 10, стр. 3

который заключил контракт на выполнение работ по строительству, выполняемые каждой из них:

№ 8 (493) 782-07-06, СРО №0660.01-2015-7730018980-С-084 от 29.04.2015 г.

и субподрядные организации (по перечню организаций, участвовавших в производстве работ, приложении к акту № 2)

при чисе оригиналы БТИ, акты, их заверенные копии в приложениях к акту

4. Проектная документация на строительство разработана генеральным проектировщиком: **АО «Институт Гидропроектост - Санкт-Петербург», свидетельство о государственной аккредитации от 13.04.2009 г., СРО № 1037828021660, ИНН 7826717210,**

распоряжением №192302 от 13.04.2009 г., СРО № 1037828021660, ИНН 7826717210,

номер свидетельства в допуске в сфере строительства работ, СРО №01-014-042-9 от 18.02.2015 г.

который заключил контракт на выполнение работ по строительству

5. Исходные данные для проектирования представлены: **12/02-ПНР-ПЗ.1, 12/02-ПНР-ПЗ.2, 12/02-ПНР-ПЗ.3,**

и **12/02-ПНР-ПЗ.4 Исходные данные в условиях подготовки проектной документации, 12/02-ПНР-ПЗ.5 «Материалы согласования»**

и других организаций

6. Проектная документация утверждена: **распоряжением Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации**

на объект, от строительства

№ 239-р, "18" февраля 2016 г.

№ 331-р, "28" февраля 2018 г.

7. На проекционную документацию выданы положительные заключения: **распоряжением ФАУ «Газоспасслужба России» от 17.02.2016 № 186-16(ТЭ)-10146/04**

и **приказом Федеральной службы по надзору в сфере природопользования от 19.11.2015 № 925**

(в том числе государственной экспертизы)

8. Строительно-монтажные работы осуществлялись в срок:

начало **февраль 2016 г.**

окончание **апрель 2018 г.**

9. Предъявленный к приемке и эксплуатационный объект имеет следующие показатели:

Показатели	По Проекту	По Факту
вид строительства	Новое строительство	Новое строительство
Категория (класс):	1Б	1Б
категория автомобильной дороги	19,03	19,03
Протяженность:		
строительная длина по оси автомобильной дороги, км	19,03	19,03

**Решение застройщика (технического заказчика)**

Предъявленный к приемке объект: «**Строительство транспортной развязки через Керченский пролив 1 этап Участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Транспортный переход через Керченский пролив км 141+018 - км 160+048, Краснодарский край, Темрюкский район, Республика Крым, г. Керчь**»

выполнен в соответствии с проектом планировки территории и проектом межевания территории, утвержденной проектной документацией и требованиями нормативных документов, в том числе требованиями энергетической эффективности, требованиям оснащенности объекта капитального строительства приборами учета используемых энергетических ресурсов, подготовлен к вводу в эксплуатацию в приемке:

Объект сдан: **Руководитель ОП в станции Тамань ООО «СТРОЙАЗМОЛТАЖ» А.А. Лыс**

Объект принят: **Заместитель начальника ФКУ Упдор «Тамань» К.Е. Турусбеков**

М.П. **ООО «СТРОЙАЗМОЛТАЖ»** М.П. **ФКУ Упдор «Тамань»**

Представитель лица, осуществляющего строительство: **Первый заместитель генерального директора ООО «СТМ-Мосты» В.А. Климов**

Представитель лица, осуществляющего подготовку проектной документации: **Директор по проектированию АО «Институт Гидропроектост - Санкт-Петербург» О.Г. Спирок**

Представитель застройщика/технического заказчика по вопросам авторского надзора: **Руководитель ОП АО «Институт Гидропроектост - Санкт-Петербург» В.Е. Алексеев**

Представитель застройщика/технического заказчика по вопросам строительного контроля: **Генеральный директор ЗАО «Лесстрой» Ю.А. Гурьянов**

**15 мая 2018 года — официально введена в эксплуатацию автомобильная часть моста.**



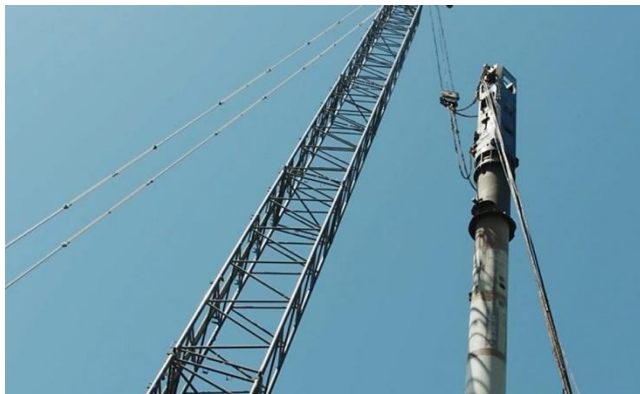




**16 мая 2018 года** — 5:30 утра по местному времени открыто общедоступное движение легковых автомобилей и автобусов по автомобильной части моста. Грузовики на мост временно допускаться не будут из-за неготовности дорог Крыма к принятию большегрузного транспорта и, в частности, из-за того, что на подходах к мосту ещё не был уложен верхний слой асфальта. Впоследствии за первые сутки работы автомобильной части поста по нему проехало около 10700 транспортных средств в сторону Крыма и около 10000 транспортных средств в сторону Тамани.

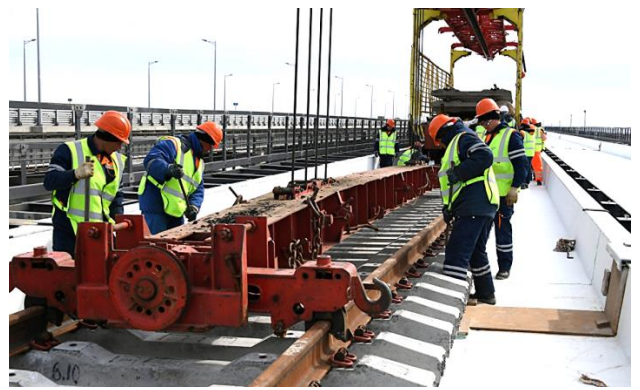
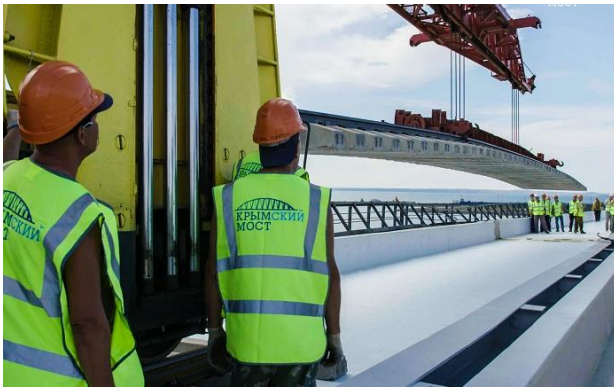


**4 июня 2018 года** — строители забивали последнюю сваю железнодорожной части моста.



**25 июля 2018 года** — начало укладки рельсов на железнодорожной части моста. Укладка началась со стороны Тамани и будет проводиться последовательно до крымской стороны моста по мере готовности пролётов.





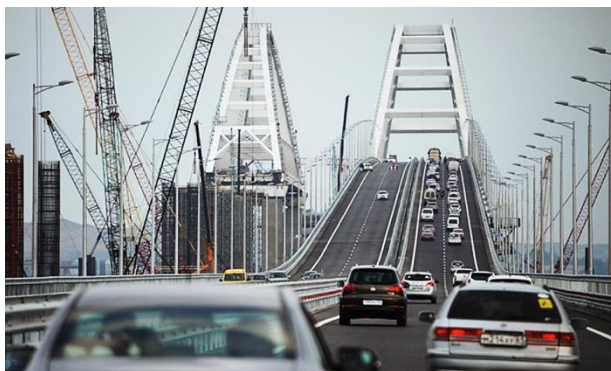
**30 августа 2018 года** – водолазы демонтируют вспомогательные конструкции на стройке моста.



**1 октября 2018 года** — открытие движения грузовых автомобилей по автомобильной части моста. При этом перевозка опасных грузов не была разрешена.



**9 октября 2018 года** — туристический поток в Крым в 2018 году установил рекорд за постсоветский период - с начала года полуостров посетили 6 миллионов 164 тысячи туристов. Это на 29% больше, чем за аналогичный период прошлого года.



**10 ноября 2018 года** — полотно первого из двух параллельных путей железнодорожной части моста достигло арки над судоходным пролётом с керченской стороны.





**12 ноября 2018 года** – завершено строительство всех опор железнодорожной части моста.



**22 ноября 2018 года** – строители ж/д подхода к Крымскому мосту со стороны Керчи помогли сохранить уникальный памятник истории.



**26 декабря 2018 года** – экологи установили кормушки для птиц рядом с Крымским мостом.

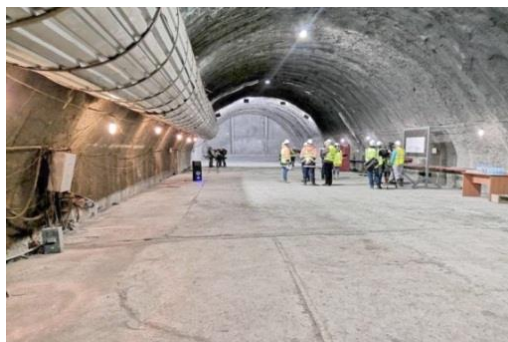




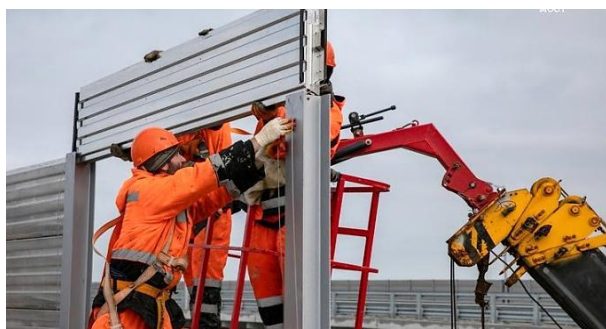
**27 декабря 2018 года** — закончены палы (сваи, оборудованные отбойниками), защищающие мост от аварийного навала судов, проходящих Керчь-Еникальский канал.



**18 января 2019 года** — закончена проходка 1-километрового железнодорожного тоннеля на крымской стороне.

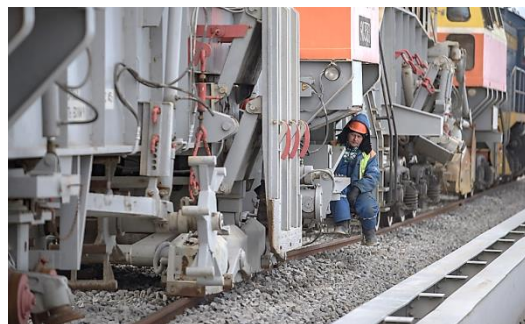


**12 февраля 2019 года** – на железнодорожной части моста устанавливают шумозащитные экраны и стойки освещения.





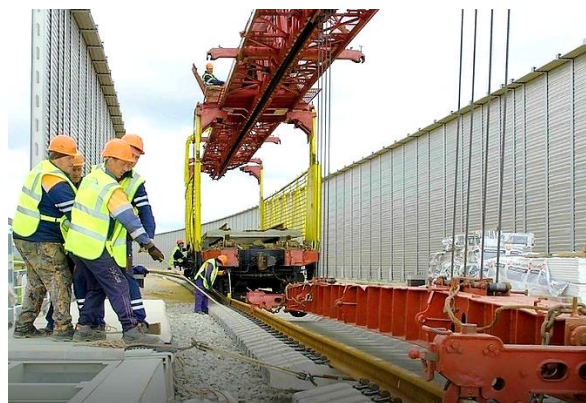
**14 марта 2019 года** — на железнодорожной части моста уложена половина из требуемых 38 километров рельсов.



**24 марта 2019 года** — полностью замкнуты пролёты железнодорожной части моста, хотя их опускание на опорные части в проектное положение и устройство деформационных швов всё ещё продолжаются.



**14 апреля 2019 года** – строители начали укладку рельсов со стороны Керчи.



**30 апреля 2019 года** – уложено рельсошпальной решётки 22 километра из 38-ми, работы идут в двух направлениях: со стороны республики Крым и со стороны Таманского полуострова. По плану – завершить работу к августу месяцу.

