



УДК 625.1(09)

С. В. КритскийПетербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УЗЕЛ:
ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ**

Рассмотрены этапы развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла, зародившегося в середине XIX в. и формировавшегося в соответствии с требованиями конкретного исторического периода. В ходе исследования сделан вывод о том, что в условиях необходимости решения постоянно усложняющихся транспортных задач Петербургский железнодорожный узел не до конца восстановил даже того потенциала, который имел до Великой Отечественной войны, и нуждается в реконструкции, которая должна повысить эффективность его работы и конкурентоспособность железнодорожных перевозок в этом регионе.

Петербург, Ленинград, железная дорога, железнодорожный узел.

Введение

На Северо-Западе России, в Санкт-Петербурге, расположен железнодорожный узел, являющийся одним из крупнейших в нашей стране. Он занимает второе место после Московского по разветвленности сети и объему перерабатываемых грузо- и пассажиропотоков. По характеру перевозок узел является транзитно-местным, с преобладанием выгрузки прибывающих грузов.

1 Зарождение и развитие

Существующая сегодня в Петербурге железнодорожная сеть (рис.), формировавшаяся с середины XIX в., впоследствии расширялась, многократно перестраивалась и реконструировалась с учетом потребностей конкретного исторического периода. Постепенно образовался узел полукольцевого типа, из которого в разных направлениях протянулись более десяти магистральных железнодорожных линий.

Река Нева разделяет Санкт-Петербург на левобережную и правобережную части; эти районы города развивались различными темпами. Формирование железнодорожной сети в левобережной и правобережной частях города также происходило с разной интенсивностью и имело свои особенности. Кроме того, во все времена большое влияние на формирование Петербургского железнодорожного узла оказывал расположенный в городе морской порт. В 1880-х гг., после сооружения Морского канала, по которому суда с глубокой осадкой смогли заходить в новый Петербургский порт, к нему была подведена железнодорожная линия – Портовая (Путиловская) ветвь, существующая и сегодня, – так называемое Северное полукольцо [1]. В годы Первой мировой войны из-за потери Россией прибалтийских портов и перераспределения грузопотоков (вместо английского угля, доставляемого морским путем через Петербург, Ревель и Ригу, промышленность перешла на донецкий уголь, доставляемый по железной дороге), узел стал «задыхаться» [2].

