

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТЕРРИТОРИИ - ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДА МОСКВЫ

Н.А. Ларина

Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия

Аннотация

Территории железнодорожного транспорта составляют порядка 4% всех территорий Москвы и содержат большой потенциал для развития города. В этой связи необходима оптимизация этих территорий с целью высвобождения дополнительных площадей для передачи городу и повышения качества работы самой железной дороги. Высвободившиеся таким образом территории железнодорожного транспорта можно разделить на следующие типы:

- разрывы в городской ткани;
- неэффективно используемые территории;
- складские объекты на территории железных дорог;
- полосы отвода;
- парки отстоя вагонов;
- памятники архитектуры на территории железных дорог.

Реорганизация существующих железнодорожных территорий может принести ощутимый социально-экономический эффект: город приобретет для своего развития дополнительные площади, восстановятся утраченные городские связи между районами, появится целостность архитектурно-пространственной организации городской среды, улучшится транспортная структура и экологическое состояние города. Город приобретет более дружелюбный облик и станет отвечать не только функциональным запросам экономики, но и потребностям общества.

Ключевые слова: Железнодорожные территории, оптимизация, сортировочные станции, грузовые дворы, складские комплексы железных дорог, разрывы в городской ткани

RAILWAY AREA - PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF MOSCOW

N.A. Larina

Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia

Abstract

Territories of the railway transport take about 4% of all territories of Moscow and provide a great potential for the development of the city. That is why it is important to optimize these areas to increase the quality of work of the Railways and free up additional space for transmission to the city. Thus freed territory of rail transport can be divided into the following types:

- The gaps between the regions, because of the rail ways;
- Inefficient use of territories and objects of railway transport in the city;
- Warehouse facilities on the territory of railways;
- Wayside;
- Track yards;
- The architectural monuments on the railway territory;
- Closed and unused territory of railways but not used on purpose;
- The monuments on the territory of Railways architectural ensembles in the territory of Railways: the depot, the water tower, station buildings, office buildings etc.

Reorganization of the existing railway territories can bring socio-economic effect: the city will get additional space for its development, the lost city communication between the districts will recover, the unity of architectural organization of the urban environment will appear, and the transport structure and ecological conditions of the city will improve. The city will become friendlier and will response not only functional needs of economy but also the needs of society.

Keywords: railways, marshalling yards, warehouses, track yards, wayside

Территории железнодорожного транспорта составляют порядка 4% всех территорий города. Основная часть их используется в грузовом сообщении Москвы: грузовые дворы, сортировочные станции, парки отстоя вагонов, складские терминалы. Окупаемость этих объектов несравнима с занимаемыми ими территориями. Кроме того, размещение этих объектов в центре города негативно сказывается на качестве жизни москвичей.

Переработка грузопотоков осуществляется на 11 грузовых дворах. Склады для переработки тарно-штучных грузов занимают 90 тысяч квадратных метров, для тяжеловесных грузов - 40 тысяч квадратных метров. На данный момент они занимают 20% грузовых дворов и сортировочных станций. Многие из них сейчас просто сдаются в аренду, переоборудованы под мелкие склады или не используются вовсе.

Около 30% территорий грузовых, сортировочных и участковых станций (около 500га), заняты парками отстоя вагонов, больше половины которых располагаются в срединной и центральной части Москвы. Также, большую часть территорий составляют полосы отвода. Они могут составлять от 25 до 100 метров в обе стороны от крайних железнодорожных путей. На данный момент на них размещены временные сооружения, гаражи, ангары и прочие хозяйственные постройки. Только территории, примыкающие к Малому кольцу Московской железной дороги (МК МЖД), занимают около 10 тысяч га.

Разрывы в городской ткани районов, которые создают железные дороги города, повышают количество несчастных случаев на железной дороге, препятствуют нормальным коммуникациям для жителей смежных районов, а также районов, по территории которых проходят железнодорожные пути. Еще одним проблемным вопросом являются исторические памятники на территории железных дорог Москвы. Их сохранение в ракурсе сложившейся ситуации находится под большой угрозой.

Приведенные выше факторы обуславливают необходимость переосмысления роли железнодорожных территорий в жизни города и создают предпосылки к их оптимизации. Проблемы железнодорожных территорий можно классифицировать по следующим типам:

— Разрывы в городской ткани – территории железных дорог в структуре города, создающие разрывы между районами.

— Неэффективно используемые территории – территории объектов железнодорожного транспорта в черте города, которые можно реорганизовать, оптимизировать, а также вывести за пределы срединной части города (территории грузовых дворов, сортировочных станций и др.).

— Складские объекты на территории железных дорог - контейнерные терминалы в составе грузовых дворов, складские терминалы вдоль железных дорог, временные складские объекты.

— Полосы отвода – земельные участки, прилегающие к железнодорожным путям, прямо не связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта, которые могут быть

использованы для строительства общественных зданий и сооружений, оказания услуг пассажирам, жителям города, а также для иных целей.