**Весна – лето – осень 2019 года** – опускание пролетных строений на опорные части и завершение работ по деформационным швам, окраска металлоконструкций пролетных строений железнодорожной части моста на всех 8-ми участках работ.

## **Завершение строительства**

**Осень 2019 года** – завершение работ на верхнем строении пути.

**К декабрю 2019 года** — завершение установки сигнализации, обустройства централизации, выполнения блокировочных систем, электроснабжения, освещения и всех работ на железнодорожных базах.



**1 декабря 2019 года** – ввод в эксплуатацию железнодорожной части моста – пуск пассажирских поездов.

**Декабрь 2019 года** – завершение работы инженеров-специалистов ООО «Мостовое бюро» на объектах: «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив» и «Создание сухогрузного района морского порта Тамань. Этап 1».

### **Эти объекты стали одой ратному труду длинной почти 160 км:**

*Крымский мост не мог бы существовать сам по себе, без подключения к существующей транспортной инфраструктуре Краснодарского края и Крымского полуострова, поэтому его строительство и ввод в эксплуатацию повлекли за собой решение целого комплекса безотлагательных задач:*

- *Собственно, строительство транспортного перехода через Керченский пролив с двумя независимыми магистралями:  
-- автомобильный 4-х полосный переход – 19 км;  
-- железнодорожный двухпутный переход – 19 км;*
- *Строительство ближних подходов к мосту со стороны Кубани:  
-- 4-х полосная трасса от федеральной автодороги А-290 (М-25) до моста и к сухогрузному району морского порта Тамань – 40 км;  
-- 5 транспортных автомобильных развязок и 15 искусственных сооружений – 13 км;  
-- многопутная железная дорога с необходимой транспортной инфраструктурой, в том числе строительство новой грузопассажирской станции Тамань-Пассажирская, путевых сооружений – 40,3 км;*
- *Строительство ближних транспортных подходов со стороны Крыма:  
-- новая скоростная 4-х полосная автодорога от моста до трассы «Таврида» – 8,6 км;  
-- двухпутная железная дорога, в том числе 27 искусственных сооружений (в том числе мост и 5 путепроводов); кроме того, 38 новых зданий и станция Керчь-Южная – 18,2 км.*

**Итого к декабрю 2019 года** введено в эксплуатацию в комплексе с Крымским мостом и другими искусственными сооружениями **158,1 км** автомобильных и железных дорог.

# КТО С ТРУДОМ В ЛАДУ, ТОТ И С ОТДЫХОМ НЕ В СПОРЕ

## Крымский мост



Опора №194 (а/д мост). Приемочный контроль смонтированных пространственных каркасов в полости трубосвай. 11.2016



Опора №103 (а/д мост). Динамические испытания сваи. 11.2016



Опора №129 (а/д мост). Приемочный контроль армирования и установленной опалубки подферменников и домкратных площадок. 11.2016.



Накопительный резервуар. Измерение защитного слоя. 12.2016



Пролет 131-132 (а/д мост). Контроль натяжения высокопрочных болтов на расчетное усилие в стыках главных балок – узел 4ГБ2. 12.2016



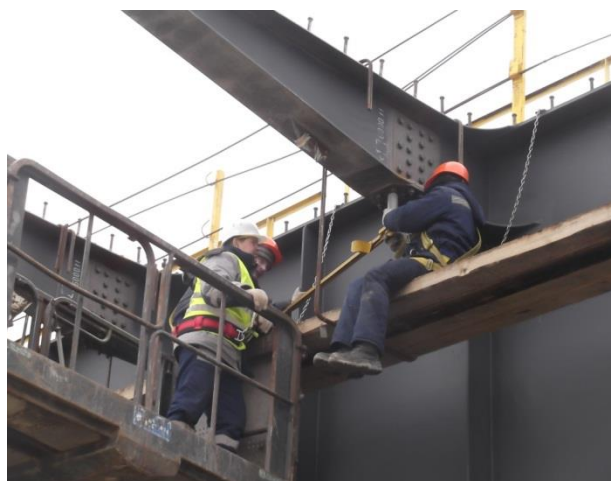
Пролёт 176 – 178 (а/д мост). Сварка верхнего пояса главных балок, ось 3. 01.2017

*Всякое умение трудом дается.*





Пролёт 185–186 (а/д мост). Визуально-измерительный контроль сварного шва роспуска. Стык главных балок № 3ГБ14. 01.2017



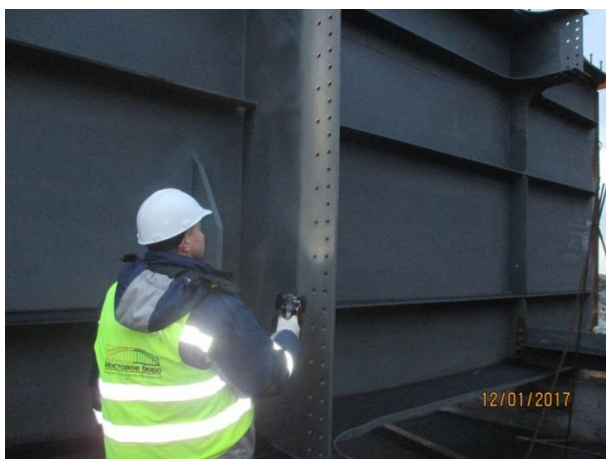
Пролёт 178 – 179, п.с. 13, ось 4. Проверка качества натяжения высокопрочных болтов на расчётное усилие: стык консоли к главной балки 4К № 71. 01.2017



А/д мост. Приемочный контроль качества абразивоструйной очистки контактных поверхностей стыка накладок. 01.2017



Опора №149 (а/д мост) Монтаж опалубки ростверк-ригеля. 01.2017



Пролетное строение ПС-7 в осях опор 67-71 (а/д мост). Контроль качества абразивоструйной очистки контактных поверхностей фрикционных соединений в узлах прикрепления домкратной балки ДБ2(оп.70А, ось А-Б). 01.2017



Опора №190 (ж/д мост). Свая № 9. Динамические испытания сваи Ø1420 мм. 01.2017

*Дело делу учит.*





Пролет 128-129, ось 4 (а/д мост).  
Приемочный контроль абразивоструйной  
обработки стыка поперечной балки ПБ22.  
01.2017



Опора №83 (ж/д мост). Приемочный  
контроль арматурного каркаса и  
установленной опалубки ростверка и тела  
опоры(2-й этап бетонирования). 01.2017



Пролет 82-83 (а/д мост). Ось А. Контроль  
натяжения высокопрочных болтов на  
расчетное усилие в узлах прикрепления  
домкратной балки ДБ1. 01.2017



Опора №147 (а/д мост). Приемочный  
контроль арматурного каркаса и  
установленной опалубки ростверка  
и тела опоры. 01.2017



Отбор партии болтов для испытаний.  
01.2017



Пролет 133-134 (а/д мост). Приемочный  
контроль натяжения высокопрочных  
болтов на поперечной связи в узлах ЗСВ40,  
4СВ40, ЗСН40, 4СН40, 34С40. 01.2017

*Как поучился, так и потрудился.*





Пролет 68-69 (а/д мост). Контроль качества абразивоструйной очистки контактных поверхностей фрикционных соединений в стыках главных балок (стык №10, ось Г). 02.2017



Опоры №183, п.с.12/2 (а/д мост). Устройство сталежелезобетонного пролетного строения 04.2017



Опора №111 (а/д мост). Приемочный контроль армирования и устройства опалубки подферменных площадок ПМ-1, ПМ-2 и домкратных площадок ДМ1 02.2017



Опора №151(а/д мост). Инспекционный контроль устройства арматурного каркаса ростверк-ригеля перед установкой опалубки. 04.2017



Пролёт 190 – 191, п.с. 12/3, ось 4 (а/д мост). Устройство сталежелезобетонного пролетного строения. Абразивоструйная очистка контактных поверхностей стыка главных балок 4ГБ16. 03.2017



Пролёт 183 – 187, п.с. 12/2, оси 3 – 4, захватка 1. (а/д мост). Устройство сталежелезобетонного пролетного строения. Бетонирование плиты проезжей части. Подача бетонной смеси. 04.2017

*Кто встал пораньше, ушёл подальше.*





Пролетное строение в осях опор 75-79 (а/д мост). Ось В-Г. Приемочный контроль арматурного каркаса и установленной опалубки плиты проезжей части (захватка №7). 05.2017



Опора № 200 (ж/д мост) Бетонирование стойки опоры, ось 3. 06.2017



Опора № 204 (ж/д мост). Бетонирование тампонажного слоя в полости трубосвай. 05.2017



Пролет 126-127 (а/д мост). Приемочный контроль нанесения финишного слоя АКЗ на наружные поверхности по осям 2,3. 07.2017



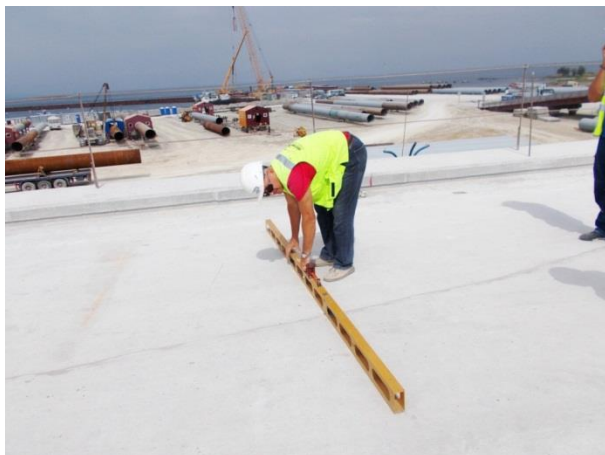
Опора №102 (а/д мост). Проведение испытания на адгезию вторичной защиты верхней поверхности монолитного ростверка опоры. 05.2017



Пролёт 204 – 205, п.с. 15 ось 1. Устройство сталежелезобетонного пролётного строения (а/д мост). Абразивоструйная очистка контактных поверхностей консолей. 07.2017

*Шевели раньше мозгами,  
а потом руками.*





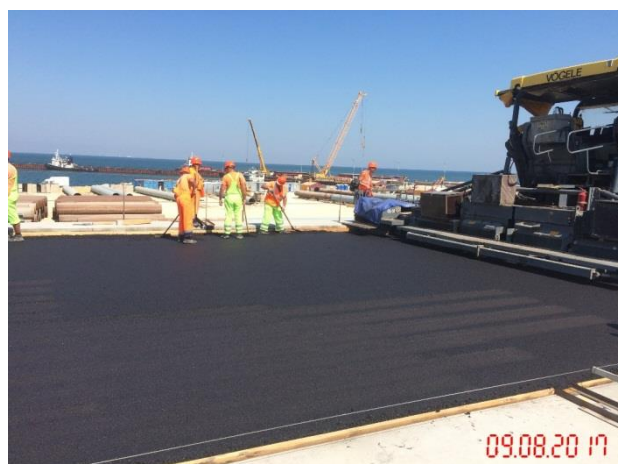
Пролёт 180 – 182, п.с. 12/1 оси 3 - 4.  
Устройство сталежелезобетонного  
пролётно строения (а/д мост).  
Инспекционный контроль ровности  
поверхности плиты проезжей части.  
07.2017



Пролет 12-16, ось В, Г, ППЧ (а/д мост).  
Подготовка ж/б поверхности ППЧ под  
гидроизоляцию. 08.2017



Пролёт 190 – 191, п.с. 12/3 оси 3-4.  
Устройство сталежелезобетонного  
пролётно строения (а/д мост).  
Инспекционный контроль ровности  
поверхности плиты проезжей части перед  
укладкой асфальтобетонной смеси.  
07.2017



Опоры №179-183. Устройство нижнего слоя  
покрытия из горячей плотной мелкозернистой  
полимерасфальтобетонной смеси  
тип Б марки I. 08.2017



Опора №195 (а/д мост), оси 3 - 4.  
Изготовление опалубки консоли монолитной  
части деформационного шва. 08.2017



Устройство нижнего слоя покрытия А/Д  
моста опоры №179-183 Т=6см из плотного  
мелкозернистого полимер асфальтобетона  
Тип Б марка 1 на ПБВ 60 08.2017