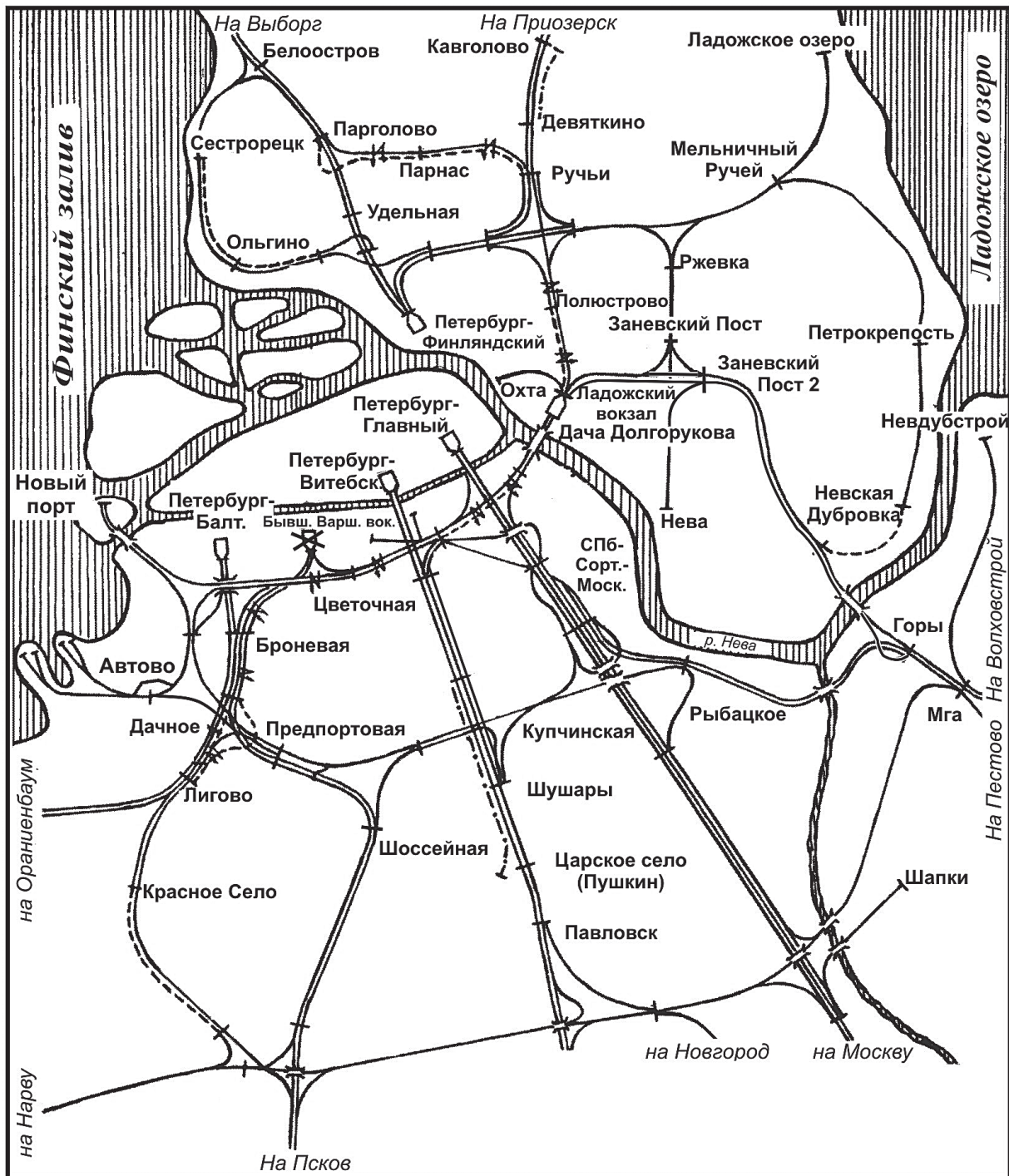


Схема Санкт-Петербургского железнодорожного узла и некоторые его перспективные линии [6]

В 1915–1916 гг. был разработан первый комплексный план развития Петроградского узла. До этого вопросы реконструкции решались каждой из входивших в узел железных дорог (Николаевской, Московско-Виндаво-Рыбинской и т. д.) самостоятельно, без учета общих интересов. Проект предусматривал, в частности, строительство новой, второй портовой линии, проходившей значительно южнее существующей. Из-за революционных потрясений 1917 г. в России и последовавшей вслед за ними Гражданской войны этот план не был осуществлен в полном объеме.

2 Советский и постсоветский периоды

В годы советской власти была достроена новая портовая линия (Южное полукольцо) Рыбацкое – Автово (1929–1930 гг.) с сооружением новой сортировочной станции Предпортовая. Интенсивно развивался Ленинградский узел и в последние предвоенные годы; в 1940 г. была построена еще одна сортировочная станция – Шушары. Для разгрузки узла, на основании опыта перевозок в период войны с Финляндией, в 1940–1941 гг. были введены в эксплуатацию линии Заневский Пост – Горы и Ручьи – Парнас – Парголово [3]. Перед Великой Отечественной войной на отдаленных подступах к Ленинградскому узлу началось грандиозное, ныне почти забытое «Строительство № 75» – сооружение трехсоткилометрового Южного обхода узла (Тихвин – Будогощь – Чудово – Веймарн – Усть-Луга), – прерванное войной при достаточно высокой степени готовности, но в послевоенное время так и не завершенное.

В послевоенные годы какого-либо масштабного железнодорожного строительства в Ленинграде не велось. Узел развивался скорее качественно: электрифицировались отдельные линии и целые направления, на перегонах внедрялась автоблокировка, на станциях – электрическая централизация стрелок и сигналов, строились путепроводные развязки с городскими улицами и магистралями [4]. В связи с отсутствием прямых

маршрутных поездов в Ленинградский порт долгое время использовались лишь отдельные участки Южного полукольца (для внутриузловых передач), а сортировочная система на ст. Предпортовая так и не была восстановлена. В полном, предвоенном, объеме Южное полукольцо было воссоздано только в 2002 г., после восстановления перегона Предпортовая – Автово.

В 1967 г. был разобран участок трассы Варшавского направления до ст. Шоссейная, дублировавший в пределах города через ст. Броневая Балтийский ход; последним звеном этой цепи стало закрытие совсем недавно, в конце 2012 г., станции Санкт-Петербург-Варшавский, что планировалось осуществить еще в предвоенные годы.

В 1983–1987 гг. рядом с существующим в пределах города железнодорожным мостом через Неву был построен еще один, в результате чего перегон Глухоозерская – Дача Долгорукова стал двухпутным.

В конце XX в. по ряду причин (в основном из-за закрытия многих промышленных предприятий в черте Петербурга и усиленного развития автотранспорта) значительно сократилась протяженность промышленных подъездных путей в пределах города.

В начале XXI в. развитие Петербургского узла определялось преимущественно внедрением на главном ходу Октябрьской дороги скоростного движения с одновременным переносом всего грузопотока на Северное направление (через Бабаево). В связи с этим в 2003–2004 гг. была осуществлена реконструкция южной части главной станции узла – Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский. В 2003 г. был открыт новый Ладужский вокзал и одновременно произведена реконструкция участка Дача Долгорукова – Горы (построена новая станция Заневский Пост-2).

В настоящее время ведутся работы по развитию подходов к Петербургскому узлу. В связи со строительством нового морского порта в районе Усть-Луги осуществляется реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Котлы и сооружение Усть-Лужского железнодорожного узла, состоящего из ше-

сти станций. В связи с планируемым переводом всего грузопотока с магистрали Петербург – Выборг, используемой для скоростного движения, ведется строительство новой железнодорожной магистрали Лосево – Каменногорск и реконструкция существующего, смежного с ней участка Каменногорск – Выборг; кроме того, в отдаленном будущем возможно строительство Северо-Восточного обхода узла Манушкино – Токсово [5].

