

КОНЦЕПЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В СИСТЕМЕ «ГОРОД – ПРИГОРОД»*Ю. Н. ДРАНЧЕНКО**Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

В настоящее время многие города подошли вплотную к критическому уровню по численности автомобильного транспорта, приходящегося на 1000 жителей (более 300 машин) [1, 4–8]. Объёмы перевозок пассажиров и доля общественного городского пассажирского транспорта, включая автомобильный. Особая роль отводится железнодорожным пригородно-городским пассажирским перевозкам. Городские железные дороги максимально эффективно используют ограниченное городское пространство. Железные дороги в городе остаются вне конкуренции по площади занимаемой транспортной инфраструктуры.

Во многих странах мира оценили преимущества железнодорожного транспорта в организации перевозок пассажиров в крупных транспортных узлах. Уже во второй половине XX века во многих городах Западной Европы стали формироваться сети пригородных пассажирских сообщений с обособлением от сетей грузовых перевозок. Пригородные электропоезда стали пропускаться по обособленным главным путям. Во многих городах: Берлине, Гамбурге, Лондоне, Мадриде, Мюнхене, Осаке, Токио и других – сформировались комплексы транспортных сетей, получившие название *Stadtbahn (S-Bahn)* – городские железные дороги [3].

Проведенное исследование показало, что в России транспортная политика в области пригородных и пригородно-городских перевозок железнодорожным транспортом всё больше перенимает опыт западноевропейской.

Удовлетворить спрос г. Москвы и московского мегаполиса, как и других крупных городов страны, на крупномасштабное строительство линий метрополитена в современных условиях пока невозможно, а развитие наземных видов общественного транспорта не позволяет решить эту задачу.

Успешным следует признать Московское центральное кольцо (далее – МЦК) – уникальный проект не только для Москвы, но и для всех транспортных узлов России в целом. МЦК стало полноценным легким метро, интегрированным в общую транспортную систему г. Москвы.

Результаты анализа позволяют сделать вывод о целесообразности использования в крупных транспортных узлах России опыта функционирования железных дорог зарубежных стран. В то же время необходимо учитывать особенности сформировавшейся сети железнодорожного транспорта и состояние инфраструктуры его пассажирского пригородного комплекса. В собственность пригородных пассажирских компаний (далее – ППК) должна постепенно переходить и транспортная инфраструктура как в черте города, так и в пригороде.

Сложная ситуация на автодорогах крупных транспортных узлов требует выноса за пределы городской черты грузовых транзитных потоков. При составлении планов застройки городов такое требование учитывается и является обязательным, но, к сожалению, при их реализации не всегда соблюдается. Выполнение этих условий позволило бы решить три задачи [7, 8]:

- повысить пропускную способность расположенной в пределах города железнодорожной сети для интенсификации пригородных, пригородно-городских и внутригородских пассажирских перевозок в дополнение к традиционным видам городского наземного пассажирского транспорта и метрополитена;

- сократить объемы вредных выбросов автомобильного транспорта, а также снизить уровень шума и вибрации, что улучшит экологию города;

- решить проблему повышения пропускной способности важнейших транспортных узлов и их железнодорожных сетей.

С целью практической реализации указанных задач в исследовании предложена «дорожная карта». Прежде всего, следует ускорить строительство обходов транспортных узлов, а также спрямляющих линий протяженностью от 20 до 80 километров для отведения транзитного для узла грузового движения. Это позволит существенно разгрузить внутригородские железнодорожные линии и лучше использовать для пассажирских перевозок. Потребуется и реконструкция линий с переустройством перегонов, остановочных пунктов и станций, а также строительством дополнительных пассажирских платформ и подъездов к ним, которая может быть выполнена в сравнительно короткие сроки.

Потребуется также строительство новых линий, их электрификация и техническое оснащение. В ряде крупных транспортных узлов такие обходы уже есть, но нуждаются в модернизации.

Эти мероприятия в крупных транспортных узлах России позволят в довольно сжатые сроки и при сравнительно небольших затратах получить дополнительно к линиям метрополитена около 500 км городских электрифицированных железных дорог, не уступающих по основным технико-экономическим и эксплуатационным параметрам.