*На глаз надейся, а отвесом  
проверяй.*





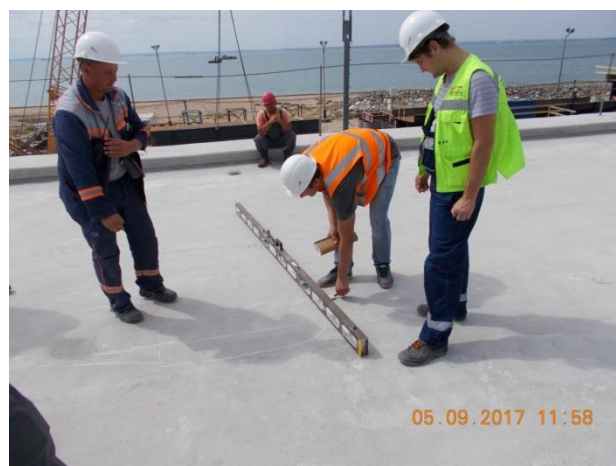
Опора № 207, оси 1 – 2. Монтаж домкратной балки. 08.2017



Опора № 91 (а/дорога). Устройство монолитного ростверка опоры. Армирование и установка опалубки монолитного ростверка опоры, I этап бетонирования. 09.2017



Пролётное строение 208 – 209, ось 2. Устройство сталежелезобетонного пролётного строения (а/д мост). Проверка качества натяжения высокопрочных болтов. Стык крепления домкратной балки. 09.2017



Пролётное строение оп188-190(а/д мост). Приемка поверхности плиты проезжей части 3х метровой рейкой в соответствии ГОСТ 30412-96. 09.2017



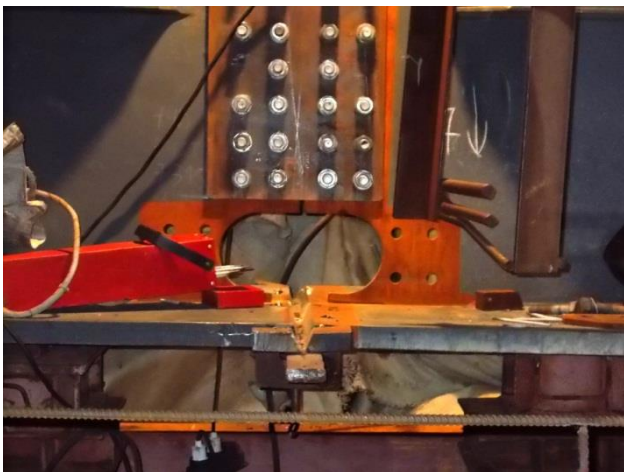
Съезд на остров Тузла (а/д мост). Устройство арматурного каркаса пролётного строения. 09.2017



Пролётное строение оп188-190 (а/д мост). Приемка поверхности плиты проезжей части. Определение застойных зон воды проливкой 09.2017

*Где хотение, там и умение.*

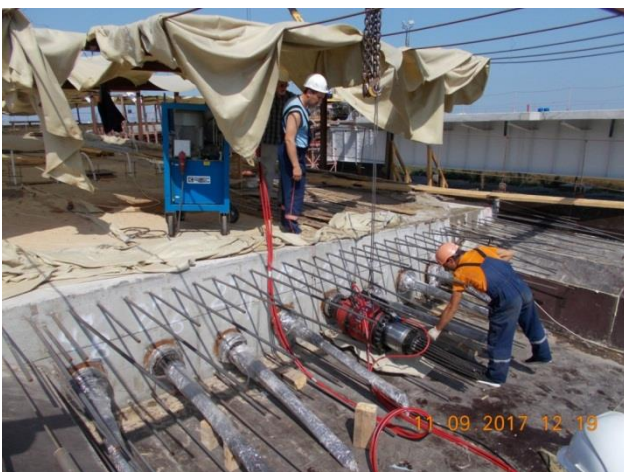




Пролётное строение 210 – 211(а/д мост).  
Устройство сталежелезобетонного  
пролётного строения. Подготовка к сварке  
нижнего пояса стыка главных балок  
09.2017



Опора № 93 (а/дорога). Устройство свайного  
основания опоры. Бетонирование полостей  
металлических свай Ø1420. 09.2017



Съезд на о. Тузла. Инспекционный контроль  
натяжения высокопрочной арматуры  
пролётного строения ОП1-ОП5 Захватка №1.  
Работы выполняются в соответствии с  
утвержденным технологическим регламентом  
09.2017



Опора № 94 (а/дорога). Устройство  
монолитного ростверка опоры. Армирования  
и установка опалубки монолитного ростверка  
опоры, I этап бетонирования. 09.2017



Опора №163 (а/д мост). Приемочный  
контроль устройства деформационного шва  
плиты проезжей части, в осях главных  
балок 3-4. 09.2017



Пролётное строение в осях опор № 107-111  
(а/д мост). Устройство гидроизоляции плиты  
 проезжей части в осях главных балок 3-4,  
из наплавляемого рулонного материала  
Техноэластмост С. 11.2017

*Не печь кормит, а руки.*





Опора № 168 (ж/д мост). Приемочный контроль устройства арматурного каркаса ростверка. 11.2017



Пролётное строение в осях опор № 188 – 189, оси А – Б (ж/д мост). Монтаж укрупнённого блока в пролёт на временные опоры. Блоки Б1т/Б2т. 11.2017



Опора № 211, оси 1 – 2 (а/д мост). Устройство сталежелезобетонного пролётного строения. Армирование монолитной части деформационного шва. 11.2017



Опора № 180 (ж/д мост). Устройство арматурного каркаса ростверка. 11.2017



Пролётное строение в осях опор № 203-207, оси 3 – 4 (а/д мост). Устройство сталежелезобетонного пролётного строения. Приемочный контроль установленной копирной струны. 11.2017



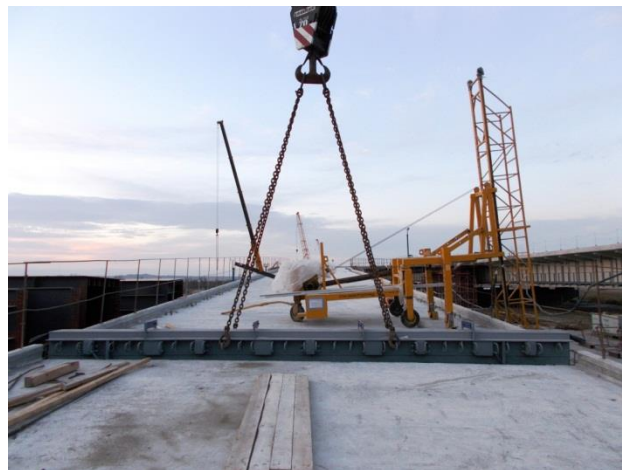
Опора № 171 (ж/д мост). Проверка подвижности бетонной смеси при входном контроле, перед бетонированием подферменников опоры. 11.2017

*Всего вдруг не сделаешь.*





Опора № 171 (ж/д мост). Проверка воздухововлечения при входном контроле бетонной смеси, перед бетонированием подферменников опоры. 11.2017



Съезд на остров Тузла (а/д мост). Опора № 5. Монтаж деформационного шва. 11.2017



Пролётное строение в осях опор № 171 – 175, ось 4 (а/д мост). Устройство железобетонного пролётного строения. Комиссионное испытание анкеров барьерного ограждения, 11.2017



Пролётное строение в осях опор №151-159 (а/д мост). Приемочный контроль устройства деформационного шва над опорой №155а.д. в осях главных балок 1-2. 11.2017



Пролётное строение в осях опор № 167-168-169, ось 1 (а/д мост). Устройство железобетонного пролётного строения. Изготовление опалубки монолитной части деформационного шва к съезду на остров Тузла. 11.2017



Опора № 170 (ж.д. мост). Устройство арматурного каркаса и опалубки подферменников опоры, оси А – Б. 12.2017

*Кто любит трудиться,  
тому есть чем похвалиться.*





Устройство металлического пролётного строения (ж/д мост). Контроль качества абразивоструйной очистки контактных поверхностей накладок. 12.2017



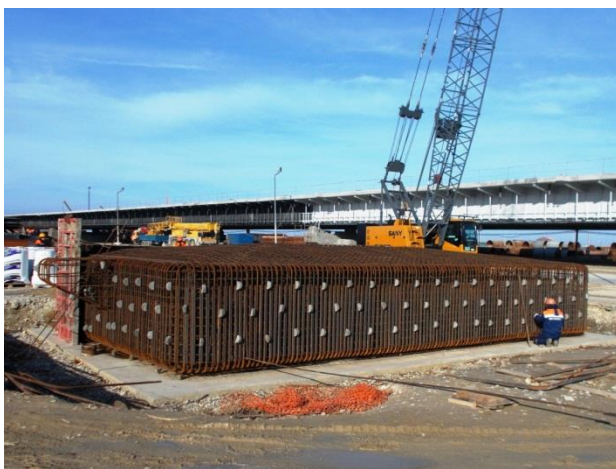
Опора № 169 (ж/д мост). Приёмочный контроль установленной опалубки и арматурного каркаса подферменников. 12.2017



Пролётное строение в осях опор 171 – 175, ось 4. Устройство железобетонного пролётного строения (а/д мост). Испытание анкеров барьерного ограждения. 12.2017



Пролётное строение в осях опор 167 – 168, оси А – Б. Устройство металлического пролётного строения (ж/д мост). Проверка качества натяжения на расчётное усилие высокопрочных болтов. Стыки крепления блока Б3т к блоку Б4т. 12.2017



Опора № 180 (ж/д мост). Установка и раскрепление опалубки ростверка. 12.2017



Опора №137 (а/д мост). Приёмочный контроль смонтированных арматурных каркасов в полости трубосвай №1, №3, №4, №6 АСУДД №4 . 12.2017

*К чему душа лежит, к тому и руки приложатся.*





Пролётное строение в осях опор №131- №135(а/д мост). Инспекционный контроль влажности поверхности бетона плиты проезжей части, в осях главных балок 3-4, перед устройством праймера МАТАКРИЛ. 01.2018



Пролётное строение в осях опор № 201 – 202 (а/д мост), ось 3. Приёмочный контроль качества пескоструйной очистки болтовых соединений стыка консоли. 02.2018



Пролётное строение в осях опор № 170 – 171, оси В, Г(ж/д мост). Устройство металлического пролётного строения. Приёмочный контроль качества натяжения высокопрочных болтов на расчётное усилие. Стык крепления укрупнённого блока Б3н/Б4н к укрупнённому блоку Б5/Б6 ГМ4. 02.2018



Пролётное строение в осях опор №№ 92-93 (а/д мост). Устройство гидроизоляции плиты проезжей части в осях главных балок 3-4 из наплавляемого рулонного материала Техноэластмост С. 02.2018



Устройство верхнего слоя покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-20 h=5 см. Оп №155-№163 ось 1-2. 02.2018



Дорожная часть. Керчь. Участок №8. Автомобильная дорога. Дорожная одежда. Устройство верхнего слоя основания из, а/б высокопористого горячего крупнозернистого марки 1 Н-14 см. 02.2018

*Каковы труды, таковы и плоды.*





Пролётное строение в осях опор № 172 – 173, оси А – Б (ж/д мост). Укрупнительная сборка балок пролётного строения. 04.2018



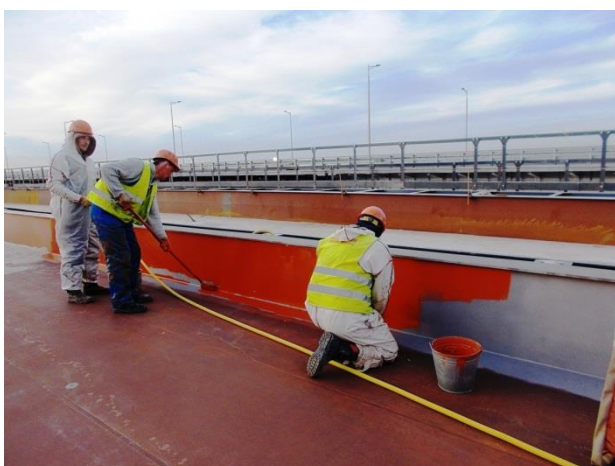
Пролётное строение в осях опор № 188 – 189 (а/д мост), ось 1. Пескоструйная очистка болтового соединения консоли. 04.2018



Опора № 195, оси 3 – 4 (а/д мост). Приёмочный контроль геометрических размеров штрабы под заполнение полимербетоном вдоль деформационного шва. 04.2018



Опора № 103 (ж/д мост). Устройство свайного основания опоры. Железобетонное заполнение. Установка арматурных каркасов в полости металлических свай  $\varnothing 1420$  мм. 04.2018



Пролётное строение в осях опор № 190 – 191, ось Б (ж/д мост). Устройство металлического пролётного строения. Покрытие грунтом поверхности бортика балластного корыта, консольная плита в стыках ГБ1 – ГБ4. 04.2018