— Парки отстоя вагонов – участки железнодорожных территорий, где размещены вагоны в ожидании отправления, ремонта, пересортировки, мойки, неисправные вагоны и пр.

— Закрытые и неиспользуемые территории – территории, относящиеся к железным дорогам, но используемые не по назначению, (закрытые заводы, станции, вокзалы, депо в аварийном состоянии, железнодорожные пути и др.).

— Памятники архитектуры на территории железных дорог – архитектурные ансамбли на территории железных дорог: депо, водонапорные башни, здания вокзалов, служебные постройки и пр.

Разрывы в городской ткани

На сегодняшний день железные дороги являются одним из мощнейших разделителей территорий города Москвы. Железнодорожные линии, проложенные внутри района, ухудшают экологическую ситуацию, повышают уровень акустического загрязнения, и, в связи с естественным передвижением жителей района, увеличивают число несчастных случаев на железнодорожных переездах. Как следствие, возникают большие перепробеги. Иногда два района, находящиеся в пешеходной доступности друг от друга, вынуждены сообщаться через третий район, причем с ограниченным количеством связей.

Примером является переход между районами Щукино и Покровское-Стрешнево. Район Покровское-Стрешнево располагается в непосредственной близости от метро Щукинская, трамвайных остановок на Авиационной улице, магазинов, аптек и прочей инфраструктуры, но отделен от станции метро железнодорожной веткой Московской кольцевой железной дороги (Рис. 1). Это вызывает постоянную необходимость перехода через железную дорогу по линиям железнодорожных путей. Ситуация усложняется условиями видимости, так как переход через железнодорожные пути находится вблизи труднопросматриваемого поворота. Сводка по несчастным случаям на данном переходе растет с каждым годом. За последние 15 лет на этом участке погибло около 300 человек.



Рис. 1. Участок железной дороги между районами Покровское-Стрешнево и Щукино

Помимо автомобильного сообщения между районами, существует проблема пешеходной доступности от самих станций к жилым районам, отсутствие какой-либо инфраструктуры, связи со станциями метро.

Железнодорожная станция Рижская располагается в 1,2 км от станции метро Рижская на Калужско-Рижской линии Рижская имеет четыре пассажирских платформы, расположенных на двух перегонах между станциями Москва-Пассажирская к юго-востоку и Москва-Товарная к северо-западу. Первая и вторая платформы расположены на обходном двухпутном участке, огибающем с востока основное путевое развитие станции Москва-Пассажирская и станцию Николаевка МЖД, а также множество гаражей.

Близкого перехода к двум другим платформам, а также к платформе Ржевская МК МЖД и станции метро «Рижская» не существует. Ранее переход осуществлялся по Малому Крестовскому путепроводу, (в 1999 году превращённом в мост для газопровода), сейчас проход к нему закрыт. Пешеходный переход осуществляется по улицам через Крестовский путепровод, расположенный севернее. Какая-либо инфраструктура на платформе отсутствует.

Помимо разрывов в городской территории, огромное влияние на среду оказывает акустический дискомфорт. Особенно ясно это проявляется в окраинной и срединной зонах города, где нехватка организованных пересечений улично-дорожной сети с железнодорожными линиями приводит к значительному перепробегу автотранспорта, а жилая застройка, размещаемая вдоль железнодорожных направлений, находится в зоне шумового дискомфорта.

Неэффективное использование территорий

Нынешняя железнодорожная инфраструктура создавалась под командно-административный тип экономики, а за последние 20 лет структура экономики и, соответственно, перевозок кардинально изменилась. Большинство территорий грузовых дворов используются нерационально: пути, складская и перегрузочная инфраструктура занимают только половину территории, а остальное — пустырь. По данным заместителя мэра по транспорту Максима Ликсутова, 65% грузов, проходящих через московскую железнодорожную сеть, — транзит и они городу не нужны. Основная часть грузовых дворов Москвы находится в пределах Малого кольца МЖД. В пределах Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) на данный момент располагаются 11 грузовых дворов и 8 малодеятельных грузовых станций.

Москва-Товарная Рижская. Площадь территории 35,87 га. Здание вокзала построено в 1897—1901 годах в рамках строительства Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (ныне Рижское направление МЖД) по проекту петербургского архитектора С.А. Бржозовского. Строительство вокзала велось под руководством архитектора Ю.Ф. Дидерихса, наблюдение за строительством осуществлял Ф.О. Дворжецкий-Богданович.

Изначально было две отдельные станции: пассажирская и грузовая. В 1963 году объединены в одну станцию Москва-Ржевская. В том же году станция переименована в Москва-Рижская. В связи с небольшой загрузкой Рижского и Савёловского вокзалов в начале 2000-х годов их предлагалось закрыть, перевести пригородные поезда на другие вокзалы (рассматривались и варианты создания новых терминалов) и ликвидировать подъездные железнодорожные пути. Эти планы не были реализованы. 24 октября 2008 года станция была закрыта для грузовой работы в соответствии с Генеральной схемой развития города Москвы.

