

Керченский мост — просчитать все риски

Елена СЛЕПЦОВА

Мост через Керченский пролив, строительство которого является важнейшим геостратегическим проектом, стал предметом горячего обсуждения ученых на заседании Президиума ЮНЦ РАН. Необходимо тщательно просчитать все риски, считают они, поскольку существует целый ряд климатических и природных факторов, которые могут осложнить его эксплуатацию.

Необходимость его строительства понимают даже те отдыхающие, которым пришлось минувшим летом выстаивать в долгих автомобильных пробках на переправе, чтобы попасть на полуостров. Однако не только Россия заинтересована в том, чтобы помимо воздушного и водного сообщения с Крымом был еще и сухопутный. Например, Китаю весьма выгодно возродить Великий шелковый путь, который пролег бы в Европу именно через Крымский полуостров. Очевидно, что в наличии наземной связи через Керченский пролив заинтересованы многие игроки на геополитическом поле.

Мост через пролив хотели построить еще при Сталине, однако даже не приступили к разработке проекта — помешала война. Тем не менее он возводился дважды. В 1943 году его построили немцы и разобрали при своем отступлении, в 1944 году мост через пролив возвели наши. За несколько дней до его разрушения в феврале 1945 года льдами по нему прошел поезд, увозивший с Ялтинской конференции в Москву со-



ветскую делегацию. Мост, не имевший ледорезов, был разрушен, но сохранились дамба, эстакада и некоторые из его опор, долгое время мешавших судоходству. Многие годы с материка на полуостров через пролив можно было добраться только с помощью парома. После распада СССР о необходимости строительства моста не раз говорили и российские, и украинские политики. Предпринимались даже попытки создания технико-экономического обоснования проекта.

В конце марта 2014 года после присоединения Крыма к России и изменения политической ситуации президент РФ В. Путин поставил перед Министерством транспорта РФ задачу построить Керченский мост в автомобильном и железнодорожном варианте. Предполагается, что он будет строиться от косы Тузлов и его длина составит 19 километров.

Ученые ЮНЦ РАН уверены, что в XXI веке без-

опасность коммуникаций должна быть приоритетом при проектировании сооружений, подобных Керченскому мосту. Потому они провели свои изыскания, позволяющие учесть все возможные риски, угрозы и нежелательные «сюрпризы», которые могут преподнести природные факторы.

Ученые проанализировали многовековые наблюдения за климатом в Азово-Черноморском бассейне, архивные данные, провели экосистемный мониторинг ситуации с наводнениями.

На заседании президиума ЮНЦ РАН своими многолетними изысканиями поделился и директор Крымского морского гидрофизического института академик Виталий Иванов. По его мнению, среди форсмажорных обстоятельств при эксплуатации моста могут быть такие, как возможные землетрясения (на дне Черного моря находится сейсмически опасная зона); нагонные ветры скоростью до 37 метров

в секунду; потенциальные кораблекрушения и тараны опор моста; ледоход в проливе; размыв берегов за счет переноса грунтов.

Литодинамика (перенос грунтов) в этих местах такова, что надеяться на надежность берегов не приходится. Это хорошо подтверждается историческими картами, представленными учеными. Одна из них датируется 1703 годом, другая — 1855. На обеих видно, как сильно изменился рельеф Тузлова и силуэт пролива между двумя этими датами. Современные очертания пролива и косы также весьма отличаются от исторических карт...

По мнению ученых, все эти факторы необходимо учитывать при проектировании моста. Они также считают необходимым рассмотреть возможность построить дорогу под проливом, как это уже сделано в Турции под Босфором, где проложены две ветки движения.

Услышат ли их проектировщики?