Опора № 103 ж/д мост. Устройство монолитного ростверка опоры. Армирование ростверка. 05.2018

*Практика – это не то, что вы делаете, когда становитесь мастером. Практика – это то, что делает вас мастером.*





Опора № 91 ж/д мост. Устройство монолитного ростверка опоры. Армирование и установка опалубки ростверка. 05.2018



Опора № 93 ж/д мост. Устройство свайного основания опоры. Устройство волнозащиты. Срезка оголовков металлических свай Ø1420 мм. на проектную отметку. 05.2018



Железнодорожное пролетное строение в осях опор 189-192 ж/д. Устройство гидроизоляции металлических балластных корыт системой Элиминатор. Контроль толщины гидроизоляционного слоя. 05.2018

*Каков ты, у дел, таков и твой удел.*



Ж/д пролетное строение в осях опор 189-192. Устройство гидроизоляции металлических балластных корыт системой Элиминатор. Контроль послойной адгезии. Проведение испытаний по определению адгезии методом отрыва. 05.2018



Пролетное строение в осях опор №155-№159 (а/д мост). Инспекционный контроль испытания на адгезию нанесенной антикоррозионной защиты на м/к пролетного строения в оси главной балки 1. 05.2018



Опора №152 (а/д мост). Инспекционный контроль смонтированных шок-трансммиттеров и опалубки перед устройством подлива под левый соединительный элемент, в осях главных балок 1-4. 05.2018

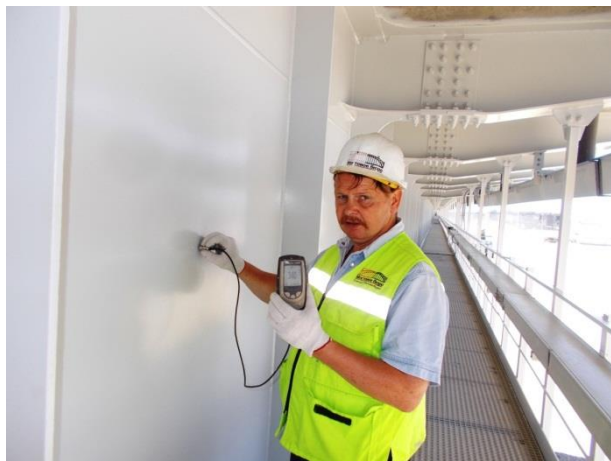




Пролётное строение в осях опор № 196-197 (а/д мост), ось 2. Проведение испытаний по определению адгезии методом отрыва нанесенного лакокрасочного покрытия. 06.2018



Опора №92 (ж/д мост). Приемочный контроль устройства арматурного каркаса и опалубки ростверка. 06.2018



Пролётное строение в осях опор № 154-155 (а/д мост), ось 1. Приемочный контроль системы антикоррозионного покрытия основных металлоконструкций пролетных строений. 06.2018



Опора №147 (ж/д мост). Приемочный контроль устройства опалубки ростверка под подливочную смесь опорных частей. 06.2018

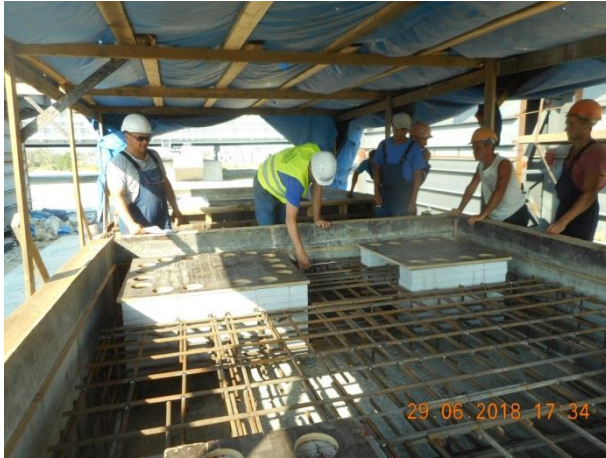


Опора №151 (ж/д мост). Входной контроль бетонной смеси для бетонирования подферменных площадок. 06.2018



Пролётное строение в осях опор № 102-103 (а/д мост). Устройство антикоррозионной защиты стальных конструкций смотровых ходов в осях главных балок 2 (фасад). Проведение испытаний по определению концентрации водорастворимых солей на поверхностях стальных конструкций. 06.2018





Опора №158 (ж/д мост). Приемочный контроль устройства опалубки и арматурного каркаса подферменных площадок Пм1 и Пм2. 06.2018



Пролётное строение в осях опор № 85-86 (ж/д мост). Устройство гидроизоляции балластного корыта в осях главных коробчатых балок В-Г. Проведение испытаний по определению адгезии методом отрыва нанесенного грунтовочного слоя. 07.2018



Опора № 93 (ж/д мост). Устройство монолитного ростверка опоры. Армирование и установка опалубки. 07.2018



Пролётное строение в осях опор № 84-85 (ж/д мост). Транспортировка и поперечная подвижка металлического пролетного строения в осях главных коробчатых балок А-Б. 07.2018



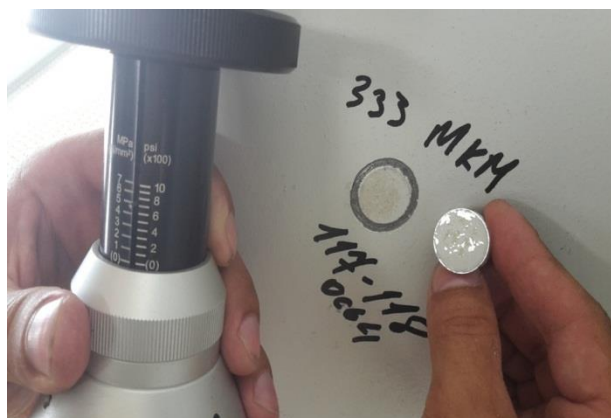
Пролётное строение в осях опор № 118-119 (а/д мост). Устройство антикоррозионной защиты стальных конструкций пролётного строения в осях главных балок 4 (фасад). Проведение испытаний по определению адгезии методом отрыва нанесенного лакокрасочного покрытия. 07.2018

*Чтобы научиться плавать,  
надо лезть в воду.*





Приёмочный контроль изготовленного арматурного каркаса и установленной опалубки фундамента модуля связи.08.2018



Пролётное строение в осях опор №№ 117-118 а/д мост. Устройство антикоррозионной защиты стальных конструкций пролётного строения в осях главных балок 4 (фасад). Проведение испытаний по определению адгезии методом отрыва нанесенного лакокрасочного покрытия. 08.2018



Пролётное строение в осях опор 156 – 157, ось 3. (а/д мост). Приемочный контроль толщины грунтовочного покрытия болтовых соединений. Толщина покрытия соответствует требованию рабочей документации. 08.2018



Опора 191(ж/д мост). Установка выравнивающего листа на компенсационные шайбы. Контроль гидроизоляции. 08.2018



Пролётное строение в осях опор №№ 113-114 а/д мост. Освидетельствование нанесенного финишного слоя Nemphane HS 55610. Промер толщин сухой плёнки ЛКП. 08.2018

*Профессионал видит сущность вещей, обыватель – только поверхность.*





Пролётное строение в осях опор №№ 98-99 (ж/д мост). Устройство антикоррозионной защиты стальных конструкций пролётного строения в осях главных балок Б (фасад). Нанесение финишного слоя. 09.2018



Пролётное строение в осях опор 153 – 154, опора № 154, ось Г. Устройство металлического пролётного строения (ж/д). Монтаж опорных частей. 10.2018



Пролётное строение в осях опор № 100-101 (ж/д мост). Транспортировка и поперечная подвижка металлического пролетного строения в осях В-Г. 09.2018



Опора № 145, оси А – Б. Устройство деформационного шва металлического пролётного строения (ж/д мост). Пескоструйная очистка элементов деформационного шва. 11.2018



Пролётное строение в осях опор №№ 98-99 (ж/д мост). Крепление опорных частей к нижнему поясу пролётного строения до установки пролётного строения в проектное положение по осям главных коробчатых балок В-Г, по оси опирания на опоре 98.2 ж/д. 09.2018



Пролётное строение в осях опор №№ 62-63 а/д мост. Устройство антикоррозионной защиты стальных конструкций пролётного строения в осях главных балок А-Б (внутренние межбалочные поверхности). Нанесение финишного слоя антикоррозионной защиты Nempathane HS 55610. 11.2018

*Терпенье даёт уменьше.*





Пролётное строение в осях опор №№ 102-103 ж/д мост. Поперечная надвижка металлического пролетного строения в осях главных корыччатых балок А-Б. 11.2018



Пролётное строение в осях опор №№ 98-99 ж/д мост. Устройство гидроизоляции балластного карыта системой Eliminator в осях главных балок В-Г. Проведение испытаний по определению адгезии методом отрыва нанесенной гидроизоляции на днище балластного карыта. 11.2018



Деформационный шов над опорой № 101 ж/д мост. Смонтированный деформационный шов после нанесения гидроизоляции системой Eliminator в осях главных балок В-Г. 11.2018



Деформационный шов над опорой № 121 ж/д мост. Устройство гидроизоляции деформационного шва и участка примыкания балластного карыта в осях главных балок В-Г. Нанесенный праймер Zed S94 перед нанесением гидроизоляционного материала Eliminator. 11.2018

*Дела вести - не лапти плести.*





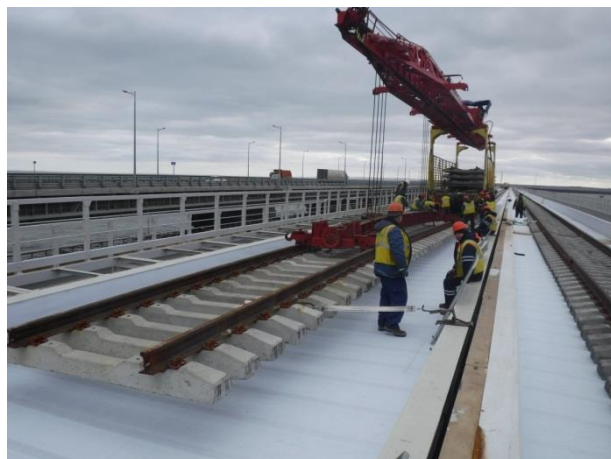
Пролётные строения в осях опор №№ 82-83, 83-84 ж/д мост. Устройство верхнего строения пути в осях главных балок А-Б, В-Г. Устройство защитного слоя гидроизоляции балластного корыта из пенополистерола с заделкой швов лентой "Герлен-Д".  
12.2018



Пролётные строения в осях опор №№ 82-83, 83-84 ж/д мост. Устройство верхнего строения пути в осях главных балок А-Б, В-Г. Устройство защитного слоя гидроизоляции балластного корыта из пенополистерола с заделкой швов лентой "Герлен-Д". 12.2018



Пролетное строение в осях опор №82-№104 (ПСЗ) - ж/д мост. Оси опирания А, Б, В, Г. Участок №3 «Протока». Смонтированные пролетные строения. 01.2019



Пролетное строение в осях опор №99-№100 - ж/д мост. Оси В- Г (путь №2). Устройство верхнего строения пути. Укладка рельсошпальных решеток путеукладочным поездом - краном УК-25. 01.2019

*Эксперт — это человек, который больше уже не думает; он знает.*



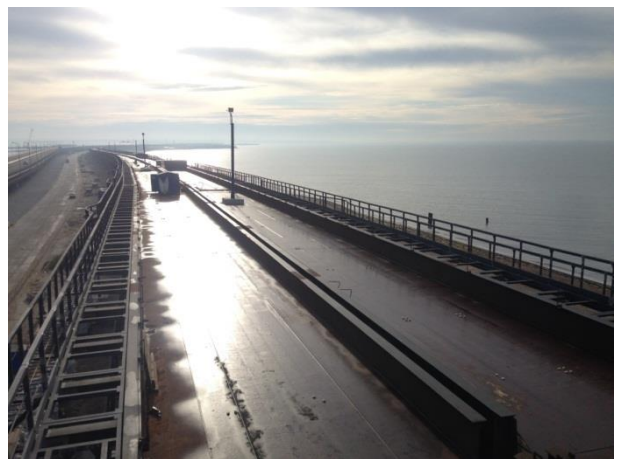
ПС в осях опор №82-№106 (оси А- Б, путь №1); №82-№103 (оси В-Г, путь №2). Ж/д мост. Устройство верхнего строения пути. Укладка рельсошпальных решеток. 01.2019