Москва-Товарная Смоленская. Площадь занимаемой территории 88,59 га. Грузовая станция 1-го класса Смоленского направления Московской железной дороги в Москве (Рис. 2). Основными направлениями работы станции является прием и выдача грузов

повагонными и мелкими отправлениями, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования, а также прием и выдача грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 20 и 30 тонн на подъездных путях. В связи с неудобной транспортной ситуацией грузовой двор не имеет перспектив для развития.



Рис. 2. Москва-Товарная Смоленская

Москва-Товарная Ярославская. Площадь занимаемой территории 87,78 га. Из них 27,2 га планируются к застройке жильем. Используется как погрузочно-разгрузочный центр для станции Лосиноостровская. Грузовой двор может обрабатывать грузы, поступающие с Ярославского хода Московской железной дороги, а также со станций Ростокино и Белокаменная Малого кольца Московской железной дороги, имеет удобные автомобильные выходы на улично-дорожную сеть города Москвы. Станция расположена за пределами Третьего транспортного кольца.

Москва - Бутырская. Площадь занимаемой территории 37,29 га. Станция используется для грузовой работы. Основными направлениями работы станции является прием и выдача грузов повагонными и мелкими отправлениями, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах необщего пользования, а также прием и выдача грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 20 и 30 тонн на подъездных путях. Станция имеет удобное железнодорожное сообщения с точки зрения приема и отправки грузов Савеловско-Дмитровского направления, Белорусского и Ярославского направлений по Алексеевской соединительной ветке, однако подъездные пути станции развиты слабо. В связи со сложным автомобильным проездом через два главных пути Алексеевской соединительной ветки, отсутствием других автомобильных подъездов и небольшой собственной территории двора, грузовой двор не имеет перспектив для развития.

Москва-Товарная Курская. Площадь занимаемой территории 21,84 га. Основными направлениями работы станции является обработка крупнотоннажных и среднетоннажных контейнеров, погрузка-выгрузка из крытых вагонов и работа с изотермическими контейнерами. К станции примыкает подъездной путь завода им. Войтовича (прекратил работу примерно в 2011 году) и московского механического завода «Красный путь» (грузовая работа отсутствует). Пути станции также используются для дневного отстоя составов дальних пассажирских поездов. Станцию обслуживают передаточные поезда со станции Люблино, приходящие преимущественно ночью из-за большого количества пригородных поездов в дневное время. Дальше станции Москва-

Товарная Курская в сторону Курского вокзала грузовые поезда по состоянию на 2013 год не ходят. До укладки 3 главного пути на Горьковском направлении станция имела соединение со станцией Перово-3 и подъездными путями завода «Серп и Молот» (Северный пост). Над путями располагается пешеходный мост, соединяющий Международную улицу, Шоссе Энтузиастов и пассажирскую платформу. Проходные завода «Серп и Молот» располагаются в пешеходной доступности от станции. В связи с закрытием и продажей завода им. Войтовча грузовой двор не имеет перспектив дальнейшего развития.

Москва-Товарная Рязанская. Грузовая железнодорожная станция II класса, расположенная на Казанском и Рязанском направлениях Московской железной дороги, построенная в 1897 году (Рис. 3). На станции расположено большое количество крытых складов, открытых площадок для хранения контейнеров, высокие и низкие платформы для разгрузки вагонов, а также 4 козловых грузоподъемных крана. Максимальная грузоподъемность установленных на станции механизмов для погрузки и выгрузки тяжеловесных грузов составляет 20 тонн. Выполняются маневровые операции по прицепке/отцепке вагонов к сборным поездам и подача/вывоз вагонов под погрузку/разгрузку.

Несколько лет станции «Москва-Пассажирская Казанская» и «Москва-Товарная Рязанская» находятся под единым руководством. В дальнейшем планируется их объединить в станцию «Москва-Казанская» с товарным парком. Формирование почтово-багажных поездов будет проводиться на «Москве-Товарной-Рязанской». Это разгрузит «Москву-Пассажирскую Казанскую». Объединенная станция будет заниматься не только организацией пассажирских перевозок и формированием почтово-багажных поездов, но и грузовой работой, то есть будет универсальной.



Рис. 3. Москва-Товарная Рязанская

Москва-Товарная Павелецкая. Площадь территории 52,92 га. Станция Павелецкого направления Московской железной дороги. Является одной из старейших станций Павелецкого направления, построенных одновременно с Павелецким вокзалом сразу после открытия самой железнодорожной ветки. В расписаниях пригородных поездов указана как Москва-Товарная. Станция находится в промзоне. По этой причине количество пассажиров крайне мало. На станции одна пассажирская платформа. Подход осуществляется по пешеходным настилам. Турникетами не оборудована. Есть одна билетная касса. Грузовой двор имеет удобные автомобильные выходы на улично-дорожную сеть города Москвы и расположен вблизи Третьего транспортного кольца.

