

# Пассажирский рельсовый транспорт Флориды

**Пассажирскому рельсовому транспорту в штате Флорида (США) не всегда уделялось должное внимание. Здесь потерпели неудачу несколько весьма ценных инициатив в области развития региональных и междугородных железнодорожных сообщений. В качестве примеров можно назвать отложенный проект прокладки региональной линии в районе города Орlando и неоднозначное отношение к строительству высокоскоростной железнодорожной линии.**

Однако в южной части штата Флорида складывается иная ситуация. Tri-Rail (рис. 1), одна из наиболее новаторских и инициативных пригородных компаний, созданная в конце XX в., перевозит пассажиров в коридоре длиной 115,2 км Уэст-Палм-Бич — Майами. К этой линии, приобретенной властями штата у грузовой компании CSX Transportation (CSXT) за 264 млн. дол., в центре Майами примыкает эксплуатируемая компанией Miami-Dade Transit линия Metrorail (рис. 2) протяженностью 35,2 км, по большей части проложенная на эстакаде. Обе компании активно модернизируют инфраструктуру и подвижной состав, стремятся к расширению сфер деятельности и в итоге приобретают новых пассажиров.

Между станциями Форт-Лодердейл и Помпано-Бич Tri-Rail построила второй путь параллельно существующему по трассе линии бывшей железной дороги Seaboard Air Line. Стоимость проекта, включая обустройство новой системы сигнализации, составила 333 млн. дол., из которых 77 % в виде гранта предоставила Федеральная транспортная администрация (FTA). В феврале 2004 г. объем перевозок Tri-Rail достиг максимума за предшествующие 10 лет: ежедневно она перевозила в среднем более 10 тыс. чел., но 5 марта поездами компании воспользовались уже более 11,1 тыс. пассажиров, причем особых событий, сопряженных с при-

сутствием большой публики, в этот день не было. Достигнутый максимальный уровень важно отметить еще и потому, что он пришелся на период сооружения второго пути и, соответственно, опозданий поездов вследствие проведения строительных работ.

Развитие внутригородской линии Metrorail идет более медленными темпами, но планируют в течение 10 лет продлить существующую и построить новые линии (в основном наземные обычного типа), так что общая протяженность сети Metrorail будет удвоена, тем более что она является ключевой в перспективном плане развития

общественного транспорта региона Майами, утвержденном в ноябре 2002 г. При этом для формирования местных фондов финансирования был принят дополнительный налог в размере 0,5 %. План предусматривает в общей сложности сооружение 142,2 км линий скоростного рельсового транспорта и значительное увеличение парка автобусов. Возможно, в округе Майами-Дейд получит развитие такой вид транспорта, как скоростные автобусы, маршруты которых пройдут по выделенным полосам.

Первый участок линии Metrorail стоимостью 1 млрд. дол. был открыт в мае 1964 г. Тогда планировалось построить сеть наземных и надземных линий общей протяженностью 80 км, однако средства на реализацию этой программы так и не были получены. Положение изменилось, когда деловые круги и власти заявили о нежелании входить в число двух или трех муниципалитетов страны, отличающихся самыми сложными транспортными проблемами.

В первые годы существования транспортную систему Metrorail называли дорогой, ведущей в никуда. Теперь же она ежедневно перевозит около 50 тыс. пассажиров, и их чис-



Рис. 1. Поезд компании Tri-Rail вблизи станции Бока-Ратон



Рис. 2. Поезд линии Metrorail на станции Коконат-Глоув

ло растет. По данным Американской ассоциации общественного транспорта, в третьем квартале 2003 г. Metrorail среди 14 систем рельсового транспорта страны, обслуживающих пригородные и городские сообщения, занимала первое место по росту объема перевозок, который составил 3,5%. При этом еще только две транспортные системы отметили рост перевозок: SEPTA в Филадельфии (на 1,03%) и метрополитен Вашингтона (на 0,42%). К тому же Metrorail фактически не является сетью, но она, возможно, самая загруженная в США среди транспортных систем, эксплуатирующих всего одну линию.

Однако резервы Metrorail ограничены. Неудовлетворенный спрос на перевозки особенно велик в западной части агломерации Майами, примыкающей к национальному парку Эверглейдс.