Пролетное строение в осях опор №113- №114 (ось Б-В) - ж/д мост. Антикоррозионная защита внутренних поверхностей балластного корыта. Нанесение гидроизоляционной системы Элиминатор на поверхности балластного корыта. Приемочный контроль качества (визуально-измерительный контроль) нанесенной гидроизоляционной системы Элиминатор на внутренние поверхности балластного корыта. 01.2019



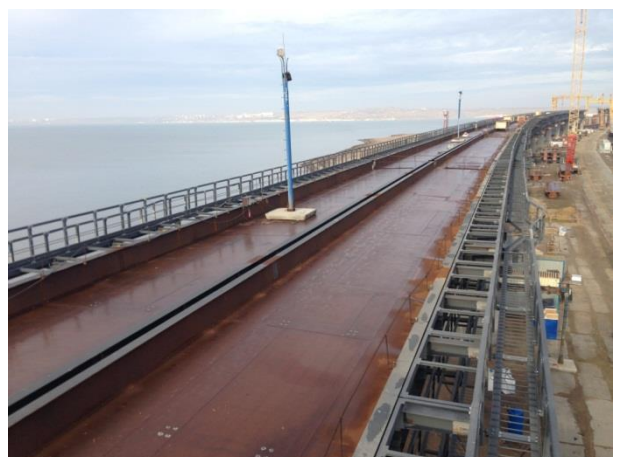
ПС в осях опор №106-№108 (ось А-Б, В-Г) - ж/д мост. Антикоррозионная защита внутренних поверхностей балластного корыта. Нанесение гидроизоляционной системы Элиминатор на внутренние поверхности балластного корыта и на элементы деформационных швов. 01.2019



Общий вид смонтированных пролетных строений от опоры №206 в сторону Таманского полуострова (ж/д мост). 01.2019



ПС в осях опор №107-№108 (ось В-Г) - ж/д мост. Антикоррозионная защита внутренних поверхностей балластного корыта. Нанесение гидроизоляционной мембраны Элиминатор на поверхности балластного корыта. 01.2019



Общий вид смонтированных пролетных строений от опоры №208 в сторону Керчи. 01.2019





ПС в осях опор №111-№114 - ж/д мост. Оси А-Б (путь №1), В- Г (путь №2). Устройство защитного слоя гидроизоляции (системы Элиминатор) балластного корыта. Укладка на клей-пену плит из экструдированного пенополистирола с заделкой швов лентой "Герлен-Д".01.2019



Устройство гидроизоляции деформационного шва на опоре 167, оси В,Г (ж/д мост). Абразивоструйная обработка пролетных строений в зоне деф. шва и выравнивающий лист перед нанесением праймера Zed S94. 01.2019



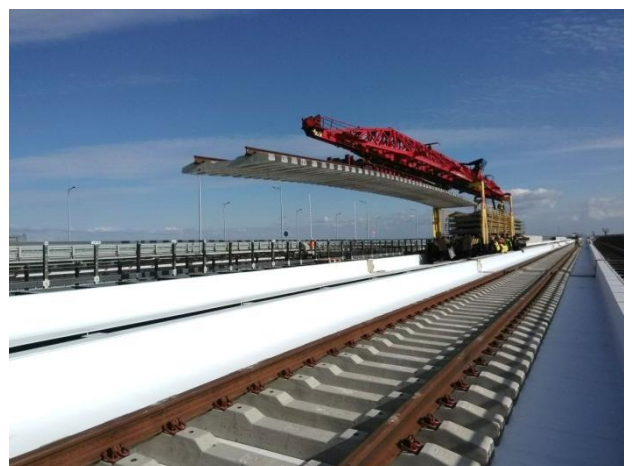
ПС в осях опор 195-196, 199-200 (ж/д мост). Устройство водоотводной системы. 01.2019



ПС в осях опор 168-169 ось А-Б (ж/д мост). Устройство защитного слоя гидроизоляции. Укладка плит из пенополистирола. 03.2019



Пролётное строение в осях опор 203-204 ось А-Б (ж/д мост). Устройство гидроизоляции, нанесение водонепроницаемой мембраны Eliminator на поверхность балластного корыта. 03.2019



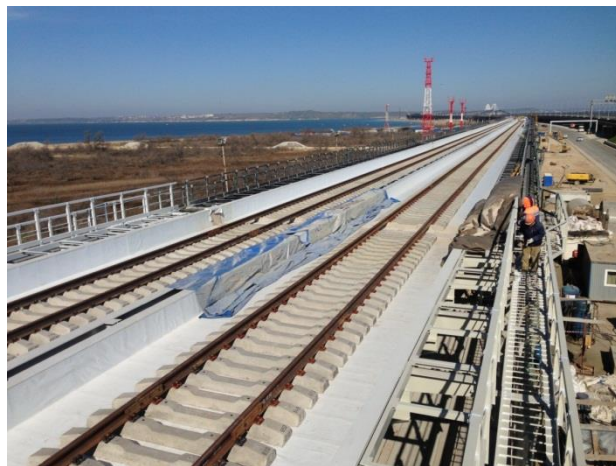
ПС в осях опор 169-170. 03.2019

*Дело мастера величает.*





Устройство защитного слоя балластного корыта из пенополистирола. Вид от опоры №174 в сторону Таманского полуострова (ж/д мост). 03.2019



Устройство верхнего строения пути. Вид от опоры №174 в сторону Таманского полуострова (ж/д мост). 03.2019



Устройство верхнего строения пути. Вид от опоры №174 в сторону Таманского полуострова (ж/д мост). 03.2019



Устройство защитного слоя балластного корыта из пенополистирола. Вид от опоры №174 в сторону Керченского полуострова (ж/д мост). 03.2019



ПС в осях 107 – 108, ж/д мост, II путь, работы по балластировке рельсошпальной решетки щебеночным балластом первым слоем, выгрузка производится хоппер дозаторной вертушкой (ХДВ). 03.2019

*Тот, кто умеет, тот делает,  
кто не умеет — тот учит других.*





ПС в осях 108 – 109, ж/д, ось Г, устройство водоотведения и ЛОС железнодорожного моста. Установка композитных пултрузионных элементов рамы крепления водоотводного лотка. 03.2019



ПС в осях 95 – 96, ж/д мост, II путь, работы по выдергиванию рельсошпальной решетки на первый слой, а также – по черновой рихтовке и выправке пути. Производятся машиной ВПСР-03.2. 03.2019



ПС в осях 134 – 135, ж/д, А-Б, внутренние поверхности. Устройство антикоррозионной защиты стальных конструкций пролётного строения. Приемочный контроль качества (визуально-инструментальный контроль) и толщины сухой пленки системы антикоррозионного покрытия Непрел. Покрытие соответствует V классу по ГОСТ 9.032, ТСП не менее требуемой по «ТР по АКЗ СК ПС в усл. Монтажной площадки». 03.2019



Пролетное строение в осях опор №110-№111 (ж/д мост). Приемочный контроль толщины грунтового слоя на металлоконструкциях пролётного строения в осях А-Б, В-Г, низ нижнего пояса. 05.2019



*Всякий человек на деле познается: хороший человек — это хорошо, когда сидишь в компании. Но когда работаешь — лучше, чтобы это был профессионал. В любом деле. Даже если просто сортир вычистить на даче. Приедет хороший человек, будет мило улыбаться и забрызгает говном весь участок. Приедет профессионал — молча всё сделает, аккуратно, так что капли нигде не останется. Да!*



## Подходы к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова



05.2015. Работы ведет ООО «ТЮС-КубаньМост». Армирование ростверка опоры №5 моста на ПК169+50. Хомуты поз.7 загнуты термическим способом.



06.2015 Работы ведет ООО «ТЮС-Север». Водопропускная труба СМГТ 2,0 на ПК228+88. Послойное уплотнение обратной засыпки. Замечаний нет.



06.15 г. Работы ведет ООО"ТЮС МК-105". Устройство грунтовой обоймы в теле насыпи, устройство нижнего слоя насыпи ЗП под ж.д. путь местными грунтами из карьера ПК33+ПК34.20.



06.2015. Работы ведет ООО «ГазСтрой». Переустройство магистрального газопровода на ПК20+96. Опускание футляра под газопровод Ø530 мм в приемный котлован.



06.2015. Работы ведет ООО «ГазСтрой». Переустройство магистрального газопровода на ПК20+96. Протаскивание футляров ПЭ Ø160 мм в приемный котлован.



05.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Контроль прочности бетона ростверка опоры №2 металлического моста на ПК203+47 склерометром «Шмидта».

**Марка дело красит.**





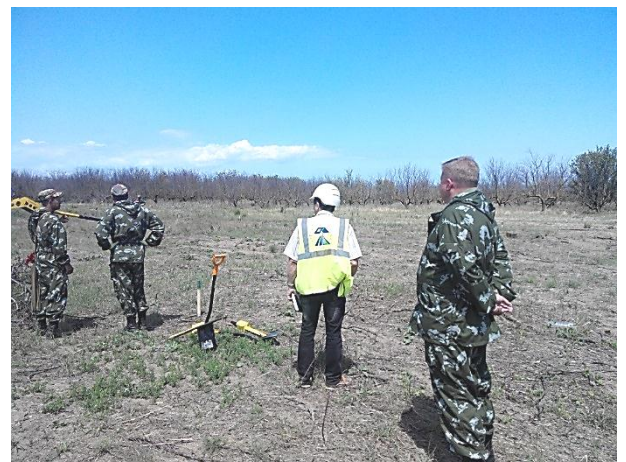
05.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Проведение замеров защитного слоя бетона на ростверке опоры №1 железнодорожного путепровода на ПК237+76 прибором «Поиск-2,5».



06.2015. Работы ведет ООО "ТЮС Путь". Выгрузка балласта из хоппер-дозаторов на ЗП ПК 17+00-ПК 20+00.



06.2015. Работы ведет ООО "Мостовое бюро". Устройство насыпи ЗП ПК 47+80-ПК 50+60. Проверка качества уплотнения плотномером ДПУ-Кондор.



06.2015. Работы ведет ООО «ИТЦ Специальных работ и экспертиз». Приемочный контроль работ по разминированию участка местности ПК 178+00-ПК 181+00.



06.2015. Работы ведет ООО "ТЮС Путь". Укладка РШР ПК 15+80-ПК 23+00.



06.2015. Работы ведет ООО "Газстрой". Переустройство магистрального газопровода ПК 253+96. Монтаж футляра.

***Дело толком красно.***





06.2015. Работы ведет ООО «ТЮС-КубаньМост». Металлический мост на ПК203+47. Армирование тела опоры №3 (2 этап).



07.2015. Работы ведет ООО «СтройГара». Водопропускная труба КЖБТ2х1,5 на ПК60+42,3. Устройство защитного слоя клеечной гидроизоляции трубы.



07.2015. Работы ведет ООО «ТЮС-Путь». Балластировка пути ПК 23-ПК 26.



07.2015. Работы ведет ООО «Газстрой». Переустройство магистрального газопровода ПК20+96. Укладка рабочей плети газопровода в траншею для протяжки под ж/д. Приемочный контроль монтажа опорных колец.



07.2015. Работы ведет ООО «МК 105». Укладка георешетки и геотекстиля ПК 36+20 – ПК 36+70.



07.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Геодезический контроль высотного положения ростверков опор железнодорожного моста на ПК169+50.

***В больших делах пустяков нет.***





07.2015. Работы ведет ООО «ТЮС МК-105». Переустройство переезда ПК 41+00, устройство защитного слоя насыпи ЗП, планировка и уплотнение 3-го слоя ПК41+00-ПК42.



08.2015. Работы ведет ООО «Газсервис». Переустройство сетей водоснабжения на ПК36+45. Монтаж задвижки Ø600 мм. в колодце К2.



07.2015. Работы ведет ООО «Интегра». Комиссионное выбуривание керна по поперечной трещине цементно-грунтового основания притрассовой автодороги ПК81+00 – ПК84+00.



08.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Приемочный контроль укладки георешетки в основании насыпи земляного полотна ПК190+00-ПК195+30.



07.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Контрольная геодезическая проверка высотного положения цементно-грунтового основания притрассовой автодороги ПК71+60 – ПК78+60.



08.2015. Работы ведет ООО «Интегра». Притрассовая автодорога ПК132+00 – ПК135+00. Устройство цементно-грунтового основания методом холодного ресайклинга.