Москва-Товарная Киевская. Площадь территории 55,19 га. Первая железнодорожная станция Киевского направления Московской железной дороги. Относится к Московско-Смоленскому региону МЖД. Находится в 4 километрах к юго-западу от Киевского вокзала, электропоезда проходят это расстояние примерно за 5 минут. Рядом со станцией находится депо Москва-Сортировочная. Основными направлениями работы станции является прием и выдача грузов повагонными и мелкими отправлениями, загружаемых целыми вагонами, только на подъездных путях и местах не общего пользования, а также прием и выдача грузов в универсальных контейнерах транспорта массой брутто 20 и 30 тонн на подъездных путях. А также хранение грузов на открытых площадках станции. В связи со сложным автомобильным подъездом через площадь Европы и Бережковскую набережную грузовой двор не имеет перспектив для развития.

Москва-II-Митьково. Грузовая станция «Москва-II-Митьково» состоит из транспортно-складского комплекса, технического парка с приемно-отправочными путями, сортировочными и вытяжными путями. На станции также размещены техническая контора, пост дежурного по станции и маневрового диспетчера, пункт технического обслуживания вагонов. К станции примыкают подъездные пути. По характеру работы станция разделена на два грузовых района общего типа и специализированный (контейнерный терминал). По схеме путевого развития грузовые районы — тупиковые.

На станции расположены крытые склады для хранения грузов, открытые площадки для хранения контейнеров, высокие и низкие платформы для разгрузки вагонов на автотранспорт. Максимальная грузоподъемность установленных на станции механизмов для погрузки и выгрузки тяжеловесных грузов составляет 20 тонн. На станции расположена Московская таможня — Московский железнодорожный таможенный пост, отдел таможенного оформления и таможенного контроля № 5. Планируется реконструкция двора с организацией почтово-багажного распределительного центра для направлений: Екатеринбург, Красноярск, Владивосток, Курск, Харьков, Казань, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Мурманск. В связи с удобным транспортным расположением вблизи Московской кольцевой автомобильной дороги станция имеет все предпосылки для дальнейшего развития.

Ховрино. Площадь занимаемой территории 145,15 га. Узловая станция на главном ходу Октябрьской железной дороги (Ленинградском направлении) в Москве. По характеру основной работы является сортировочной, по объему выполняемой работы отнесена к 1-му классу. В границах станции находятся два остановочных пункта: одноимённая платформа Ховрино, а также платформа Моссельмаш.

От станции отходит большое количество путей к промышленным предприятиям города к востоку от станции, в районе Западное Дегунино. От южной горловины станции начинаются два съезда на станцию Лихоборы Малого кольца МЖД (третий разобран в 1960-е гг.), т.е. станция является передаточной между Октябрьской и Московской железными дорогами. С 2000-х годов почти не использовалась из-за прекращения грузового движения на главном ходу Октябрьской железной дороги. Однако на данный момент идут работы по преобразованию станции в терминально-логистический центр "Ховрино".

Планируется, что крупнейший в Москве транспортно-логистический центр будет заниматься приемом и переработкой контейнерных грузов из портов Северо-Западного региона и стран Балтии. Он также позволит переводить часть грузопотока с крупнотоннажного автотранспорта на железную дорогу, осуществлять его таможенное оформление, складирование и доставку в торговые точки города малотоннажным транспортом. Таким образом, отпадет необходимость заезда в столицу большегрузных автомобилей.

По предварительным данным, перерабатывающая способность центра составит свыше 4,5 миллионов тонн грузов год. Обрабатывать в «Ховрино» будут товары народного

потребления, продукты питания и строительные грузы. Контейнерный терминал позволит также принимать низкотемпературные и скоропортящиеся грузы.

В районе станции «Ховрино» реализуются одновременно несколько проектов. Это строительство четвертого главного пути, пассажирско-технической станции, метродепо, дорожных развязок и эстакад. Терминально-логистический центр «Ховрино» как объект железнодорожной инфраструктуры и станция «Ховрино» будут взаимосвязаны по всем техническим параметрам. А также строительство одноименной станции метро Замоскворецкой линии.

Подмосковная. Площадь занимаемой территории 61,38 га. Узловая железнодорожная станция Рижского направления Московской железной дороги в Москве, расположенная в районе Сокол. Железнодорожные пути идут от станции в трёх направлениях: от западной горловины станции вдоль улицы Константина Царёва на МК МЖД к станции Серебряный Бор, а также в сторону Ржева и Рижского вокзала (по Рижскому направлению МЖД). В границы станции Подмосковная входят платформы Красный Балтиец, Ленинградская и Покровское-Стрешнево, так как первые две расположены в непосредственной близости, а на платформе Покровское-Стрешнево до недавнего времени существовало путевое развитие, относящееся к станции Подмосковная. Путевое развитие насчитывает более 30 путей, не считая путей, относящихся к депо. На станции планируется создание контейнерного терминала.