3 Проблемы развития узла

В настоящее время в Петербургском железнодорожном узле существуют «узкие места», создающие трудности в его эксплуатационной работе. К их числу можно отнести, например, однопутный чрезвычайно загруженный перегон Дача Долгорукова – Полустрово Финляндской соединительной линии, вынуждающий направлять грузовые поезда обходными, более дальними маршрутами через Заневский Пост и Ржевку; или отсутствие путепроводных развязок в начальных пунктах соединительной линии Ручьи – Парнас – Парголово, из-за чего при отправлении-прибытии поездов на нее режущим маршрутом часто происходят задержки других поездов у входных сигналов главных направлений.

Необходимо отметить также отсутствие некоторых прямых соединительных ветвей в узле или не слишком удачное расположение таковых. Так, конфигурация примыкания линии со ст. Нева к ст. Заневский Пост-2 делает возможным заезд поезда с узла на ст. Нева только с изменением направления движения и обгоном тепловоза на ст. Заневский Пост-2. Отсутствие прямого соединительного пути между станциями Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и Купчинская ведет к тому, что маршруты грузовых передач между станциями Шушары и Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский и обратно пропускаются по единственному пути (3-й путь Обухово), развязываясь в разных уровнях с магистралью Петербург – Москва, но одновременно пересекая в одном уровне все движение по направлению Петер-

бург – Волховстрой. Частично решавший эту проблему ранее существовавший здесь так называемый 1-й Купчинский путь был разобран в ходе реконструкции 2003–2004 гг. Отсутствие прямой соединительной ветви между станциями Санкт-Петербург-Главный и Глухоозерская вынуждает осуществлять пропуск локомотивов резервом или с пассажирскими вагонами на Ладожский вокзал с обязательным изменением направления движения на ст. Санкт-Петербург-Товарный-Московский или с протяженным объездом по так называемой гитаре (хитросплетению путей особой конфигурации) в Обухово. Из-за отсутствия прямой соединительной линии от ст. Санкт-Петербург-Балтийский к Северному полукольцу грузовые поезда, следующие на эту станцию со стороны Волковской, должны менять направление движения с обгоном тепловоза по ст. Нарвская, где не хватает приемо-отправочных путей.

Из-за неудачного путевого развития ст. Санкт-Петербург-Товарный-Витебский нельзя осуществлять прямой заезд локомотивов со ст. Санкт-Петербург Пассажирский-Витебский в расположенное на станции локомотивное депо – он производится с двумя сменами кабин управления. Также невозможен пропуск грузовых поездов, следующих со ст. Волковская, на главные пути Витебского направления сразу по нечетной горловине: проходные поезда приходится пропускать через парк станции, также имеющий ограниченное количество приемо-отправочных путей. Дополнительные трудности создает отсутствие отдельного главного пути для грузовых поездов на участке Шушары – Царское (Детское) Село при интенсивном движении пригородных электропоездов по этой линии; такой путь существовал в 1934–1941 гг., но после войны не был восстановлен. По причине недостаточного путевого развития технического парка ст. Санкт-Петербург-Пассажирский-Витебский составы пассажирских поездов нередко вынуждены отстаиваться на других станциях узла.

Наконец, до настоящего времени остается открытым вопрос о сооружении отдельной

сортировочной станции в правобережной части Петербургского узла: несмотря на то, что в 1960-х гг. было завершено строительство первой очереди сортировочной системы на станции Ручьи, она так и не была введена в эксплуатацию до настоящего времени.

Заключение

Развитие экономики Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Северо-Западного региона в целом, расширение существующих и строительство новых морских портов в этой части России ставят в число первоочередных проблему необходимости реконструкции Санкт-Петербургского железнодорожного узла, с учетом восстановления ряда существовавших ранее соединительных линий и развязок, что должно повысить эффективность его работы и улучшить конкурентоспособность железнодорожных перевозок в этом регионе по сравнению с автомобильными.

Библиографический список

1. **История** железнодорожного транспорта России. Т. 1 : 1836–1917. – Санкт-Петербург : Академия, 1994. – С. 119.
2. **Образование** и развитие Петербургского железнодорожного узла / С. И. Логинов, М. М. Уздин // Интенсификация эксплуатационной работы на железных дорогах. – Ленинград, 1987. – С. 93–104.
3. **История** железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2 : 1917–1945. – Санкт-Петербург, 1997. – С. 181.
4. **Магистраль** имени Октября / В. М. Юрасов, Б. В. Януш, М. И. Воронин и др. – Москва : Транспорт, 1990. – С. 195–249.
5. **Узловые** перспективы (интервью с зам. начальника отдела узлов и станций ОАО «Ленгипротранс» С. Ивановым) // Строительство и городское хозяйство в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. – 2012. – № 8 (138). – С. 136–138.
6. **Скоростной** и высокоскоростной железнодорожный транспорт. – 2003. – Т. 2. – С. 393.