***Кривое да косое клеймом не поправишь.***





08.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Проверка толщины лакокрасочного покрытия металлоконструкций с завода-изготовителя ЗАО «ЧЗМК». Выявлено уменьшение толщины лакокрасочного покрытия до 120 мкм



09.2015. Работы ведет ООО «ТЮС-КубаньМост». Бетонирование тела опоры №3 (3 этап) железнодорожного моста на ПК169+50.



08.2015. Работы ведет ООО «Мегастрой». Устройство арматурного каркаса и установка опалубки монолитного ж/б пояса МП-1 на участке ПК8+34,7-ПК8+70,7.



09.2015 Работы ведет ООО «ТЮС-МК-105». Укладка геоматов на откосы выемки ПК14+00-ПК18+30.



09.2015. Работы ведет ООО «Мостовое бюро», лаборатория ООО УК «Трансюзстрой». Входной контроль бетонной смеси ростверка опоры №2 железнодорожного путепровода на ПК237+76.



09.2015г. Работы ведет ООО «Агрооргтехстрой». Уход за бетоном площадок для складов металлических конструкций и инертных материалов.

***Какова пряха, такова и рубеха.***





10.2015 Работы ведёт ООО «ТЮС-КубаньМост». Общий вид на железнодорожный мост на ПК203+47.



10.2015г. Работы ведёт ООО «ТЮС – Север». Сооружение водопропускной трубы КЖБТ отв. 1,25 м под ж.д. полотном на ПК226+0,3.



10.2015г. Работы ведёт ООО «ТЮС-КубаньМост». Железнодорожный мост на ПК169+50. Армирование и установка опалубки монолитной насадки промежуточной опоры №3.



10.2015г. Работы выполняет ООО «ТЮС - КубаньМост». Сооружение железнодорожного моста на ПК169+50, укрупнительная сборка металлоконструкций пролётногo строения 1-2. Приёмка натяжения высокопрочных болтов на требуемое усилие.



10.2015г. Работы ведёт ООО «Мостовое бюро», ООО УК «Трансжострой», ООО «Интегра». Комиссионный отбор кернов асфальтобетонного покрытия и цементно-грунтового основания притрассовой автодороги ПК42+00 – ПК87+00.



12.2015 г. Работы выполняет ООО «ТЮС - КубаньМост». Железнодорожный мост на ПК203+47,

*Без терпенья нет умения*





12.2015 г. Работы выполняет ООО «ТЮС - КубаньМост». Железнодорожный путепровод на ПК237+76. Сооружение опоры №2.



01.2016г. Работы ведет ООО «Радон». Укладка геотекстиля 1-ой грунтовой обоймы насыпи земляного полотна ПК 246+80-ПК247+75.



12.2015г. Работы ведет ООО «СМП Трансстрой». Устройство щебёночной подготовки для укрепления откосов и русла. Труба на ПК143+65.



07.2016 г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Приемочный контроль работ ООО «Радон» устройство нижнего слоя насыпи земляного полотна из недренирующего грунта, ПК240+00-ПК243+00.



01.2016 г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Железнодорожный путепровод на ПК237+76. Испытания неразрушающим методом по ГОСТ 22690-88, монолитного железобетонного тела опоры №2, склерометром «N34».

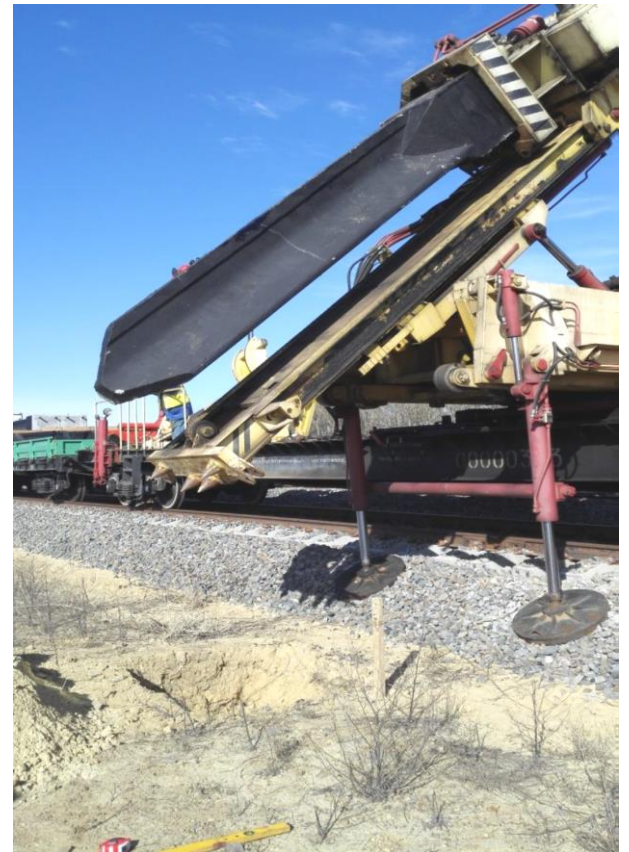


07.2016г. Работы ведёт ООО «ТЮС-КубаньМост». Ж/д путепровод на ПК237+76,95, устройство застойной засыпки опоры 2 и подпорных стен опоры 2 (6-й слой). Отбор проб уплотнённого дренирующего грунта методом режущего кольца.





02.2016 г. Работы выполняет ООО «ТЮС-КубаньМост». Операционный контроль службы строительного контроля ООО «Мостовое бюро» армирования монолитного шкафного блока МШ-1 опоры 1.



03.2016 г. Работы выполняет ООО «Трансюзстрой-МКС». Перегон Вышестеблиевская-о.п.22км. Контактная сеть. Строительная часть. Вибропогружение железобетонных фундаментов на ПК5-ПК62 (6шт).



02.2016г. Работы ведет ООО «ТЮС Путь». Подъемка и выправка РШР ПК 25+00-ПК32+00 2 путь.



02.2016г. Работы ведет ООО «Трансюзстрой-Путь». Приемочный контроль, укладка рельсошпальной решетки по III пути.



03.2016 г. Работы выполняет ООО «ТЮС-КубаньМост». Железнодорожный Путепровод на ПК237+76, сооружение подпорных стен. Бетонирование ростверков подпорных стен посредством бетононасоса.

***Трудовое беспорочно,  
хоть мало, да прочно.***

***Всякая профессия есть заговор  
против непосвященного.***





03.2016г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Приемочный контроль укладка гидроматов по левому откосу выемки земляного полотна. ПК 158+80-ПК 164+80 (ООО «ТЮС-МК105»).



04.2016г. Работы ведет ООО «ИТЦ специальных работ и экспертиз». Операционный контроль археологические раскопки в зоне культурного наследия. ПК 279+00-ПК283+00.



04.2016 г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Геодезический контроль укладки рельсошпальной решетки 2 путь. ПК63+00-ПК67+00.



05.2016 г. Работы выполняет ООО «ТЮС Арена». Автодорожный путепровод на ПК42+93,61. Устройство стоек монолитных СМ1 на опоре №4.



03.2016г. Работы ведет ООО «ДК ПОРТ». Приемочный контроль укладки материалов по главному пути Грузовой двор путь 2.



05.2016 г. Входной контроль металлоконструкций опор ж. д. контактной сети (производитель СМР подрядная организация ООО «ТЮС-МКС»).

***Профи не играют в героев,  
они ими работают.***





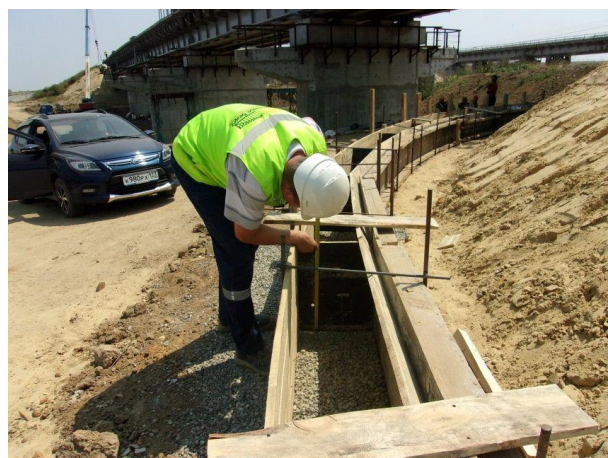
05.2016г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Приемочный контроль работ ООО «СМП Трансстрой», устройство защитного слоя насыпи земляного полотна из дренирующего грунта, отсыпка, планировка, уплотнение 1 слоя. ПК175+00-ПК178+00.



07.2016г. Работы ведет ООО «ТЮС- Путь». Операционный контроль балластировки 1-го пути балластным щебнем ПК 145+50-ПК 147+00.



06.2016 г. Работы выполняет ООО «Мостовое бюро». Автодорожный путепровод на ПК42+93,61. Операционный контроль работ ООО «ТЮС-Арена», контроль температуры уложенного бетона ростверка опоры №1.



08.2016г. Работы ведёт ООО «ТЮС– КубаньМост»». Железнодорожный мост на ПК169+50. Устройство монолитного бетонного упора конуса опоры 6.



07.2016г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Приемочный контроль укрепления откосов выемки гидроматами ПК 81+00-ПК87+30(ООО «СМП Трансстрой»).



08.2016 г. Работы выполняет ООО «Мостовое бюро». Автодорожный путепровод на ПК42+93,61. Входной контроль металлоконструкций пролётного строения.

***Упражнения рождают мастерство.***





08.2016г. Работы выполняет ООО «ТЮС-КубаньМост». Железнодорожный мост на ПК169+50. Монтаж металлических конструкций консольных участков пролётных строений 1-6 (левая сторона). Контрольная тарировка динамометрического ключа КМШ-1400.



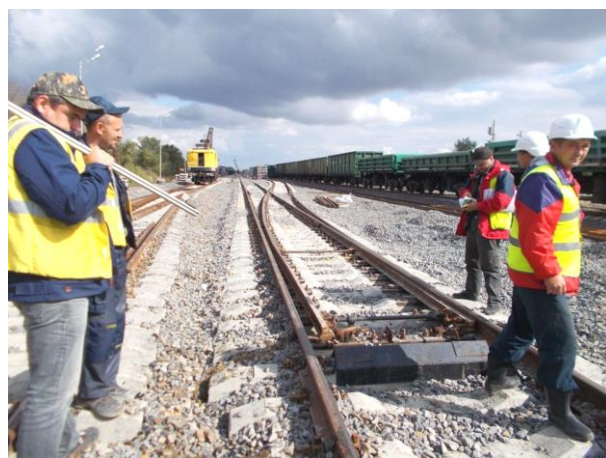
08.2016г. Работы ведет ООО «ТЮС-Путь». Приемочный контроль работ по устройству верхнего строения пути. ст. Вышестеблиевская.



08.2016 г. Работы выполняет ООО «Мостовое бюро». Автодорожный путепровод на ПК42+93,61. Освидетельствование сварных швов блоков на укрупнительном стапеле и контроль строительного подъёма.



09.2016г. Работы ведет лаборатория ООО «ТЮС МК-105». Отбор проб на определение физико-механических свойств грунта для устройства 2 слоя насыпи земляного полотна из недренирующего грунта. ПК282+50



09.2016г. Работы ведет ООО «ТЮС-Путь». Приемочный контроль работ по укладке стрелочного перевода № 57 тип Р-65 ст. Вышестеблиевская.



09.2016 г. Работы ведёт ООО «ТЮС-МКС». Устройство ж. д. контактной сети на участке ПК14+00-ПК126+00.

*Всякое уменье трудом дается.*





10.2016 г. Работы ведёт ООО «ТЮС-КубаньМост». Железнодорожный мост на ПК169+50.



11.2016г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Геодезический контроль укладки рельсошпальной решетки по оси II пути. ПК240+00-ПК249+80.



10.2016 г. Работы ведёт ООО «ТЮС-МКС». Устройство ж. д. контактной сети на участке ПК125+00-ПК140+00.



02.2017г. Работы ведет ООО «ТЮС-Путь». Выправка, подъемка стрелочного перевода №2 по II пути. Обгонный пункт ПК 209+00.



11.2016г. Работы ведёт ООО «ТЮС-МКС». Путьевое развитие, устройство ж. д. контактной сети на перегоне ст. Вышестеблиевская – обгонный пункт 22 км.



03.2017г. Работы ведет ООО ТЮС-Путь». Операционный контроль выправки, подъемки I пути машиной ПРМ ПК 155+00- ПК164+00.