Кунцево-II. Площадь занимаемой территории 81,16 га. Железнодорожная станция Белорусского направления МЖД на тупиковой линии Кунцево-1 — Усово в Москве и Московской области. По характеру основной работы является грузовой, по объёму выполняемой работы она отнесена к 1-му классу. Кроме основного путевого развития внутри МКАД, в границах станции находится пост с платформой Ромашково в Московской области, где ответвляется не электрифицированная линия на Рублёво. Имеет прямое сообщение электропоездами с пунктами Савёловского и Курского направлений (через Алексеевскую соединительную линию). На станции планируется комплексная реконструкция грузового двора и станции примыкания. Станция имеет удобное расположение в непосредственной близости от МКАД.

Складские объекты на территории железных дорог

Отдельными резервами территорий могут служить логистические центры и контейнерные терминалы в центральной и срединной части города. В настоящий момент дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ДТСК) находятся в ведении железных дорог - филиалов РЖД. Общая площадь терминально-складской инфраструктуры компании - 5,6 млн м². Износ основных фондов составляет от 43 до 71%.

В соответствии с докладом Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД», в настоящий момент на территории города Москвы осуществляют складскую работу на 11 грузовых дворах:

1. Москва - Товарная Павелецкая;
2. Москва - Товарная Курская;
3. Москва - Товарная Рязанская;
4. Москва - Товарная Киевская;
5. Москва - Товарная Смоленская;
6. Москва – Бутырская;
7. Москва - Товарная Ярославская;
8. Кунцево – II;
9. Подмосковная;
10. Москва - II – Митьково;
11. Ховрино.

Учитывая, что общие площади этих территорий мы подробно рассмотрели в предыдущем параграфе, то рассматривать их по отдельности нет необходимости.

Помимо грузовых дворов на территории железных дорог Москвы существует около 30 грузовых, сортировочных и пассажирско-грузовых станций. Из них на 8 станциях, предусмотренных для складской и грузовой работы, деятельность по хранению и погрузке-разгрузке грузов осуществляется мало или не осуществляется вообще:

1. Бойня;
2. Перово;
3. Бескудниково;
4. Владыкино;
5. Канатчиково;
6. Бутово;
7. Царицыно;
8. Пресня.

В соответствии с докладом Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД», объем грузовых перевозок РЖД снизился за последние 20 лет почти в 2,5 раза. Причинами снижения грузооборота является ряд факторов:

- смещение технологии работы Московского железнодорожного узла на организацию новых видов пассажирских перевозок;
- несоответствие терминально-складской инфраструктуры железных дорог города Москвы современным требованиям грузооператоров и грузовладельцев;
- моральный и физический износ терминально-складской инфраструктуры;
- перенос грузовладельцами грузопереработки в Московскую область и переключение доставки на автомобильный транспорт;
- ограниченная пропускная способность улично-дорожной сети в местах примыкания;
- отсутствие площадей для развития полноценной терминально-складской инфраструктуры.

Приведенные выше факты свидетельствуют о неэффективности существующих терминально-складских комплексов.

Также в соответствии с вышеуказанным докладом "... за последние 30 лет построено не более 22% существующей терминально-складской инфраструктуры на местах общего пользования Московского ж.д. узла, более 76% грузовых обустройств имеют 100% или близкий к 100% износ, порядка 25% производственных участков не эксплуатируются..."

Рассмотрим некоторые грузовые станции более подробно.

Бойня. Грузовая железнодорожная станция Московской железной дороги в Москве (Рис. 4). Названа в связи первоначальным назначением — обслуживанием городской бойни. Располагается в Нижегородском районе, между Третьим транспортным кольцом и Волгоградским проспектом. Фактически состоит из двух отдельных станций — Бойня-Город (располагается севернее, у Скотопрогонной улицы) и Бойня-Товарная (ближе к Волгоградскому проспекту).

Под западной горловиной станции Бойня-Товарная находится станция метро «Волгоградский проспект», над ней — эстакада Волгоградского проспекта. С восточной

стороны станции соединяются с Малым кольцом Московской окружной дороги, а также станцией Новопролетарская. Станция Бойня-Город тупиковая. От станции Бойня-Товарная на запад отходит путь к бывшей станции Симоново, сейчас не функционирующий. Станция имеет перспективы для создания грузового терминала.



Рис. 4. Станция Бойня

Бескудниково. Площадь занимаемой территории 19,69 га. Железнодорожная станция первого класса Савёловского направления Московской железной дороги на территории Москвы в 10 км от Савёловского вокзала. Станция обслуживает асфальтобетонный завод, бетонный завод №1 («Мосинжбетон»), завод «Мокон», Бескудниковский комбинат строительных материалов, МГУП «Мосводоканал», московскую военную базу МВД РФ, ООО «Компас». Однако большие перспективы дальнейшего развития в грузовом сообщении у станции отсутствуют.

