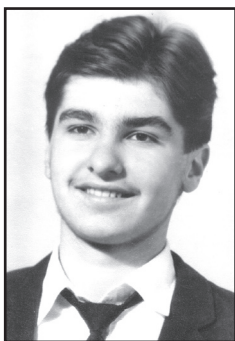


«Городская электричка». Пора поговорить?



Виталий ОРЛОВ

Vitaly A. ORLOV

До сих пор так и не определилось до конца отношение специалистов к целесообразности использования железнодорожных веток, проходящих по территории крупных городов, для местных пассажирских перевозок. Проблема такого рода есть в Москве и других российских мегаполисах. В данном случае речь идет о «городской электричке» в белорусской столице Минске, где сформированы целевые пассажирские линии и сопутствующая им инфраструктура. И это делается в соответствии со стратегией развития городской транспортной сети, на основе координации маршрутов разных видов транспорта и пассажиропотоков, которые отвечали бы потребностям населения. Автор полемически заостряет тему и ставит вопросы, вполне правомерные для нынешнего дня.

Ключевые слова: городской транспорт, пригородно-городское сообщение, городские участки железных дорог, совмещенные маршруты, пассажиропотоки, координация видов транспорта.

Орлов Виталий Андреевич – ведущий инженер государственного учреждения «Столичный транспорт и связь», Минск, Республика Беларусь.

Сначала строительства в Минске «городских линий» (2009 г.), а также самого предложения об их прокладке (2008 г.) я по мере своих сил в разговорах с сослуживцами и вообще где приходилось старался указать на многочисленные заблуждения и неточности, связанные с модернизированным видом транспорта. Кстати, раньше он и назывался более понятно – «городская электричка» и только спустя год-полтора стал именоваться «городские линии».

«ПОГРАНИЧНЫЙ» КОНФЛИКТ

Первым и главным предметом разногласий считаю то, что отсчёт времени появления внутригородских перевозок пассажиров железнодорожным транспортом следует вести с момента, когда для идущих через Минск поездов расписанием движения были предусмотрены остановочные пункты/станции, расположенные в его черте. Желательно, чтобы их названия сегодня что-то говорили нам – потомкам тех, кто в 1871 году встречал первые составы, следовавшие по линии Смоленск–Орша–Минск–Брест. А уж если бы районы городской

черты, в которых эти самые остановки и станции располагались, тоже совпадали с современными представлениями о границах города, предмет спора оказался бы исчерпан. После 140-летия нашего основного железнодорожного диаметра, которое отмечалось сравнительно недавно, появилось немало полезной информации, позволяющей уточнить детали прошлого, в том числе узнать, какая из «ближних» станций служила городской остановкой для тех или иных поездов в далекое царское время.

Но вопрос начала выполнения внутригородских перевозок железнодорожным транспортом я всё же предлагаю не относить к периоду появления основной железной дороги именно для того, чтобы черта границы города представлялась нам более явно, а остановочные пункты носили привычные названия. Тем самым мы переносимся в XX век. И несмотря на то, что железнодорожная карта пригорода 1920–1930-х годов будет ближе и понятнее, предлагаю дополнить критерии поиска, отнеся рассматриваемый вопрос к послевоенному времени. Во-первых, современные границы Беларуси обрела после Великой Отечественной войны. Во-вторых, весомое условие, от которого стоит вести отсчёт начала внутригородских перевозок в Минске мотор-вагонным подвижным составом — электрификация.

Как известно, первым участком магистрали, на которой она была осуществлена, стал Минск—Олехновичи в декабре 1963 года (так что после 150-летия Белорусской чугунки наступил золотой юбилей и самого прогрессивного вида тяги). Значит, возможность осуществить поездку электропоездом в черте столичного города его жители и гости получили примерно полвека назад.

Город (и окрестности) уже имели привычные очертания, а названия выполняемых «электричками» остановок были знакомы на слух. По иронии судьбы, Ждановичский участок (нынешние «городские линии») — это Молодечненское (т. е. Олехновичское) направление. К слову, Борисовское, Столбцовское и Осиповичское направления электри-

фицировали в 1973–1975 годах (так что доехать с вокзала в «Колядичи», «Колодищи», «Курасовщину» минчане могли уже тогда). Сегодня же протяжённость электрифицированных железнодорожных путей в черте г. Минска, по которым курсирует пригородный моторвагонный подвижной состав, почти 50 км.