*Как прочеешь, так и спрядешь,  
как спрядешь, так и соткешь.*

*Нужно наклониться,  
чтоб из ручья напиться*





03.2017 г. Работы выполняет ООО «Зодчий». Железнодорожный мост на ПК277+22,5, сооружение свайного основания опоры №2 из БНС Ø 1200 мм с уширением Ø 2500 мм. Освидетельствование полости пробуренной скважины БНС.



05.2017г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Ст. Вышестеблиевская. Геодезический контроль плано-высотного положения верха защитного слоя и откосов насыпи земляного полотна на ПК943+50 – ПК949+00.



04.2017г. Работы ведет ООО «ТЮС Транс». Путьевое развитие. ст. Тамань–Пассажирская. Операционный контроль устройства бесстыкового пути, сварка звеньев рельс Р65 на ПК27+00 – ПК29+00 II путь.



06.2017 г. Работы выполняет ООО «ТЮС-КубаньМост». Железнодорожный мост на ПК169+50. Укрепление монолитным бетоном откоса конуса опоры №1.



05.2017 г. Работы выполняет ООО «Мостовое бюро». Железнодорожный мост на ПК203+47. Входной контроль бетонной смеси монолитного упора конуса опоры №4.



08.2017г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Путьевое развитие. Пункт обогрева ПК223+85. Операционный контроль уплотнения 13 слоя насыпи площадки пункта обогрева из дренирующего грунта (ООО «ТЮС-СМП-608»). Динамическим плотномером проверено качество уплотнение грунта.

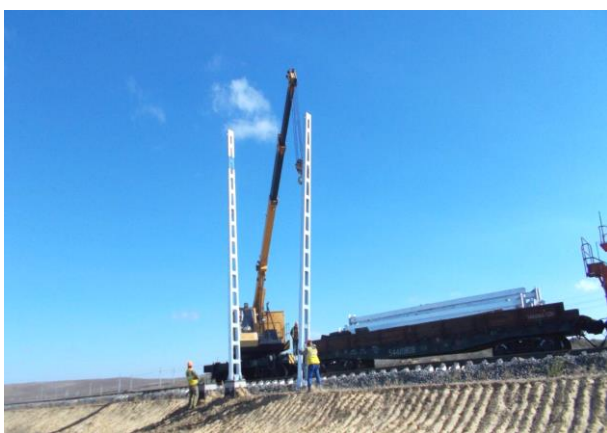




01.09.2017г. Работы ведет ООО «ТЮС-Путь».  
Путевое развитие. ПК314–ПК362.  
Операционный контроль поэлементной сборки  
стрелочного перевода СП10 ПК316+21,32.



11.2017 г. Работы выполняет ООО «Вектор»  
(г.Реутов). Строительство пешеходного  
тоннеля на ПК323+16.Выполняются работы по  
монтажу опалубки секции Умс-1.



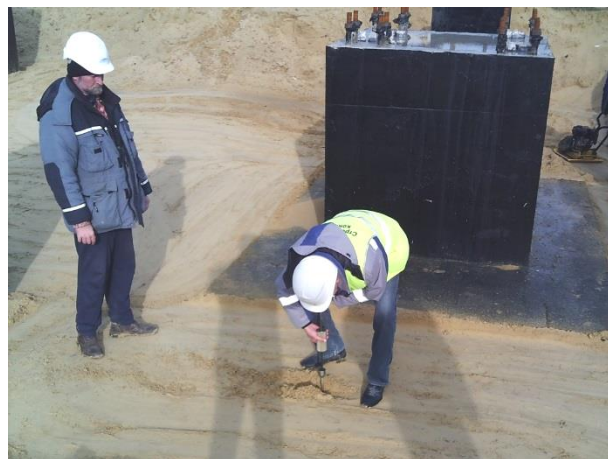
10.2017г. Работы выполняет ООО «ТЮС-  
МКС». Участок О.П. 22км (искл.) - км26 (искл.).  
Установка стоек опор контактной сети МШК1-  
10-120,МШК1-10-100.



12.2017г. Работы выполняет ООО «НСТЭ».  
Шумозащитный экран ПК0,0-ПК12+50.  
Установка опалубки, армирование ростверков.



11.2017г. Работы выполняет ООО «ТЮС-  
МКС». Контактная сеть. Перегон  
Вышестеблиевская - О.П. 22км.ВЛ 10кВ ПЭ.  
Монтаж кронштейнов на ригелях.



01.2018г. Работы ведет ООО «Мостовое  
бюро». Тяговая подстанция  
Вышестеблиевская (открытая часть).  
Операционный контроль работ по устройству  
обратной засыпки котлована 1 (ООО  
«СПБЭК»).

***Темпы без качества не  
темпы, а рвачество.***





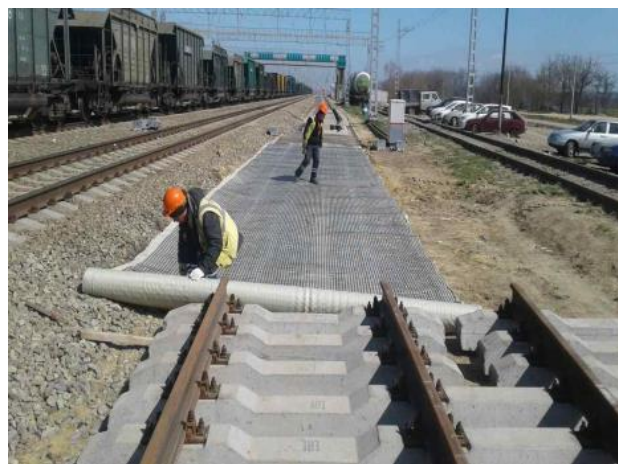
01.2018 г. Работы выполняет ООО «Мостовое бюро». Вынос сети хозяйствен-но-питьевого водопровода на ПК329. Освидетельствование засыпки трубопровода песком.



03.2018г. Работы выполняет ООО «ТЮС-СЦБ» Ст.Вышестеблиевская. Устройства ЭЦ-ЕМ. Устройство соединительных муфт.



02.2018г. Работы выполняет ООО «Южгазстрой». Водопропускная труба на СМГТ на ПК183+01,60. Выполняются работы по устройству укрепления входного оголовка трубы.



03.2018г. Работы ведет ООО "ТЮС-Путь". Ст. Вышестеблиевская. Верхнее строение пути. Операционный контроль работ по укладке георешетки с прикатанным геотекстилем по оси межстрелочного интервала СП89 – СП73.



03.2018г. Работы выполняет ООО «Зодчий». Автодорожный путепровод на ПК267+50. Выполняются работы по абразивоструйной очистке поверхности ортотропной плиты проезжей части перед устройством клеечной гидроизоляции.



04.2018г. Работы ведет ООО "НПО "СПбЭК". Тяговая подстанция Вышестеблиевская (открытая часть). Операционный контроль работ по устройству опалубки и армированию ПФм7

***Всякое умение трудом дается.***

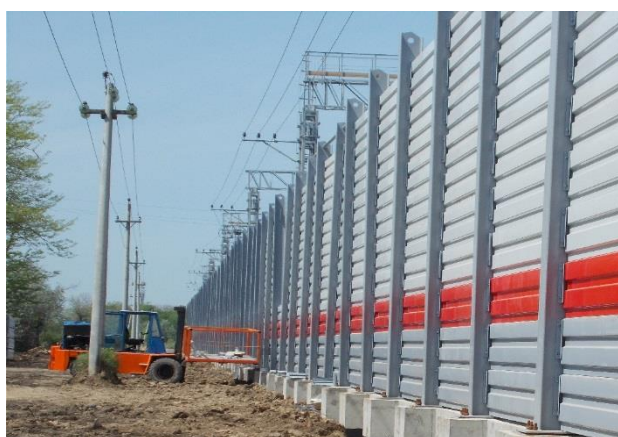




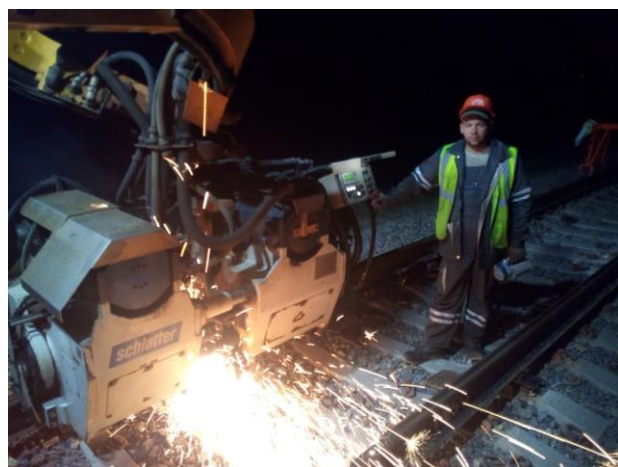
04.2018 г. Работы выполняет ООО «Вектор».  
**Пешеходный тоннель на ПК323 +16.**  
Армирование и установка опалубки подпорной  
стенки лестничного схода ЛС2.



05.2018г. Работы выполняет ООО  
«ЮжГазСтрой». Водопропускная труба СМГТ  
на ПК247+14,3. Выполняются работы по  
армированию укрепления входного оголовка.



05.2018г. Работы выполняет ООО «НСТЭ»  
Ст.Вышестеблиевская. Шумозащитный экран  
ПК00+00-ПК12+50.Монтаж шумозащитных  
панелей.



06.2018г. Работы ведет ООО  
«Спецтрансразвитие». Верхнее строение  
пути.ПК70-ПК110+00. Операционный контроль  
работ по устройству бесстыкового пути со  
сваркой звеньев I путь ПК76+00 – ПК80+00.



05.2018г. Работы ведет ООО «НПО «СПбЭК».  
Тяговая подстанция Ст.Вышестеблиевская  
(открытая часть). Устройство заземления (2  
котлован).



06.2018г. Работы выполняет ООО «ТЮС-  
МКС». Участок О.П. 22 км – 26 км. ВЛ 10 кВ  
ПЭ. Выполняются работы по монтажу  
изоляторов линии СИП-3

*Дело гладко, так и  
глядеть сладко.*





06.2018г. Работы выполняет ООО «Зодчий». Автодорожный путепровод на ПК42+93,61. Выполняются работы по устройству арматурного каркаса и опалубки переходных плит для опоры №1.



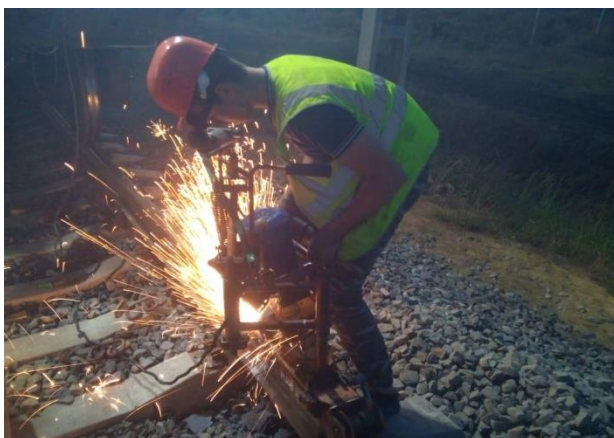
07.2018г. Работы выполняет ООО «СМУ ДС». Ст.Вышестеблиевская. Цифровая система поездной и станционной радиосвязи стандарт DMR. Поездная радиосвязь КВ-диапозона. Устройство арматурного каркаса и анкерных групп фундамента антенной опоры Н-30м.



07.2018г. Работы выполняет ООО «ТЮС-МКС». Ст. Вышестеблиевская. ВЛ 10 кВ ПЭ. Выполняются работы по монтажу траверсы.



10.2018г. Работы ведет ООО «ТеплоГазСервис». Внешние сети газоснабжения. Ст. Тамань-Пассажирская. Операц. контроль работ по сварке труб магистрали газопровода из труб ПЭ100 SDR11 225\*20,5 на ПК18+00 – ПК19+00.



07.2018г. Работы ведет ООО «Спецтрансразвитие». Перегон ст. Вышестеблиевская - о.п. 22 км. Устройство бесстыкового пути. Операционный контроль работ по сварке бесстыкового пути на ПК108+00-ПК111+00, I путь.



11.2018г. Работы ведет ГК «Спецвектор». Ж/д км0-км40. Система сбора и обработки информации. Операционный контроль работ по протаскиванию кабеля в трубы ЗПТ.

***Про нашу пряжу худо не скажут.***





12.2018г. Работы ведет ООО «ТеплоГаз Сервис». Внешние сети газоснабжения ст. Тамань-Пассажирская. Операц. контроль работ по дефектоскопии сваренной магистрали газопровода из труб ПЭ 100 SDR11 ду 225\*20,5 ПК25+93 – 31+00.



