УДК 656.21

ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОДХОДА К РЕЗЕРВИРОВАНИЮ ТЕРРИТОРИИ ПРИ ЭТАПНОМ РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

М. В. ЧЕТЧУЕВ
Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I
Санкт-Петербург, Россия

Одно из главных условий развития железнодорожной станции в перспективе – резервирование вокруг неё достаточной территории. О необходимости такого резервирования неоднократно писали в профильной нормативной, научной и учебной литературе, однако в реальности оно практически не обеспечивается. Если разбирать причины данного обстоятельства, то следует обратить внимание на следующее.

Во-первых, в процессе проектирования этапное развитие железнодорожной станции предусматривается на основе прогноза роста размеров перевозок. Используемый прогноз далеко не всегда оказывается точным. Таким образом, территории, отведённой под перспективное развитие станции, оказывается просто недостаточно.

Во-вторых, условие резервирования территории вполне закономерно и обоснованно ограничивается смежным условием – исключить избытки при бронировании земельных участков. Получается, что при проектировании и последующем строительстве резервируется только территория по имеющемуся прогнозу, хотя по факту могла бы быть забронирована большая территория.

В-третьих, технология работы железнодорожных станций со временем меняется (пересматриваются нормы на техническое обслуживание вагонов и опробование тормозов, увеличивается составность поездов и др.). С учётом меняющихся условий эксплуатации изначально предусмотренных резервов территории может оказаться недостаточно.

И в-четвёртых, пожалуй, главная причина – занятие зарезервированной под развитие станции территории другими объектами. Как показывает практика, нередко с появлением новой железнодорожной станции, особенно крупной, вокруг неё начинают разрастаться как другие железнодорожные хозяйства (локомотивное депо, вагонное депо, дистанция пути и др.), так и сторонние предприятия (пути необщего пользования). Размещение и развитие указанных объектов идет, как правило, за счёт территорий, отведённых под перспективное развитие самой станции, и в итоге она оказывается зажатой без возможности существенных переустройств.

Последняя из изложенных причин может быть устранена в результате принципиального изменения подхода к реализации этапного развития станции. Это изменение состоит в том, чтобы на начальном этапе развития железнодорожной станции её пути размещались с охватом всей потребной в перспективе территории. Имеется в виду, что на первом этапе внешний контур путей станции фактически соответствовал полному её развитию, а все необходимые для

последующего наращивания количества путей резервные территории находились по сути внутри самой станции. Пример реализации предлагаемого подхода показан на рис. 1.

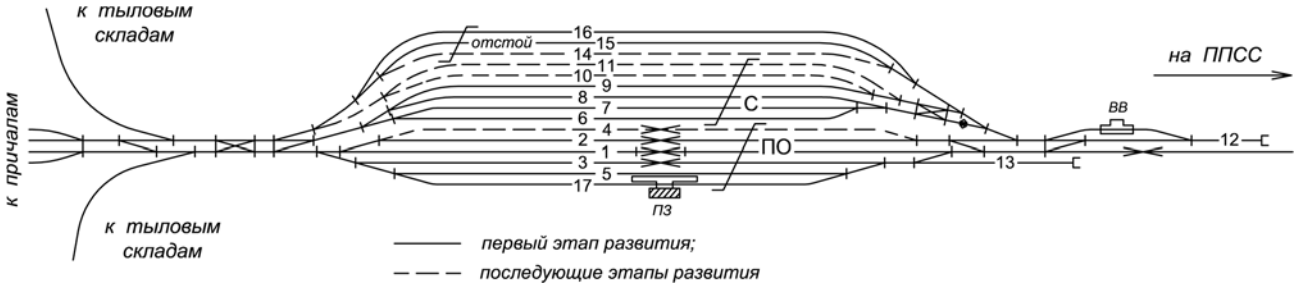

Рис. 1. Реализация предлагаемого подхода к этапности развития на примере типовой портовой станции

Из представленной на рис. 1 схемы портовой станции видно, что вся территория, необходимая для обустройства на максимальное путевое развитие, занимается уже на первом этапе. При этом внутри самой станции имеются резервы (показаны пунктирными линиями) для укладки дополнительных путей.

Одним из недостатков предлагаемого подхода является увеличение объёмов работ и строительной стоимости на начальном этапе развития. Рост объёмов работ будет связан главным образом с необходимостью отсыпки и профилировки земляного полотна на полное путевое развитие, а также в случае электрификации путей – установки опор и ригелей контактной сети исходя из условия появления части путей в перспективе. С точки зрения содержания железнодорожной станции затраты по предлагаемому подходу также возрастут, т. к. потребуется периодическая реализация комплекса мероприятий для предотвращения заболачивания и зарастания резервных территорий.

Однако против описанных недостатков имеется ряд контраргументов. Предлагаемый подход позволяет обеспечить гарантированный резерв территории для последующего развития железнодорожной станции. Затраты на развитие станции в условиях отсутствия резерва территории с высокой долей вероятности повлекут за собой снос и переустройство зданий, сооружений и других объектов, находящихся в необходимых для укладки путей местах. Такие затраты в подобной ситуации будут в разы выше дополнительных капитальных вложений на обустройство станции по предложенному подходу. Кроме того, если речь идёт о реально ожидаемом росте объёмов перевозок, обустройство земляного полотна под полное развитие железнодорожной станции на первом этапе позволит существенно снизить строительную стоимость суммарно по всем этапам, т. к. единовременно его обустроить значительно дешевле, чем на каждый этап развития передислоцировать специальную технику для проведения этих работ. Особенно выигрышна позиция единовременного обустройства земляного полотна, когда через парк путей станции проходит какое-либо искусственное сооружение, например водопропускная труба.