ЧЕТВЕРТЫЙ ИЛИ ШЕСТОЙ?

Возможно, утверждение о том, что внутригородские железнодорожные перевозки электропоездами выполняются вот уже столько лет, кого-то и удивит, однако это действительно так. Строго говоря, «городские линии» представляют собой их усовершенствование на одном из участков, хотя и сделанное на самом высоком уровне. Что является основанием для такой квалификации? В одном из месячных расписаний значится 70 с лишним электропоездов в Борисовском, Молодечненском, Оршанском и Столбцовском направлениях, а помимо хорошо известных теперь «Минск-Северный», «Масюковщина», «Лебязжий» и «Ждановичи» в городе ещё восемь подобных остановочных пунктов.

Ещё раз повторяю, что приобретя билет на вокзале, пассажир уже в конце 1963 — начале 1964 года имел возможность доехать до тех же «Радиаторного» и «Ждановичей» электропоездом. Проследовать поездом до расположенной в черте современного Минска остановки по одному из четырёх нынешних железнодорожных радиусов наши родители, деды, прадеды могли гораздо раньше — со времени, как для проходящих поездов (хоть на паровозной тяге) было предусмотрено выполнение той или иной из них. А то, что для некоторых пассажирских поездов (внутриреспубликанских) предусматривалась остановка на ст. «Минск-Восточный»? Не знаю, продавались ли для пользования ею билеты в кассовой системе «Экспресс», но через «Колодищи»/«Озерище» уехать и приехать проходящим поездом вроде сейчас можно (электричкой — само собой).

По данным статистики, Белорусская железная дорога в пригородном (включая внутригородское) сообщении в 2008 году (начало прокладки «городских линий»)





перевезла 71,9 млн человек. Какая их часть следовала в городской черте? Учитывая, что на Минский узел приходится 50% всего пригородного пассажирооборота республики, а среднее расстояние перевозки 1 пассажира (47,5 км) в переломлении к длине каждого из железнодорожных радиусов очень относительно, можно говорить о 9 млн пользователей городских участков сети.

С учётом сказанного, «городские линии» справедливо считать четвертым видом пассажирского транспорта Минска — после автобуса (1924 г.), трамвая (1929 г.) и троллейбуса (1952 г.). Ведь он «родился» в 1963 году ранее маршруток (1974 г.) и метрополитена (1984 г.), которым в пору давать пятый и шестой порядковые номера в послужном списке общественного городского транспорта.

Но, быть может, внутригородские и пригородные перевозки пассажиров «электричками» отличаются как небо и земля? Нет, хотя бы потому, что внутригородские остаются их составной частью (это подтверждает, к примеру, обращение поездов «городской электрички» до Заславля). Правда, железнодорожники подчёркивают невиданный ранее уровень удобств для пассажиров «городских линий». Особых слов похвалы удостоивается при этом поезд Flirt швейцарского производства. Но, позвоьте, разве он может быть иным? Изготовленный промышленно развитой страной, имеющей к тому же давние железнодорожные традиции?

Швейцарию, так сказать «железнодорожную», отличает метровая колея и тотальная электрификация сети. В 1960–1970-е годы там (как и в Германии) не были закрыты трамвайные сети (что говорит о самостоятельности государственных решений и устойчивости стратегии в вагоностроении). В стране «банков, часов и сыра» образцовым, несмотря на гористую местность, является расселение. В схожей с Беларусью по численности населения Швейцарии самый крупный город Цюрих имеет 360 тыс. жителей (а в столице Берне живёт всего 180 тыс.чел.). Вот где прямо по науке могут выполняться пригородно-городские железнодорожные перевозки.

РАЗМЫТЫЕ ВЫГОДЫ

Возвращаясь к похвалам швейцарским поездам, остановлюсь на провозной способности последних. Это, согласимся, очень важный показатель для любого вида пассажирского транспорта. Мало того, он является определяющим при выборе того или иного из них и, добавим, главным условием проектирования трамвая, метро, тем паче — городской железной дороги. Так вот, в привычном нам старой рижской постройке ЭР-9 только сидячих мест — тысяча (по 68 в головных вагонах, 110 — в трех безмоторных и 107 — в пяти моторных промежуточных вагонах). А вот в швейцарском ЭП^Г таких мест всего 260.