Для осуществления мероприятий по повышению качества обслуживания населения крупных городов и мегаполисов страны внутригородским, пригородно-городским и внутригородским железнодорожным транспортом согласно [2, 4, 5–8] необходимо: а) в программы развития и модернизации железных дорог РФ включить мероприятия по развитию внутригородского железнодорожного транспорта в крупных городах и мегаполисах; б) провести обследование и экспертную оценку состояния существующих внутриузловых соединений и пригородных участков железных дорог во всех крупных городах России; в) провести научные исследования с целью оценки возможности более полного использования железнодорожного транспорта для удовлетворения потребностей населения во внутригородских, пригородно-городских и пригородных перевозках; г) разработать Комплексную программу развития сетей железнодорожного транспорта в крупнейших городах.

Реализация разработанной Концепции зависит от итога реформирования пригородного железнодорожного транспорта с образованием ППК. Непосредственно в рамках ППК необходимо решить задачу интеграции абсолютно всех видов рельсового транспорта в области крупных городов и городских агломераций.

Размеры движения пригородных электропоездов в крупнейших железнодорожных узлах России не увеличиваются, а иногда и сокращаются, а вопрос о создании интегрированных сетей рельсового транспорта городов и пригородных зон по предлагаемой автором концепции пока не реализован ни в одном проекте.

Для эффективного развития ППК следует обеспечить их собственной инфраструктурой, производственной и ремонтной базой и подвижным составом. Для решения поставленной задачи предлагается как можно быстрее начать реализацию вышеуказанных условий с формированием ФЦП «Городские железные дороги России», включающую в себя создание Единой пригородно-городской сети железнодорожного транспорта в 10–12 крупнейших городах России. Текст этой ФЦП нуждается в серьезной позиции государства и научном сопровождении.

В [2, 4–8] выделены четыре группы основных критериев эффективности. Дальнейшее развитие ППК должно быть направлено на совершенствование организации экономической устойчивости и эффективного функционирования с образованием интегрированных систем рельсового транспорта, специализированных на перевозки пассажиров в зоне «город – пригород» [2, 4–6].

Проекты развития ППК и образование на их базе в 11–12 крупнейших городах Российской Федерации Единой пригородно-городской сети железнодорожного транспорта должны получать нужное научно-методическое сопровождение и финансовую помощь из средств Российской Федерации, регионов и городских муниципалитетов [1, 2, 4–8].

Список литературы

- 1 Вакуленко, С. П. Обзор и анализ научных исследований пассажирских перевозок в мегаполисной системе «город – пригород» / С. П. Вакуленко, Ю. Н. Дранченко, П. В. Куренков // Вестник транспорта. – 2016. – № 9. – С. 37–42 (начало); 2016. – № 10. – С. 37–44 (окончание).
- 2 Вакуленко, С. П. Финансово-экономическое решение проблемы пригородных перевозок / С. П. Вакуленко, П. В. Куренков // Экономика железных дорог. – 2012. – № 12. – С. 96–99.
- 3 Дранченко, Ю. Н. Особенности организации пригородных пассажирских перевозок в различных странах мира / Ю. Н. Дранченко // Вестник транспорта. – 2015. – № 10. – С. 28–33.
- 4 Дранченко, Ю. Н. Совершенствование правовой базы пассажирских перевозок в пригородном сообщении / Ю. Н. Дранченко // Вестник транспорта. – 2016. – № 2. – С. 26–29.
- 5 Дранченко, Ю. Н. Структура собственности, финансирование и регулирование деятельности пригородных компаний / Ю. Н. Дранченко // Вестник транспорта. – 2015. – № 12. – С. 16–19.
- 6 Куренков, П. В. Повышение эффективности работы пригородного комплекса железнодорожного транспорта / П. В. Куренков, А. В. Андреев // Вестник транспорта. – 2008. – № 12. – С. 31–35.
- 7 Куренков, П. В. Железная дорога в городе: за и против / П. В. Куренков, Ю. Н. Дранченко // Транспорт: наука, техника, управление : сб. ОИ / ВИНТИ. – 2014. – № 1. – С. 26–34.
- 8 Проект «Городские железные дороги России» / В. А. Персианов [и др.] // Вестник транспорта. – 2014. – № 5. – С. 5–10 (начало); 2014. – № 6. – С. 6–11 (окончание).