

Залізничне прискорення

Після зупинки внутрішніх авіарейсів не лишилося транспортних засобів, які за лічені години могли б доставити пересічного пасажирів у віддалені райони України. Розвиток автомобільного транспорту за рахунок насичення іномарками ситуацію істотно не змінив. Проте недосажним лідером пасажирських перевезень у швидкості, масовості та економічності незабаром може стати залізниця, якщо її розвиток спрямувати у напрямку, про який і піде мова.

Іван МАТУС,
керівник ТОВ «Рембудтранс».

Перший млинець...

Широко розрекламовані перші кроки з прискорення руху і запуску сидячих денних потягів зроблені на початку нинішнього століття зусиллями тодішнього Генерального директора Укрзалізниці—Міністра транспорту Георгія Кірпи. У результаті значної реконструкції залізничних споруд спочатку на ділянці Київ—Харків, а потім Київ—Дніпропетровськ уперше було підвищено швидкість на окремих відтинках до 160 км/год. Згодом стали курсувати потяги «Хюндай» і «Тарпан», конструктивна швидкість яких досягає 200 км/год.

Незважаючи на мінімальну кількість і тривалість проміжних зупинок, через вимушені регулярні гальмування з технічних причин загальна дільнична швидкість ледве сягала 100 км/год. За таких умов відстань від Києва до Харкова найшвидші потяги долають майже за 5 год, а до Дніпропетровська — за всі приблизно 5 год. 30 хв. Стільки часу людям з різним станом здоров'я необхідно крутитися на сидіннях, вибираючи найзручніші положення.

Ранні години відправлення, пізні прибуття, незручності довготривалого сидіння у дорозі та висока вартість проїзду відштовхують більшість пасажирів. Чи не тому вже другий десяток років денні швидкі потяги заповнюються менш як наполовину, за винятком хіба що святкових днів, а на звичні спальні на тих же напрямках не завжди можна вільно купити квитки?..

У цій ситуації залишається невизначеним подальший розвиток

пасажирського господарства, передусім спальних вагонів і пасажирських локомотивів.

Відокремлена пасажирська колія

Головний недолік впровадження денних пасажирських потягів — припущення про можливість їх прискореного руху тими самими коліями, де значно повільніше (зі швидкістю до 80 км/год) рухаються важкі вантажні потяги. Безуспішно закінчились і спроби розділити існуючу мережу залізниць на пасажирські та вантажні напрямки.

У той час, коли розвинені країни будують сотні й тисячі кілометрів високошвидкісних залізниць, наша тяжкохвора економіка в осяжному майбутньому не дозволить скористатися подібним задоволенням.

Доступний вихід із безнадійної, на перший погляд, ситуації — максимальне використання потенціалу діючих залізниць після їх часткової модернізації з метою приведення до вимог швидкісного руху.

Не секрет, що за останнє чверть століття завантаженість українських залізниць зменшилася в рази. Навіть на головних двокільйонних ділянках, де вже курсують швидкі потяги «Інтерсіті», всі вантажні потяги в обидві сторони можна пропустити по одній колії. Необхідне для цього обладнання перегонів двосторонньою сигналізацією давно стало звичним для залізничників.

Паралельна друга колія може спеціалізуватися винятково для пропускання в обох напрямках лише пасажирських потягів, у



тому числі й «Інтерсіті».

Для зменшення кількості, а по можливості ліквідації на ній стрілочних переводів, які стримують швидкість руху, необхідно виконати часткову реконструкцію горловин станцій, а в окремих випадках — побудувати шляхопровідні розв'язки.

З метою досягнення рівномірно високої швидкості на окремих ділянках знадобиться реконструкція колії зі збільшенням радіусів поворотів, переважно у межах смуги відведення залізниці.

Швидкість вирішує все

Маючи у розпорядженні окремі колії для пасажирських потягів, необхідно довести їх технічний стан до належного рівня для реалізації максимальних швидкостей. Не вдаючись до залізничних термінів, зазначу, що йдеться не лише про усунення тих вузьких місць, які змушували денні потяги гальмувати на кожному кроці, а про створення умов для підвищення максимальної швидкості, приміром до 200 км/год. Про подібне не могло бути й мови при суміщеному курсуванні з вантажними потягами, які інтенсивно деформують і змінюють положення елементів верхньої будови колії, що неприйнятно для швидкісного руху.