03.2019г. Работы ведет ООО «Мостовое бюро». Здание ДОЛБ Ст. Тамань - Пассажирская. Приемочный контроль установленной опалубки и арматурного каркаса СБ10 отм.-1,800 в осях 11-12/И. (ООО «ЗОДЧИЙ»). Проведены контрольные замеры.



01.2019 г. Работы выполняет ООО «ТЮС-СМП-608» Ст. Тамань-Пассажирская. Съезд №1 на ПК500. 5-ый слой насыпи земляного полотна.



04.2019г. Работы ведет ООО «СПЕЦ-ТРАНСРАЗВИТИЕ». Верхнее строение пути. Бесстыковой путь. Участок ПК314-ПК362. Операционный контроль устройства бесстыкового пути № II ПК338+00.



02.2019 г. Работы выполняет ООО «Курортстройинвест» Инфраструктура караульных городков. Ст. Вышестеблиевская. Траншея с уложенными кабелями электроснабжения.



05.2019г. Работы выполняет ООО «КУРОРТСТРОЙИНВЕСТ». Инфраструктура караульных городков станция Вышестеблиевская. Вольер для собак на 2 головы.

*Всякий человек у дела познаётся.*



# ЕСЛИ ВЕСЕЛ НА РАБОТЕ, ТО НА ОТДЫХЕ ИГРИВ



Коса в Пересыпи. 11 августа 2018 г.  
Подготовка к празднованию Дня строителя.  
Слева – отсек ООО «Мостовое бюро»,  
справа – АО «Ленстрой».



Чтобы тело и душа были молоды в  
День строителя!



Началось. Старший пенсионер с чувством  
взял слово.



Тост: за мир, дружбу и фестиваль всех  
народов!



*Не пьют только на небеси, а у нас  
на Руси - кому только не поднеси.*





С работою дружим, а без работы не тужим...

*Шесть дней рабочих,  
а седьмой — для охочих.*



На пикнике - На переднем плане – тот, который Плов готовил!



*Сколько ни бежать,  
а не миновать отдыхать.*



Будущие помощники







Встреча Нового 2018 года в Тамани.



*За общим столом еда вкуснее.*





Встреча Нового 2019 года в Тамани.



Приветы и поздравления от Деда Мороза



*Веселье делу не помеха.*





*То добро, как всем равно.*



15-летие ООО «Мостовое бюро»



*Без коллектива и жизнь несчастлива.*





## Президент РФ со свитой на Крымском мосту

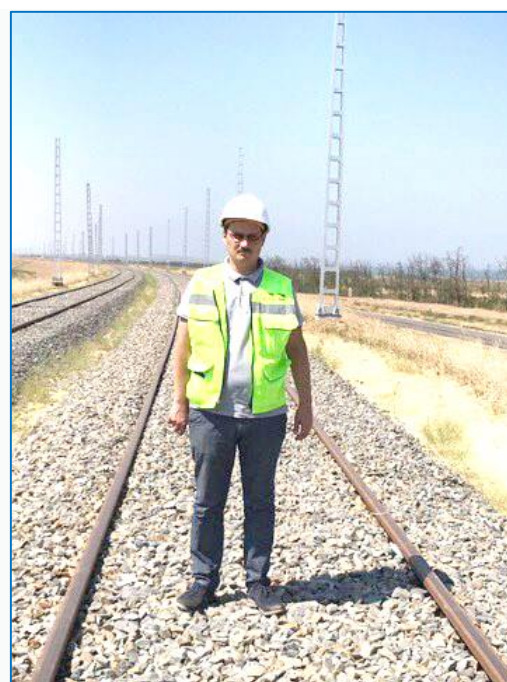


## Президент РФ и почетная дружина

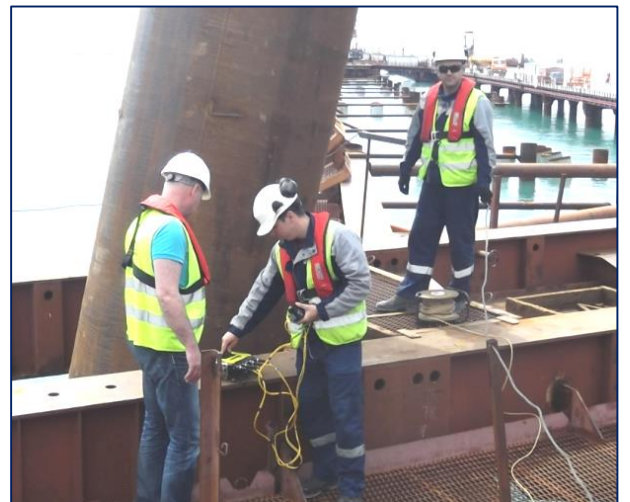
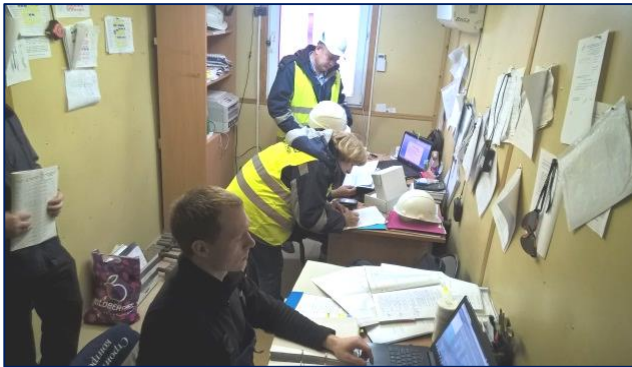




# Главные менеджеры стройки – наш директорат – руководители и специалисты



















*... Без команды всё остановится...*

*«Собраться вместе есть начало. Держаться вместе есть прогресс.*

*Работать вместе есть успех».*



# Признательность коллег



Генеральному директору  
ООО «Мостовое Бюро»  
Д.В. Ильину

344010, Ростов-на-Дону, Лермонтовская улица, д. 89  
Тел./факс: +7 (863) 201-45-31 / 201-45-30  
Эл. почта: mo10@rostov.ru, mo10@ctsnet.ru  
ИНН / КПП 7701045732 / 616543001

Иск. № 5185  
от 21 декабря 2018 г.  
«Строительство транспортного  
перехода через Керченский пролив»

Уважаемый Дмитрий Васильевич.

РТФ «МОСТООТРЯД-10» выражает геодезической службе ООО «Мостовое Бюро» благодарность за совместную плодотворную работу, оперативные и квалифицированные действия, а также за высокое качество исполнения своих обязанностей (честность, неподкупность, принципиальность, порядочность и т.д.), за время сотрудничества, при строительстве "транспортного перехода через Керченский пролив".

Особую признательность выражаем за разработку «Технического отчета по сгущению геодезической разбивочной основы участок №3».

Главный инженер



О.Г. Роменский





Исх. № 2695-125/Г  
от «10» декабря 2017г.

Генеральному директору  
ООО «Мостовое бюро»  
Ильину Д.В.

Уважаемый Дмитрий Васильевич!

КТФ «Мостоотряд-125» выражает благодарность Вам и Вашей коллективе за высочайший профессионализм при проведении строительного контроля на участке №4 на объекте «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив».

Выражаем благодарность следующим специалистам ООО «Мостовое бюро» за их добросовестный труд:  
Начальнику ПТО – Янченко Б.К.;  
Инженеру строительного контроля – Мальшеву А.О.;  
Начальнику отдела инженерной геодезии – Назарову Д.Г.;  
Ведущему инженеру геодезисту – Галюку В.П.;  
Инженеру строительного контроля – Крылову М.С.

Отдельную благодарность за активную, скрупулезную работу и своевременное информирование о возникающих несоответствиях выражаем:  
Руководителю группы строительного контроля – Борisenко А.В.

С уверенностью в дальнейшем плодотворном сотрудничестве,

Директор КТФ «МО-125»

И.В. Черугин

Исп.  
Зам. РИ. Сазоуб Р.И.

www.mostotrest.ru

Исх. № 23-1115/4448  
от «24» 12 2018г.

Генеральному директору  
ООО «Мостовое Бюро»  
Д.В. Ильину

Уважаемый Дмитрий Васильевич!

Филиал ПАО «МОСТОТРЕСТ» Чебоксарская территориальная фирма «Мостоотряд-41» благодарит коллектив фирмы ООО «Мостовое Бюро» за грамотный строительный контроль при реализации проекта «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив». Сотрудники ООО «Мостовое Бюро» внимательны, скрупулезны, технически грамотны и отличаются ответственным подходом к работе. Деятельность вашей организации - это образец ведения строительного контроля.

Желаем Вам и Вашей команде успехов в работе и дальнейшего процветания!

Директор

Минеев А.А.

**Один и камень не поднимешь, а миром и город передвинешь.**



**Хорошая нива только у коллектива.**



*Уважаемый Александр Валерьевич!*

*В награду отлично-усердной службы и особых трудов, знания своего дела и профессиональной организации труда коллектива наших специалистов, осуществивших с большим успехом контроль качества всех видов работ при строительстве Крымского моста, прошу принять от меня этот памятный альбом. Было очень здорово работать с Вами. Спасибо за отличную работу.*

*С наилучшими пожеланиями и искренней симпатией, Борис Янченко.*

**Успех – это не столько то, что мы имеем,  
сколько то, кем мы становимся в результате.**



© [janchenko.boris@yandex.ru](mailto:janchenko.boris@yandex.ru)



*Уважаемый Михаил Владимирович!*

*В награду отлично-усердной службы и особых трудов, знания своего дела и профессиональной организации труда коллектива наших специалистов, осуществивших с большим успехом контроль качества всех видов работ при строительстве ближних подходов к Крымскому мосту со стороны Шаманского полуострова, прошу принять от меня этот памятный альбом. Спасибо за отличную работу.*

*С наилучшими пожеланиями и искренней симпатией, Борис Янченко.*

**Успех – это не столько то, что мы имеем,  
сколько то, кем мы становимся в результате.**



© [janchenko.boris@yandex.ru](mailto:janchenko.boris@yandex.ru)



*Уважаемая Екатерина Николаевна!*

*В награду отлично-усердной службы и особых трудов, знания своего дела и профессиональной организации труда по обеспечению входного контроля всей Рабочей документации, разработанной проектными институтами для осуществления строительства ближних подходов к Крымскому мосту со стороны Таманского полуострова, прошу принять от меня этот памятный альбом. Спасибо за отличную работу.*

*С наилучшими пожеланиями и искренней симпатией, Борис Янченко.*

**Успех – это не столько то, что мы имеем,  
сколько то, кем мы становимся в результате.**



© [janchenko.boris@yandex.ru](mailto:janchenko.boris@yandex.ru)



Предтечей ООО «Мостовое бюро» была Мостовая лаборатория, образованная в 1929 году из специалистов отдельных кафедр факультета сухопутных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения для проведения работ по изучению, сбору информации, анализу и выработке рекомендаций и разработке пособий по строительству сложных и уникальных мостов.

В 2003 году на основе добровольного соглашения ведущих специалистов кафедры «Мосты» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I и специалистов АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», АО «НИИ мостов» и АО «Ленгипротранс» было зарегистрировано ООО «Мостовое бюро».



На протяжении всего периода строительства ООО «Мостовое бюро» по контрактам с государственными заказчиками:

**Федеральное казенное учреждение "Управление федеральных автомобильных дорог "Тамань" Федерального дорожного агентства" (ФКУ Упрдор "Тамань") и Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (ФКУ «Ространсмодернизация»)**

выполнило в полном объеме весь спектр услуг по входному контролю рабочей и проектно-сметной документации, по строительному контролю, контролю за ведением исполнительно-технической документации на федеральных объектах **«Создание сухогрузного района морского порта Тамань» и «Строительство транспортного перехода через Керченский пролив».**

Также выполнило по контрактам с **АО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург»** полевые испытания свай по принципу волновой теории удара с применением приборного комплекса PDR на федеральном объекте **«Строительство транспортного перехода через Керченский пролив».**

ООО «Мостовое бюро» является членом саморегулируемых организаций:

СРО Союз «Строители Петербурга», г. Санкт-Петербург.

СРО НП «Проектные организации Северо-Запада», г. Санкт-Петербург.

СРО Ассоциация «Инженерные изыскания в строительстве», г. Москва.

***Успех – это не столько то, что мы имеем,  
сколько то, кем мы становимся в результате.***



© [janchenko.boris@yandex.ru](mailto:janchenko.boris@yandex.ru)