К локомотивному депо «Минск-Северный» приписано 52 состава ЭР-9 и в своём большинстве они 10-вагонные (есть и 8-вагонные); девять из них были переданы Барановичскому отделению. Сколько понадобится швейцарских поездов, чтобы «перекрыть» прежнюю минскую провозную способность? Вопрос не праздный, учитывая: а) затраты на приобретение моторвагонного подвижного состава той или иной постройки; б) неритмичность обновления.

Рассуждая о дальнейшем обновлении парка, предположим, что Белорусская железная дорога связывает его с этим самым «швейцарцем» — не зря же Flirt испытывался на участке Брест—Барановичи—Минск (межобластное движение), да и сами перевозки по «городским линиям» осуществляются до Заславля (т. е. относятся к разряду пригородных), причём для них предназначены не все 10 заказанных составов. Озвучены и планы досборки швейцарских же рельсовых автобусов Stadler (1–2-вагонный дизель-поезд) «Белкоммунмашем».

Скажут, мол, помимо СНИП (с их «провозной способностью») есть другие руководящие документы, хотя бы принятое уже на излёте СССР, в апреле 1989 года, коллегией МПС постановление о совершенствовании пригородных перевозок, предусматривавшее «при развитии и реконструкции крупных железнодорожных узлов прорабатывать целесообразность использования наземных железных дорог для удовлетворения

потребностей населения в городских и пригородных поездках (с привлечением финансовых и материальных ресурсов местных советов и предприятий)».

Повторю: в Минске внутригородские перевозки пассажиров железнодорожным транспортом выполнялись, имели место. Другое дело, что целый ряд остановочных пунктов находится в промузлах, а это затрудняет подвоз пассажиров и увеличивает для них величину пешеходных подходов от/до объектов тяготения. Транспортно-пешеходные связи могут быть дообстроены только на части из них; к примеру, увеличению использования жителями населённых пунктов Колодищи, Озерище электропоездов Московского направления сдерживает де-факто их транзитное движение до вокзала (из-за прохождения через промузел тракторного завода). С другой стороны, при проезде даже с пересадкой (автобус/метро, другие виды городского транспорта) населению обеспечена значительно большая география поездок. Кроме того, в целях снижения шумового и вибрационного воздействия на прилегающую к железной дороге застройку жилые массивы располагают на удалённом расстоянии от путей, что лишает потенциальных пользователей выигрыша во времени и расстоянии.

ОБНАДЕЖИВАЮЩИЕ СИМПТОМЫ

Открытие «городских линий», освоение швейцарского электропоезда не должны вызвать недооценку существующих видов городского транспорта, который, так сказать, «по уставу» предназначен для перевозок жителей и гостей Минска. Существующая сеть общественного транспорта из пяти видов исключительно развита и является той основой, которую нужно беречь и сохранять. Обязательно должен быть отмечен небывалый взлёт отрасли в последние годы:

- удалось полностью заменить трамвайные вагоны;
- низкопольными стали 80% троллейбусов и две трети городских автобусов;
- свыше 60% автобусного парка оборудовано малотоксичными двигателями уровня Евро-3, а ещё около 10% – Евро-4;

- около 90% городских автобусов используют автоматические коробки передач, почти на 45% троллейбусов установлены двигатели переменного тока.

При этом около 70% перевозок пассажиров выполняются метро, трамваями и троллейбусами, работающими на единственно эффективной в условиях города электротяге. Такого рода транспорт не только развивается, но и приносит отрасли доход. Особо хочется подчеркнуть обнадёживающий симптом 2010 года – прекращение падения объёма перевозимых пассажиров.

Искусственного же перераспределения пассажиропотока среди различных видов транспорта с последующим (на этом основании) выводом о востребованности «любимого детища» следует избегать. А экономическая целесообразность? Никто ведь не поставил вопрос следующим образом: «Обустройство «городских линий» железнодорожниками – столько-то млрд руб., а параллельного ему участка городского транспорта с развязкой над 2-м кольцом, подземными пешеходными переходами (пл. Цеткин и т. п.), покупкой автобусов/троллейбусов сверхвысокой вместимости (3-звенных длиной 24 м, причём в той же Швейцарии), организацией их работы в экспрессном сообщении и по «зелёной волне» – столько-то; выбор транспорта для обслуживания «ждановичского коридора» – столько-то. А как сравнить эти затраты».

