

# Керченский мост как приоритетный инфраструктурный проект транспортной системы России



**Р. В. Новиков,**  
первый заместитель  
начальника ФКУ  
«Управление федеральных  
автомобильных дорог  
„Тамань“ Федерального  
дорожного агентства»

Строительство мостового перехода через Керченский пролив является актуальной задачей в развитии транспортной инфраструктуры Российской Федерации. В настоящее время проект находится в активной фазе подготовительного периода реализации. Институт «Гипротрансмост» разработал технико-экономическое обоснование (ТЭО) строительства транспортного перехода.

**П**рисоединение Крыма к России повлекло за собой ряд неотложных задач социально-экономического характера, основной из которых на сегодняшний день является создание надежной транспортной системы, способной обеспечить связь полуострова с другими регионами Российской Федерации, гарантировать беспрепятственное передвижение людей и грузопотоков.

## Предпосылки реализации проекта

Транспортное сообщение между Краснодарским краем и Республикой Крым в настоящее время осуществляется только паромной переправой от порта Кавказ Таманского полу-

острова до порта Крым на Керченской стороне (рис. 1). Данный способ сообщения используется как автомобильным, так и железнодорожным транспортом.

Паромная переправа характеризуется следующими показателями:

- максимальная пропускная способность авто-пассажирского сообщения – 1920 легковых автомобилей и 9600 пассажиров в сутки; железнодорожного транспорта – 100 железнодорожных вагонов, или 11 400 т груза в сутки;
- время прохождения переправы без учета очереди – около 1 ч;
- интенсивность движения в обоих направлениях – 1325 автомобилей в сутки (без учета военной техники).

Приходится признать отсутствие ресурсов для увеличения пропускной способности паромной переправы ввиду технических особенностей принимающих портов и невозможности их реконструкции в силу объективных причин. В результате анализа данных был сделан вывод, что пропускная способность паромной переправы исчерпала себя. Она не способна обеспечить транспортный спрос на перемещение с одного берега Керченского пролива на другой. Многочасовые пробки около портов вызывают категорическое недовольство пользователей и не соответствуют современным инфраструктурным требованиям.

На фоне существующей политической ситуации следует ожидать значительного увеличения транспортного спроса в связи с установлением новых социально-экономических связей. Единственным и однозначно верным решением для обеспече-



Рис 1. Действующая паромная переправа через Керченский пролив



Рис. 2. Схемы транспортных маршрутов района тяготения объекта: схема маршрутов автомобильного транспорта (а); схема маршрутов альтернативного транспорта (б)

ния быстрого, комфортного и бесперебойного сообщения между Краснодарским краем и Республикой Крым является строительство нового современного транспортного перехода через Керченский пролив.

### Цели и задачи

Реализация проекта транспортного перехода через Керченский пролив поручена ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог „Тамань“» созданного и зарегистрированного 4 сентября 2014 г. как структурное подразделение Федерального дорожного агентства («Росавтодор») Министерства транспорта Российской Федерации. Выбор Федерального дорожного агентства в качестве заказчика строительства не случаен: в течение последнего десятилетия им реализован ряд сложнейших инфраструктурных проектов и инженерных решений, не имеющих аналогов в мировой практике. Достаточно упомянуть строительство автомобильной дороги «Амур» Чита – Хабаровск, часть автодорожного коридора «Восток – Запад», инфраструктурных объектов к Олимпийским играм в Сочи и к саммиту стран АТЭС во Владивостоке, вантовый мост на остров Русский, множество тоннелей, транспортных развязок, эстакад и других уникальных сооружений. «Росавтодор» и его структурные подразделения обладают значительным опытом управления масштабными инфраструктурными проектами современного уровня.

В настоящее время проект строительства транспортного перехода через Керченский пролив находится в активной фазе подготовительного периода реализации. Институт «Гипротрансмост» разработал технико-экономическое обо-

снование (ТЭО) строительства транспортного перехода. В документе сформулированы цели проекта:

- развитие транспортной инфраструктуры Российской Федерации;
- развитие и повышение качества жизни населения в зоне тяготения проекта;
- снятие инфраструктурных ограничений;
- использование современных технологий проектирования, строительства и эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры;
- повышение инвестиционной привлекательности и придание импульса развитию Республики Крым;
- освоение новых территорий с учетом улучшения транспортной доступности.

