



**СОВЕТ  
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ**  
по вопросам деятельности ОАО «РЖД»  
при Правительственной комиссии  
по транспорту Российской Федерации

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ /2018-ЭЗ  
Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО  
по проекту «Электрификация участков Ожерелье-Узловая-Елец и Ртищево-  
Кочетовка Московской и Юго-Восточной железных дорог»**

Совет потребителей рассмотрел представленные материалы касательно проекта электрификации участков Ожерелье – Узловая - Елец и Ртищево-Кочетовка Московской и Юго-Восточной железных дорог и сообщает следующее.

Анализ представленных материалов показывает, что при положительных эффектах реализации проекта для грузовых перевозок, в отношении пассажирских перевозок железнодорожным транспортом существует ряд вопросов требующих дополнительных комментариев и обоснования.

**1. Обоснование необходимости в высвобождении существующего хода Москва – Рязань – Мичуринск – Грязи от пассажирских поездов**

В ТЭО проекта в качестве аргумента, обосновывающего необходимость переноса пассажирских поездов с существующего хода Москва – Рязань – Мичуринск – Грязи указывается, что «на период до 2025 года в Московском железнодорожном узле предлагается организация объединенного Южного вокзала на базе Павелецкого вокзала, с переключением на него «южных» поездов, курсирующих с Рязанского и Курского направлений, в том числе в связях с Крымским полуостровом».

В качестве дополнительного обоснования предлагаемого решения о переносе движения поездов, считаем целесообразным включить в ТЭО:

- прогноз увеличения пассажирских перевозок до 2025 г. на всем южном направлении, с выделением (а) существующих пар поездов, переключаемых на участок и (б) пар поездов, формирующихся в результате роста объема перевозок;
- оценку экономических эффектов от организации объединенного Южного вокзала на базе Павелецкого вокзала, в том числе оценку возможности Павелецкого вокзала принять дополнительные поезда и обеспечить планируемый пассажиропоток;
- оценку перспективного грузового движения на высвобождаемом участке.

**2. Риски увеличения времени в пути и возможности для их минимизации.**

По предварительным оценкам переключение пассажирских поездов с направления Москва-Рязань-Грязи (Рязанский ход) на участок Москва-Ожерелье-Елец-Грязи удлиняет маршрут поездов Центр-Юг более чем на 70 км, что может привести к увеличению времени в пути для пассажира, если не будет ускорено их движение в результате специализации путей под «пассажирское» движение. Согласно

предлагаемой схеме, переключению подлежит до 51 пары поездов до 2025 года<sup>1</sup>.

Из них:

- 24 пары поездов с направления Москва (Воскресенск) – Рыбное – Грязи (могут быть замедлены в связи с увеличением пробега примерно на 70 км);
- 19 пар поездов с направления Москва (Столбовая) – Тула – Узловая/Курск (часть из них, возможно, будет замедлена в связи с необходимостью прохождения остающегося неэлектрифицированным участка Тула — Узловая с двумя сменами локомотивов);
- 8 пар поездов с участка Ожерелье – Узуново – Павелец – Богоявленск – Грязи (могут быть замедлены в связи с увеличением пробега примерно на 70 км).

*Справочно: В настоящее время на участке Москва – Воронеж наиболее быстрые поезда преодолевают расстояние за время от 6 ч 20 мин до 7 часов. По направлению Москва – Ожерелье – Елец – Воронеж (которое примерно на 70 км. длиннее) время в пути будет 8,92 ч.<sup>2</sup>*

В этой связи, необходимо включить в ТЭО оценку влияния удлинения маршрутов (~на 70 км) на время пассажиров в пути (в том числе, с учетом возможного ускорения движения поездов в результате специализации линии под «пассажирское» движение). В случае увеличения времени в пути для пассажиров, представить оценку его влияния на оборот составов и потребность в вагонах; на пассажиропоток с учетом возможного переключения пассажиров на другие виды транспорта.

### **3. Альтернативные варианты организации движения пассажирских поездов при освобождении от пассажирского движения Рязанского хода**

В ходе предварительного анализа движения поездов были определены ряд потенциальных альтернативных вариантов выхода поездов с Павелецкого вокзала на существующий ход, в частности: 1) по линии Узуново – Рыбное, 2) по линии Узуново – Павелец – Богоявленск, с возможным усилением этих направлений (вторые пути, двухпутные вставки, оба направления уже электрифицированы), а также участка Богоявленск – Кочетовка.