Владыкино. Железнодорожная станция четвёртого класса Малого кольца Московской железной дороги. Распологается между Ботаническим садом РАН и промзоной, над станцией метро «Владыкино». У западной горловины станции — эстакада Алтуфьевского шоссе. В границах станции находится один из двух на Малом кольце переездов со шлагбаумом — с Сигнальным проездом, соединительная ветвь №4 Владыкино-Московское — Бескудниково. От станции отходят подъездные пути к прилегающим предприятиям, а также соединительная ветвь на Савёловское направление МЖД. До 1960-х годов также действовала соединительная ветвь на Октябрьскую железную дорогу, позже она была заброшена и разобрана. Через станцию курсирует 35-40 пар полносоставных грузовых поездов в сутки (по состоянию на 2011). В связи с небольшой собственной территорией производственного участка станция не имеет перспектив для развития в качестве складского терминала.

По заявлению и.о. начальника Московской дирекции по управлению терминально-складским комплексом Анатолия Логинова, разработана Программа развития терминально-складского хозяйства. В рамках данной программы будут осуществлены реконструкция ряда грузовых дворов по семи направлениям МЖД, а также строительство и реконструкция терминалов инертных грузов по станциям Солнечная, Москва-товарная Ярославская, Люберцы-2 и др. Сейчас готовится технико-экономическое обоснование для выделения необходимого объёма финансирования.

Кроме того, на существующих терминально-логистических комплексах (на станциях Москва-товарная Ярославская, Москва-товарная Рязанская, Москва-товарная Павелецкая, Москва-Бутырская, Кунцево-2) планируется построить объекты складского

хозяйства для переработки и хранения других видов грузов, поступающих на Московскую магистраль.

Зоны отчуждения железных дорог

Территории железных дорог Москвы с момента своего возникновения образовывали вторичную структуру относительно главных районов города, так как исторически находились, по большей части, за пределами города. Только с появлением Малого кольца МЖД и присоединением территорий внутри него к Москве, эти территории стали считаться частью города. Однако их статус для города остался по-прежнему второстепенным. Что привело к формированию бросовых территорий на протяжении путевого сообщения железных дорог. Сейчас повсеместно можно увидеть вдоль железнодорожных путей временные постройки металлических гаражей, полуразрушенные складские комплексы, промышленные объекты и другие постройки. Эти «живописные сооружения» располагаются на всем протяжении железных дорог, искажая архитектурный облик города, повышая криминогенный уровень и нанося экологически и социально-экономический урон территориям города и их жителям. Площадь занимаемых территорий в Москве железнодорожным полотном с полосами отвода в составе - 2,85 тыс. га. Из них около 850 га приходится на полосы отвода.

Парки отстоя вагонов

Парки отстоя вагонов – одна из основных проблем современной железной дороги. До настоящего времени мы можем наблюдать совершенно дикую картину нахождения парков отстоя в самом центре города. Проезжая, например, мимо Ярославского грузового двора можно увидеть составы грузовых вагонов протяженностью от начала станции до Рижской эстакады. По предварительным подсчетам, от 20 до 50 % территорий сортировочных и участковых станций заняты парками отстоя вагонов, больше половины которых располагается в срединной и центральной части Москвы. В парки отстоя вагонов входят не только составы в ожидании разгрузки, но и подлежащие ремонту и демонтажу (Рис.5). По предварительным подсчетам площади этих территорий могут составлять порядка 200 гектар на территории Москвы.