Трудно отвечать о ситуации с пригородно-городскими перевозками пассажиров железнодорожным транспортом в Минском узле при превалирующих ведомственных подходах к развитию городских путей сообщения. Но некоторые варианты ее улучшения касаются прежде всего совершенствования существующих и обустройства дополнительных транспортно-пешеходных связей вблизи остановочных пунктов электропоездов, расположенных в черте Минска. Это обеспечит увеличение населённости «электричек», востребованность самого вида перевозок. Пример тому – взаимодействие городского пассажирского и железнодорожного транспорта в период капремонта ул. Маяковского,





имея в виду увеличение числа поездов от Лошицы в направлении центрального столичного вокзала и обратно. Тогда внимание обратили и на обустройство дорожек, освещения, и на ограждение путей.

РАЗВЯЗКИ ЖДУТ НЕ ТОЛЬКО ПЕРЕЕЗДЫ

Увы, в пользу предположения, что в Минске создаются избыточные предложения транспортных услуг, тогда как пассажирские перевозки в остальной республике испытывают нехватку необходимого, есть основания. Безусловно, с установкой ограждения вдоль линии до ст. Ждановичи и особенно с открытием подземных пешеходных переходов (в т. ч. на «Лебяжьем» и «Масюковщине») безопасность пассажиров, как и движения в целом, выросла на порядок. Но если на чашу весов положить этот выигрыш, а на другую — одноуровневые (в т. ч. нерегулируемые) переезды на участках железной дороги остальной республики, включая находящиеся в черте многих городов, то где обеспечение «разноуровневости» окажется важнее?

Деньги просто так не достаются — это верно и для служащего, и отрасли, и страны в целом. Значит, предполагается очерёдность — в нашем случае общестроительных, земляных и подземных работ. «Развязывание» одноуровневых железнодорожных переездов в областных и районных городах — первейшая из задач. Многие из нас летом превращаются в пассажиров южного направления и видят железнодорожные переезды со шлагбаумом не только в Бобруйске или Гомеле. Строительство разноуровневых переездов должно стать альфой и омегой, последовательно выполняясь в областных, затем — районных городах, на четырех главных направлениях Белорусской ж. д. и сети в целом.

Подземных пешеходных переходов в Минске примерно 50. Учитывая, что в областных городах проживает 300–500 тыс. человек, там их должно быть по 8–15, а сколько в действительности? В Гомеле — 2, Витебске — 3 (причём по одному в составе железнодорожных вокзалов), в Бресте «вневокзальный»

появился только с открытием пр. Республики несколько лет назад, в некогда областном Молодечно их не построили до сих пор и т. д.

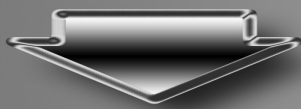
Путь отраслей к финансовой независимости (имея в виду разделение той же железной дороги на «движенческую» и «сооруженческую» составляющие) очень долгий. Но деньги, в том числе на «городские линии», все равно общенародные, и такой «вилки», при которой до Жданович уложен третий электрифицированный путь с подземными переходами, а полесская (и не она одна) дорога однопутная на тепловозной тяге, где пригородные перевозки пассажиров выполняются «машкой» с построенными в Демихове по рижскому подобию вагонами, — не должно быть.

Непосредственно по Минску требование к железнодорожникам: полный вынос грузового движения. Что это такое: «По 2-му пути на Борисов проследует грузовой, будьте внимательны!» (ст. «Минск-Восточный») или останавливающиеся на путепроводе над ул. Толстого «наливняки»?

Как-то невольно за скобками моих полемических заметок остается в тени напряженный и искусный труд путейцев, проектировщиков «городских линий» (а это основанный в 1938 году «Белжелдорпроект»), монтажно-строительных служб дорожного подчинения. Полагаю, надо в любом случае отдать им должное и одновременно попытаться посмотреть на затронутые проблемы еще и с точки зрения их профессионального интереса. Оценка ситуации изнутри может оказаться совсем иной.