Ожидаемые результаты:

- увеличение транспортной доступности Республики Крым;
- оптимизация транспортных расходов населения и бизнеса и как следствие — повышение инвестиционной привлекательности района тяготения проекта;
- создание новых рабочих мест, рост количества предприятий малого и среднего бизнеса в зоне тяготения планируемого объекта строительства, рост среднего уровня заработной платы, а также стабилизация численности постоянного населения Республики Крым.

Так как проект возведения Керченского моста определяется высокой социальной и политической значимостью, предполагается эксплуатация транспортного объекта на условиях общего пользования на бесплатной основе. Исходя из всего перечисленного и отсутствия на данный момент альтернативного транспортного пути на терри-

торию Крыма, финансирование проекта планируется полностью за счёт средств федерального бюджета через соответствующую федеральную целевую программу (ФЦП).

Для обоснования экономической и социальной целесообразности проекта, определения основных технологических и стоимостных решений его реализации проведен ряд экономических, социальных, транспортно-эксплуатационных исследований.

### Особенности транспортной ситуации

Для определения оптимальных технических и эксплуатационных параметров транспортного перехода через Керченский пролив проведены исследования транспортно-экономических и социальных характеристик района тяготения. Определены данные текущей и прогнозы перспективной интенсивности движения.

Транспортная структура района тяготения характеризуется сетью федеральных автомобильных дорог на территории Российской Федерации (М-4 «Дон», М-25, М-27 и М-29 «Кавказ») и достаточно развитой сетью территориальных дорог, главными дорогами Украины, сетью дорог на территории Республики Крым (рис. 2а). Грузовые и пассажирские потоки по альтернативным транспортным маршрутам, представленные железными дорогами и водными путями (рис. 2б), также проанализированы в ходе исследования.

Структура транспортных коридоров в районе тяготения представляет собой не замкнутое на Керченском проливе кольцо, что говорит о ещё большей перспективе развития потоков транспорта

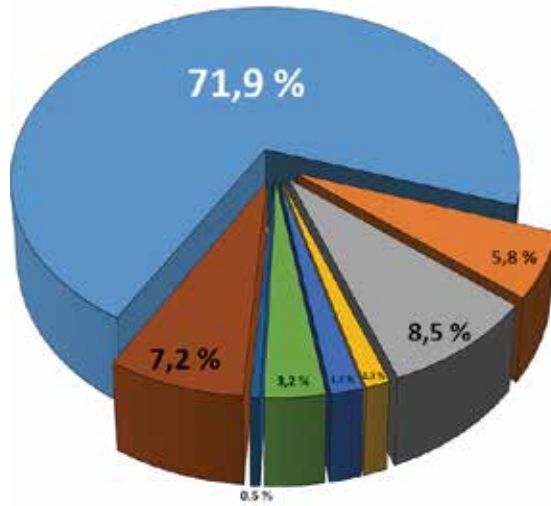


Рис. 3. Распределение прогнозной интенсивности Керченского моста по группам транспортных средств, %:  
 ■ – легковой транспорт, ■ – пассажирские автобусы, ■ – грузовой транспорт массой свыше 3,5 т,  
 ■ – массой до 3,5 т

при наличии транспортного перехода через Керченский пролив, следовательно, его назревшей востребованности.

**Перспективы развития**

В работе над проектом Керченского моста особое внимание уделяется и перспективным направлениям развития транспортной инфраструктуры с учётом планируемых программ будущего. Рассматривается комплекс актуальных задач инфраструктуры южного региона.