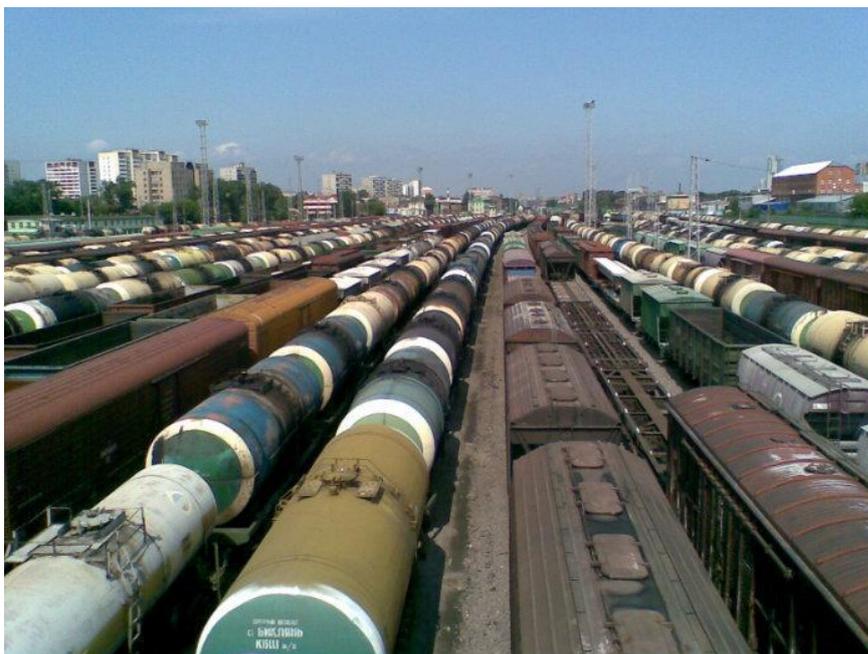


Рис. 5. Парк отстоя вагонов Перово – Сортировочное

Закрытые, неиспользуемые территории

Историческое формирование железных дорог Москвы привело к возникновению большого количества неиспользуемых территорий железных дорог. К таким территориям относятся закрытые станции, разрушенные депо, складские комплексы, закрытые железные дороги.

Бутово. Остановочный пункт Курского направления Московской железной дороги в одноимённом районе Москвы. Относится к Московско-Курскому региону МЖД. В 80-х годах станцией осуществлялась местная грузовая работа на подъездных путях, крытом складе, открытой площадке и повышенных путях. Для стоянки сборных поездов существовал приёмотправочный путь между 3 и 4 главными путями (сейчас законсервирован со снятием стрелок). К станции примыкал подъездной путь к птицефабрике «Коммунарка». Подъездной путь был закрыт ещё в 90-х годах.

Все стрелки на главных путях сняты, светофоры отключены и законсервированы. Грузовые устройства закрыты, но не демонтированы. В хорошем состоянии находятся крытый склад, открытая площадка, повышенный путь. В графиках движения поездов станция Бутово перестала обозначаться.

Памятники архитектуры на территории железных дорог

С момента появления железных дорог, внешний облик и планировочные решения прирельсовых территорий претерпевали сильные изменения. Композиционно, железная дорога формировалась по типам классов. Деление это было обусловлено техническими причинами – максимальным пробегом паровоза без дозаправки водой. Самыми крупными были станции I класса, там имели остановку все поезда, производилась смена локомотивов, находилось основное круглое паровозное депо. Пока менялся локомотив – пассажиры успевали пообедать в вокзальном ресторане. Между ними были станции II класса, стоянка там была короче, и паровоз менялся только у грузовых поездов. Вокзалы были меньшего размера, а круговое депо было оборотным. Между ними находились станции III класса, без своих депо. Но на каждой станции стоял резервный паровоз, а на первом этаже станционного здания находился поворотный круг. На станциях IV класса происходила только дозаправка паровоза водой. И вполне естественно, что здания вокзалов возводились соответственно классу станции и в такой же последовательности. Между станциями располагались линейно-путевые здания, выполненные в том же архитектурном стиле. Таким образом, железная дорога представляла собой единый архитектурный ансамбль. Все здания выполнялись в едином стиле.

Каждое направление Московской железной дороги обладает огромным историческим резервом, который необходимо сохранить. Большое количество архитектурных памятников сосредоточилось на Московской окружной железной дороге. Данная железная дорога предназначалась для осуществления грузовых и пассажирских перевозок между всеми 10 магистральными железнодорожными направлениями столицы, включая 9 направлений Московской Железной дороги и 1 направление Октябрьской железной дороги. С радиальными направлениями Малое кольцо окружной железной дороги связано 22 соединительными ветвями. Решение о сооружении дороги было принято осенью 1897 года, а в 1907 году по Малому кольцу был отправлен первый поезд, 20 июля 1908 года было открыто регулярное движение поездов.

Станция Подмосковная построена в 1901 году в рамках строительства Виндавской железной дороги (ныне Рижское направление МЖД). К открытию движения по дороге было сооружены: паровозное депо веерного типа с поворотным кругом и водокачка с угольным складом для экипировки паровозов. От этой станции отправлялись поезда до открытия Виндавского вокзала в сентябре 1901 года, первый поезд отправился 2 июля 1901 года.

В 1938 году на станции был построен соединительный путь со строящимся электродепо «Сокол», через который Московский метрополитен стал получать вагоны с завода. До открытия платформы Красный Балтиец в 1945 году пассажирское движение осуществлялось через станцию. Примерно с того же года попасть на платформу Красный Балтиец можно было по пешеходному мосту, проходящему над путями станции. В 1940-е годы станция являлась крупнейшей сортировочной станцией Московского железнодорожного узла.

На станции сохранилось деревянное здание вокзала (ул. Космонавта Волкова, д. 10, стр. 2), а также комплекс деповских построек: водонапорная башня, здание паровозного депо веерного типа с поворотным кругом, административное здание (кантора депо) и дом для персонала, обслуживающего башню. Все здания построены в 1901 году в стиле «модерн» и являются единым архитектурным ансамблем — последним, уцелевшим на линии Московско-Виндавской железной дороги; все остальные её станции были частично или полностью разрушены в годы Великой Отечественной войны.