Особого внимания требуют коридоры северный и восточно-за-



Рис. 3. Вагон системы Metromover на станции Найт-Сентр

падный. Северный коридор протяженностью 15,2 км пройдет от станции Доктор-Мартин-Лютер-Кинг линии Metrorail до линии Майами-Дейд — Броуорд. Планируется, что на этой линии будет семь станций. Коридор восток — запад будет состоять из двух участков: первый, длиной 9,6 км, соединит две главные автомагистрали штата Флорида Florida Turnpike и Palmetto Expressway, второй, длиной 17,9 км, пройдет от автомагистрали Palmetto Expressway через международный аэропорт Майами и деловую часть города в Порт-Майами.

Остальные запланированные линии общей протяженностью около 100 км по приоритету ранжируются следующим образом: Earlington Heights длиной 5 км от станции Эрлингтон-Хейтс линии Metrorail до мультимодального терминала Майами (северный подход); Baylink длиной 8,2 км из Майами в Саут-Майами-Бич; коридор Kendall длиной 24 км с участками восток — запад и север — юг; северо-восточная линия длиной 21,8 км из центра Майами через Литтл-Гаити до 215-й стрит; состоящая из двух участков линия длиной 33,6 км вдоль федеральной трассы US 1 до Флорида-Сити; линия длиной 7,2 км от станции Даглас-роуд линии Metrorail до мультимодального терминала (южный подход).

Проекты новых линий сети Metrorail ожидали своей очереди наряду с рядом других, чтобы пройти положенный цикл от предварительного рассмотрения транспортным управлением штата Флорида через этап проектирования до долгожданной гарантии полного финансирования. Компания Miami-Dade Transit уже получила 100 млн. дол. на строительство нового участка от станции Эрлингтон-Хейтс до мультимодального терминала.

Помимо строительства новых линий, Metrorail имеет и другие возможности для улучшения обслуживания пассажиров. Парк вагонов, состоящий из 136 ед., экс-

плуатируется более 20 лет, срок их модернизации, осуществляемой обычно в середине срока службы, прошел. Капитальный ремонт, ориентировочная стоимость которого составляет 300 млн дол., можно провести за счет средств, сформированных из транспортного налога. Предполагаемые работы предусматривали ремонт системы кондиционирования воздуха, полов и замену кресел.

На очереди также модернизация 12 из 29 вагонов автоматизированной (без машинистов) пассажирской транспортной системы Metromover типа reoplemover (рис. 3), кольцевая линия которой с ответвлениями проходит на эстакадах в центральной части Майами; на станции Гавернмент-Сентр Metromover имеет пересадку с Metrorail.

Линия Metrorail имеет также общую пересадочную станцию с линией Tri-Rail, пригородные поезда которой обращаются по тем же путям, что и пассажирские поезда дальнего сообщения компании Amtrak и грузовые компании CSXT. Линия пересекает три наиболее населенных округа штата Флорида: Майами-Дейд, Броуорд и Палм-Бич. Интересна эволюция этого пригородного железнодорожного сообщения, появившегося в качестве временного, но работающего уже более 16 лет с перспективой роста объема перевозок. За это время оператор пригородных перевозок — администрация Tri-County Commuter Rail изменила свое название на более географически амбициозное South Florida Regional Transportation Authority (SFRTA).

Линия Tri-Rail открыта в 1989 г. в расчете на эксплуатацию в течение 5 лет, т. е. на время строительства автомагистрали I-95. Строительство шоссе затянулось, в результате чего линия стала не только постоянным элементом местного ландшафта, но и основой системы общественного пассажирского транспорта в регионе, поскольку маршруты автобусов в трех указанных



округах, а также линия Metrorail в Майами привязаны к ней.

В начале 1990-х годов ураган «Эндрю», вызвав значительные разрушения на юге штата, привел к существенным изменениям пассажиропотоков. Многие жители Майами-Дейд переселились в округа Броуорд и Палм-Бич, но продолжали работать в Майами-Дейд. В результате ежесуточный объем перевозок по линии Tri-Rail увеличился с 11 тыс. до 14 тыс. пассажиров. Во время кризисного положения поездки были бесплатными. Как только в конце 1990-х годов проезд стал платным, а администрация ужесточила борьбу с безбилетными пассажирами, доходы компании выросли, но объем перевозок стал постепенно снижаться.