Якщо в результаті комплексної системи заходів загальна дільнична швидкість збільшиться хоча б у півтора рази, то шлях з Києва до

Харкова потяг здолає десь за 3 год, а до Дніпропетровська, Одеси чи Львова — приблизно за 4 год. При тому, що ці показники недосяжні для швидкохідних автомобілів, для рейкових потягів їх можна вважати стартовими. Адаже нині швидкі експresi в об'єднаній Європі, Японії та Китаї подолали 300-кілометровий бар'єр.

За умови злагодженої та цілеспрямованої роботи швидкість у 200 км/год може бути досягнута протягом найближчого десятиліття. Тоді з Києва до регіональних центрів можна буде комфортно доїхати за 2—3 год, що у транспортному відношенні наблизить нашу державу до міжнародних стандартів.

Крім цього, на пасажирських коліях, де вагони не «підстрибуватимуть» на стрілочних переводах, а в кривих ділянках не доводитиметься хапатись за поручні, щоб не впасти, одночасно збільшать швидкість спальні потяги до їх повного витіснення сидячими.

Особливої уваги потребує безпека руху потягів з високою швидкістю. І поїзний диспетчер за пультом управління, і машиніст потяга, за спиною якого сотні життів, повинні мати повну інформацію і на сто відсотків бути впевнені у безпечності прокладеного маршруту. Необхідно гарантовано перекрити доступ до колій сторонніх осіб і технічних засобів. Замінити нарешті загрозливі переїзди шляхопро-

водами, на сучасному рівні обладнати відеоспостереження і засоби охоронної сигналізації.

Мінус...

Якщо однокільйонні ділянки тривалий час експлуатуються навіть під Києвом до Трипілля і Миронівки, то незвичне переведення двокільйонних окремо на пасажирську і вантажну, як усе нове, поза сумнівом, буде сприйнято з подивом і прямим спротивом. Причиною тому — особливий статус залізниці, як господарюючого суб'єкта на ринку транспортних послуг, який з радянських часів вважає себе монополістом. За цей час, крім об'єктивних причин, пов'язаних зі спадом виробництва, втрачена значна частина користувачів, які віддали перевагу автомобілям. У результаті — замість десятків вантажних потягів на потужних двокільйонних перегонах сьогодні курсують одиниці з кількогодинними інтервалами. Проте не прилаштовані до великих навантажень автомобільні шляхи у переважній більшості майже щент зруйновані багатотисячними колонами важких фургонів, які в умовах енергетичної кризи спалюють на кілька порядків більше дизельного пального.

Висновок очевидний: залізниця необхідно боротись за пасажирів і замовників вантажних перевезень, бо лише вони можуть зробити її успішною і самодостатньою.

Тоді запропоновані зміни не видаватимуться дивними.

...і плюси

Тож чи варто в умовах недозавантаженої діючої залізниці чекати будівництва нових швидкісних ліній, які, до речі, не зразу стануть рентабельними. Значно ефективніше невідкладно розпочати підготовку існуючих потужностей з метою максимального задоволення потреб пасажирів.

За характером робіт, для цього не потрібні сконцентровані капіталовкладення. Подібні ремонтні роботи щороку виконуються у значних обсягах. Додаткові кошти, в тому числі приватних інвесторів, лише пришвидшать процеси.

Для освоєння якісно нових рубежів відсутня необхідність у відведенні нових земельних ділянок. Існуюча смуга залізниці майже повсюди дозволяє додатково прокласти одну чи навіть дві колії у майбутньому, коли зростуть обсяги перевезень. Виняток можуть становити окремі ділянки для збільшення радіусів поворотів і будівництва шляхопроводів.

Заходи із розмежування руху пасажирських і вантажних потягів, за винятком капітальних робіт, можуть бути виконані силами експлуатаційного персоналу без його істотного збільшення.

Споруди пасажирського господарства, у тому числі вокзали, також можуть використовуватися за призначенням у майбутньому і потребують хіба що оновлення та модернізації.

У кінцевому результаті сучасні потяги «Інтерсіті», крім експлуатаційно-ремонтної бази на столичній станції Дарниця, отримають власні швидкісні колії на просторах України, де зможуть розвивати дійсно високу швидкість без необхідного гальмування перед кожним крутим поворотом і стрілочним переводом. Залізниця при цьому залишиться у виграві, а багаточисленні пасажирів отримають довгоочікуване задоволення від високої якості послуг.

ТОВ «РЕМБУДТРАНС»,
03026, Україна, м. Київ,
пер. Охотський 1-А,
тел. +380 (44) 465-21-65
E-mail: rbt_kiev@ukr.net