До открытия Виндавского (современного Рижского) вокзала 11 сентября 1901 года Подмосковная служила конечной станцией Московско-Виндавской железной дороги, а её вокзал выполнял функции одного из столичных вокзалов в период с июля по сентябрь 1901 года. С декабря 2008 года здания Подмосковной являются памятниками истории и архитектуры регионального значения и находятся под государственной охраной. В настоящее время комплекс исторических сооружений используется как ремонтное депо для тепловозов и паровозов, воссоздан паровозный цех. С 2006 года Подмосковная является туристическим объектом — по станции и депо проводятся регулярные экскурсии для всех желающих (Рис. 6). Каждое воскресенье с Рижского вокзала на Подмосковную отправляется ретропоезд на паровозной тяге. Во время экскурсии можно увидеть исторические здания станции, а также наблюдать разворот паровоза на поворотном круге и заправку паровоза водой.



Рис. 6. Станция Подмосковная

20 января 2013 года движение «Архнадзор» и издание «Фронде ТВ» сообщили о начавшихся работах по сносу одного из строений вокзала. Все работы были приостановлены силами общественности и представителями инспекций ОАТИ и Мосгорнаследия.

На станции Ховрино находятся локомотивное депо и вагоноремонтное депо. Имеется Музей истории депо Ховрино. У локомотивного депо установлен электровоз-памятник ВЛ23-456. С 1972 по 1997 год также был выставлен Тепловоз Щэл1, в настоящее время передан в железнодорожный музей Варшавского вокзала в Санкт-Петербурге.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что вокруг железных дорог на данный момент сформировались территории, которые могут служить резервами для последующего развития города.

Железные дороги являются мощнейшим труднопреодолимым разделителем территории. Перегоны, станции обслуживания и другие технические объекты, являющиеся источником шума и загрязнения, занимают значительные территории города, что ведет к их неэффективному использованию.

Реорганизация существующих железнодорожных территорий может принести ощутимый социально-экономический эффект: город получит для своего развития дополнительные площади, восстановятся утраченные городские связи между районами, появится целостность архитектурно-пространственной организации городской среды, улучшится транспортная структура и экологическое состояние города в целом. В результате, город приобретет более дружелюбный облик и станет отвечать не только функциональным запросам экономики, но и потребностям общества.

Литература

1. Канунников М.Н. Многофункциональные комплексы в прирельсовых территориях современного города (на примере Москвы): дисс. канд. арх. - М.: МАРХИ, 2002.
2. Коротаев В.П. Дороги, которые нас разделяют – что делать? О перспективах реорганизации Московского железнодорожного узла. Архитектурный Вестник №3 (108) 2009. [Сетевой ресурс]. – URL: <http://archvestnik.ru/node/1897>
3. Егоров Ю. Из Москвы в Петербург со всеми остановками. Архнадзор, 23 Июля 2012 [Сетевой ресурс]. – URL: <http://www.archnadzor.ru/2012/07/23/iz-moskvyi-v-peterburg-so-vsemi-ostanovkami/>
4. Rail. Issue 73, October 16 - October 29 2013, -С. 20-22.
5. The New Encyclopedia Britannica. - Chicago: Encyclopedia Britannica Inc., 1995. - С. 155-158.
6. Railway Gazette International. Quadrant House, Sutton, Surrey, SM2 5AS, Great Britain, 2000. - С. 25-26.

References

1. Kanunnikov M.N. *Mnogofunkcionalnie kompleksy v prirelsovih territoriyah sovremennogo goroda (na primere Moskvy)* [Multifunctional complexes in the modern city railroad area (the example of Moscow) (dissertation Ph.D. in Architecture)]. Moscow, 2002.
2. Korotaev V.P. *Dorogi, kotorye nas razdelyaut - chto delat? O perspecivah reorganizacii Moscovscogo jheleznodorojhnogo uzla* [Roads that divide us - what is better to do? On the prospects of reorganization Moscow railway junction]. Available at: <http://archvestnik.ru/node/1897>

3. Egorov U. Iz Moskvy v Peterburg so vseimi ostanovkami [From Moscow to St. Petersburg with all railway stops]. Available at: <http://www.archnadzor.ru/2012/07/23/iz-moskvyi-v-peterburg-so-vsemi-ostanovkami/>
4. Rail. Issue 73, October 16 - October 29 2013, p. 20-22.
5. The New Encyclopedia Britannica. Chicago: Encyclopedia Britannica Inc., 1995, p. 155-158.
6. Railway Gazette International. Quadrant House, Sutton, Surrey, SM2 5AS, Great Britain, 2000, p. 25-26.

ДАнные ОБ АВТОРЕ

Ларина Наталия Андреевна

Преподаватель, кафедра «Архитектура промышленных сооружений», Московский Архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
e-mail: Nataliya.larina@gmail.com

DATA ABOUT THE AUTHOR

Natalia Larina

Lecturer, Department of «Architecture of industrial buildings», Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
e-mail: Nataliya.larina@gmail.com