В августе 2000 г. SFRTA перешла на тактовое расписание, согласованное с расписанием автобусных маршрутов округов. Результатом стал рост перевозок с примерно 8000 до 10 тыс. пассажиров в сутки. В марте 2004 г. объем перевозок вырос на 5,7% по сравнению с мартом предыдущего года, несмотря на ведущееся строительство второго пути. Первоначально полагали, что после начала эксплуатации линии как двухпутной пассажиропоток увеличится до 17 тыс. чел. в сутки, но впоследствии рассматривали этот прогноз как весьма осторожный.

Следует отметить, что Флорида — это штат, где не просто берегут природу, но и твердо придерживаются законов. При устройстве второго пути на линии Tri-Rail в полосе отвода оказалось поселение около 60 черепах. В соответствии с действующим законодательством следовало установить, что они не больны и не опасны как переносчики инфекции, и здоровых пресмыкающихся переселить. На оборудование нового места обитания черепах потребовалось около 30 дней, а вся процедура привела к задержке строительства в целом на 60 дней и обошлась в 400 тыс. дол.

В 2004 г. Tri-Rail располагала парком из 26 вагонов. Соглашение

с Федеральным транспортным управлением предусматривало полностью финансируемые поставки нового подвижного состава, в частности двух вагонов с кабинами управления и пяти модернизированных локомотивов, три из которых заменяют существующие. Кроме того, компания в течение 48 недель проводила финансируемые федеральными властями и администрацией штата испытания экспериментального моторного вагона дизель-поезда компании Colorado Railcar (рис. 4), который совершал две поездки с пассажирами в день до середины апреля 2004 г., а затем был отправлен в город Атлантик-Сити (штат Нью-Джерси), где демонстрировался участникам ежегодной конференции по пассажирскому рельсовому транспорту. Дизельный подвижной состав постройки этой компании отличается относительно малым расходом топлива, что и послужило основанием для просьбы со стороны федерального департамента транспорта о проведении испытаний. По результатам испытаний Tri-Rail намеревалась заказать Colorado Railcar дизель-поезда из двухэтажных (как и весь парк Tri-Rail) вагонов.

Поездами компании Tri-Rail пользуется различная публика. Это сотрудники авиакомпаний, отелей, различных компаний, работающих в южной части штата Флорида. Поезда Tri-Rail также популярны у туристов и тех, кто приезжает сюда жить на летний сезон. Средняя дальность поездки составляет около 52 км. В феврале и марте пассажиропоток резко падает. В курортный сезон встречаются пассажиры из любых слоев общества. Говорят, что в высокий сезон в Палм-Бич собирается четвертая часть богатейших людей мира, в то же время в 80 км к западу находятся самые бедные селения страны.

Богатые и бедные пассажиры железнодорожного и автомобильного транспорта, как и везде, пользуются инфраструктурой, содержание которой финансируется за



Рис. 4. Демонстрационный моторный вагон дизель-поезда компании Colorado Railcar

счет налогоплательщиков. Tri-Rail обязана 25% эксплуатационных расходов покрывать за счет платы за проезд. Фактически компании удается покрывать несколько большую часть расходов. Сколько средств налогоплательщиков приходится на одного автовладельца, проезжающего по автомагистрали I-95, не подсчитывал никто, но очевидно, что не так уж мало.

При учреждении SFRTA рассчитывали обеспечить финансирование обновления основных фондов и развития перевозок за счет дополнительного сбора на регистрацию автомобилей. Однако эти ожидания не оправдались. Tri-Rail выделены средства из местных источников, которые покрыли 23% затрат по проекту укладки второго пути.

Основные пожелания пассажиров касаются увеличения числа поездов и открытия новых маршрутов. Согласно одному из них региональные и пригородные поезда Tri-Rail будут проходить по линии железной дороги Florida East Coast, что позволит охватить центральные районы как Уэст-Палм-Бич, так и Майами (ныне используемая линия CSXT обходит их). Этот план поддерживают местные деловые круги. SFRTA также изучала возможности продления сообщений на север, в округа Джупитер и Мартин, и развития сети в округе Дейд.

Miller L. S. Railway Age. 2004, № 5, p. 28–29, 54–58.