Данные альтернативные направления на 60-70 км короче, чем предлагаемое в качестве основного для движения поездов на юг через Узловую и Елец.

<b>Участок движения</b>	<b>Расстояние, км</b>
<i>Москва-Пасс.-Казанская – Грязи-Воронежские</i>	467
<i>Москва-Пасс.-Павелецкая – Грязи-Воронежские (через Узуново-Павелец-Богоявленск)</i>	464
<i>Москва – Пасс.-Павелецкая - Грязи-Воронежские (через Ожерелье-Узловая-Елец)</i>	<u>540</u>

*Данные предоставлены Дирекцией тяги – филиал ОАО «РЖД»*

<sup>1</sup> Основные исходные данные и результаты «Технико-экономического обоснования проектов электрификации направления Ожерелье – Узловая – Елец в увязке с реализацией проекта электрификации направления Ртищево – Кочетовка», с.29

<sup>2</sup> Презентация «Электрификация участков Ожерелье – Узловая – Елец и Ртищево – Кочетовка Московской и Юго-Восточной железных дорог», с.9

В этой связи, целесообразно дополнить материалы по проекту сравнительным анализом предлагаемого в проекте решения по организации пассажирского движения с возможными альтернативными вариантами.

#### **4. Анализ влияния проекта на Московский транспортный узел (МТУ).**

В представленном ТЭО к проекту «Электрификация участков Ожерелье-Узловая-Елец и Ртищево-Кочетовка Московской и Юго-Восточной железных дорог» (Проект) не приводится анализ влияния проекта на МТУ.

Перевод 43 пар дальних пассажирских поездов на Павелецкое направление без развития инфраструктуры затруднит пассажирское движение в рамках МТУ.

В частности, перевод к 2025 году дополнительных пар поездов дальнего следования на Павелецкое направление в текущем состоянии создаст дефицит пропускной способности участков Москва Павелецкая-Домодедово и Ступино-Ожерелье в утренние и вечерние пиковые часы. По предварительным оценкам сокращение размеров пригородного движения на Павелецком направлении составит 20 пар поездов. На участке Ступино-Ожерелье движение 25% пригородных поездов из Москвы будет ограничено Домодедово или Ступино.

С учетом этого, считаем необходимым дополнить ТЭО анализом влияния реализации Проекта на движение в рамках МТУ. На основании полученных результатов внести в Комплексный проект развития МТУ мероприятия по развитию инфраструктуры Павелецкого направления, которые обеспечат выполнение запланированных к 2025 году объемов пригородного и дальнего пассажирского движения.

#### **5. Электрификация Новомосковского узла.**

Согласно представленным материалам, «существующую электрификацию Новомосковского узла на постоянном токе (участок Маклец – Урванка – Бобрик–Донской), где обращаются местные электрички, предлагается сохранить на постоянном токе, либо выполнить ее перевод на переменный ток в составе отдельного титула».

Учитывая потребность в прямых маршрутах электричек между полигонами существующей изолированной электрификации (участок Маклец – Урванка – Бобрик–Донской) и планируемой электрификации участка Ожерелье-Узловая-Елец, целесообразно провести дополнительный анализ вариантов электрификации с учетом имеющегося и перспективного транспортного обеспечения региона, наличия подвижного состава, позволяющего обеспечить перевозки, экономического эффекта для всех участников перевозки.

#### **6. Оценка пропускной способности участка Ртищево – Кочетовка.**

В обосновывающих материалах проекта электрификации участка Ртищево – Кочетовка (раздел тяговых расчетов), представлен расчет и общий анализ достаточности пропускной способности инфраструктуры, при котором коэффициент заполнения не превышает 0,5.

Для более полной оценки пропускной способности данного участка, необходимо дополнить материалы соответствующим анализом пропускной способности в интенсивный час.

Совет потребителей в целом поддерживает целесообразность реализации проекта по электрификации участков Ожерелье-Узловая-Елец и Ртищево-Кочетовка Московской и Юго-Восточной железных дорог, но рекомендует ОАО «РЖД» уточнить его технико-экономические параметры с учетом обозначенных выше комментариев.