**Железные дороги:**

- электрификация участка Юровский – Темрюк – Кавказ – Тамань;

- реконструкция Большого Новороссийского тоннеля;
  - реконструкция тоннелей на участках Кривенковская – Белореченская и Туапсе – Адлер;
  - строительство новой линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск.
- Автомобильные дороги:
- строительство и реконструкция автодороги М-4 «Дон» с последующей эксплуатацией на платной основе;
  - строительство и реконструкция автодороги М-27 «Джубга – Сочи» до границы с Абхазией;
  - строительство и реконструкция ав-

тодороги М-29 «Кавказ» от Краснодара до границы с Ростовской областью.

По полученным в результате исследования данным построена транспортная модель с перспективой развития до 2044 г. Модель показала, что уже к 2019 г. интенсивность автомобильного движения прогнозируется в размере 12,8 тыс. приведённых автомобилей в сутки (соответствует технической категории I в классификации автомобильных дорог), а в 2020 г. превзойдёт 16 тыс. автомобилей в сутки, что требует назначения не менее четырех полос движения.

Состав движения прогнозного автомобильного потока (рис. 3) может состоять в основном из легкового транспорта (71,9 %), пассажирских автобусов (8,5 %), грузового транспорта массой свыше 3,5 т (7,2 %) и до 3,5 т (5,8 %).

Интенсивность движения железнодорожного транспорта прогнозируется к 2019 г. 47 пар поездов в сутки (11 – грузового, 36 – пассажирского). К 2038 г. среднегодовая суточная интенсивность грузового железнодорожного транспорта составит 17 пар поездов в сутки, пассажирского железнодорожного транспорта – 45 пар поездов в сутки, включая 6 пригородных.

**Выбор трассы транспортного перехода**

На основании полученной транспортной модели в соответствии с требованиями нормативной документа-



Рис. 4. Варианты трассы транспортного перехода через Керченский пролив



Рис. 5. Схема строительства транспортного перехода через Керченский пролив

ции и руководящих документов назначены основные принципиальные технические схемы реализации проекта строительства транспортного перехода через Керченский пролив.

Обследовано четыре варианта створа: Северный, Жуковский, Еникальский и Тузлинский, который и стал основным вариантом в силу ряда причин (рис. 4). Прежде всего, все три первых варианта предполагают выход транспортного перехода в акваторию с косы Чушка, что осложнило бы как процесс производства работ, так и работу действующего порта «Кавказ». Преимущество Тузлинского варианта состоит и в более стабильных грунтово-геологических и гидротехнических условиях предполагаемого района строительства.

Из нескольких вариантов схем сооружения выбран один, представляющийся наиболее перспективным к реализации по заданным параметрам и в заданные сроки строительства. Это комбинация насыпных дамб, в том числе с использованием естественных островов и наносов, и искусственных сооружений различного типа (рис. 5).

Выбор конкретных проектных решений будет обусловлен результатами инженерных изысканий, оценки технологической и экономической эффективности, оценки минимального воздействия проекта на окружающую среду на стадии как реализации проекта, так и эксплуатации транспортного перехода.

Выход к транспортному переходу планируется осуществлять по подходам, строительство которых предусмотрено в те же сроки, что и реализация проекта строительства моста:

- со стороны Таманского полуострова (рис. 6) — автомобильные подходы протяженностью 41 км от федеральной автомобильной дороги М-25 в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы...», заказчик ФКУ



Рис. 6. Подходы к мостовому переходу со стороны Краснодарского края



Рис. 7. Подходы к транспортному переходу со стороны Республики Крым

«Упрдор „Черноморье“» Федерального дорожного агентства, железнодорожные подходы протяженностью 42 км от станции «Вышестеблиевская» в рамках программы «Комплексного развития сухогрузного порта Тамань», заказчик ФКУ «Ространсмордернизация»;

- со стороны Керченского полуострова (рис. 7) — автомобильные подходы протяженностью 8 км от автомобильной дороги М-17, железнодорожные подходы протяженностью 17,8 км от ст. Багереево в рамках ФЦП «Комплексное развитие республики Крым и города федерального значения Севастополь», заказчик Министерство транспорта Республики Крым.

Для эксплуатации транспортного перехода через Керченский пролив планируется создать специальную службу, оснащенную высокотехнологичным оборудованием и техникой. ■