ЛИТЕРАТУРА

1. История Белорусской железной дороги. Из века XIX — в век XXI / В.В. Яновская и др. — Минск: Мастацкая літаратура, 2012. — 955 с.
2. Транспорт и связь в Республике Беларусь. Статистический сборник. — Минск, 2014.
3. Персианов В.А., Мухаметдинов И.Б. Магистрализация городских путей сообщения на базе наземных линий рельсового транспорта // Вестник транспорта. — 2009. — № 11. — С. 10-16.
4. Вучик В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни: Пер.с англ. — М.: Территория будущего, 2011. — 576 с.
5. Мазуркина О. Н. Москва Новая — приоритеты старые // Мир транспорта. — 2013. — № 4. — С.114–117. ●



РЕЗЮМЕ РЕДАКЦИИ

В первую очередь нужно еще раз подчеркнуть полемический характер публикации, автор сознательно заостряет некоторые проблемы, вполне отдавая себе отчет в том, что могут существовать и другие точки зрения. При публикации редакция исходила не из важности решения отдельных вопросов или правильности подходов при реализации проблем развития системы обслуживания пассажиров с использованием городских линий пригородных поездов, а из возможности начать дискуссию по оценке и систематизации опыта создания мультимодальных пассажирских систем в мегаполисах. Многие вопросы (если абстрагироваться от некоторой естественной специфики каждого города) универсальны.

Они возникают в периодической печати при обсуждении тех или иных решений муниципальных властей, но носят несистемный, локальный или вообще конъюнктурный характер. А ведь с учетом все большего развития сложных городских транспортных систем возникает реальная потребность в их научном многоплановом осмыслении. И здесь есть явный дефицит серьезной аналитики и желания изменить ситуацию.

С одной стороны, имеются многочисленные научные школы в сфере городского планирования, причем часть из них сфокусирована на интеграцию транспортных систем с точки зрения оптимизации обслуживания пассажиров (напомним о публикации в нашем журнале материалов В. Вучика). Это объясняется тем, что транспортное обслуживание — краеугольный камень любого планирования в сфере урбанистики.

С другой стороны, целый ряд методологических проблем находится на условной «границе» урбанистики, муниципального управления и специфических транспортных исследований. Многие из них, по нашему мнению, имеют отношение именно к транспортной науке, а есть и такие, и их немало, которые должны стать таковыми не опосредованно, как сейчас, а самым непосредственным образом.

Примеров разноплановых задач, нуждающихся в систематизации, множество. Допустим, является ли (или точнее — с какого момента становится) пригородный железнодорожный транспорт гармоничной частью системы городского транспорта или остается неким внешним компонентом, принимаемым в расчет из-за наличия малообеспеченного пассажиропотока в городской черте. Являются ли чисто внутригородские железнодорожные линии (планируемое «Московское кольцо») новым видом городского транспорта? Какие оптимальные формы интеграции управления (координации, согласования) наличными видами транспорта, вовлеченными в городскую транспортную систему, на городском уровне нужно развивать? Как согласовывать действия субъектов управления федерального, городского уровней?

Подобные вопросы относятся не только к интеграции внутригородских или проходящих через город железнодорожных линий, но и к метрополитену, к примерам различной подчиненности и собственности наземных видов транспорта, линиям скоростного трамвая, в том числе и к тем, которые начинаются в городе, но выходят в пригород.

Нужна ли вообще какая-то систематизация и унификация в подходах к организации городской транспортной сети, развитию отдельных видов транспорта или любой такого рода вопрос в каждом случае (городе) должен решаться индивидуально? За кем надо закрепить изучение влияния расчетов оптимальных пассажирских потоков на технические требования к транспортным средствам, какая отрасль транспортной науки должна интегрировать технико-технологические подходы к формированию внутригородских транспортно-пересадочных и транспортно-логистических узлов?

Если на уровне формирования вокзальных комплексов в последнее время возникли определенные сдвиги, появилась некая комплексность, то в сфере взаимодействия курсирующих в мегаполисах видов транспорта (городской «мультимодальности») нужны новые идеи и системные подходы.

