

Открытие линии Betuwe

Предназначенная только для грузового движения линия Betuwe, строительство которой обошлось в 4,7 млрд. евро, включает вновь построенный участок длиной 120 км Барендрехт — Зевенар и ряд реконструированных участков общей длиной 40 км. Ее планировали ввести в эксплуатацию еще в январе 2007 г., но по ряду причин дату открытия неоднократно переносили, и наконец долгожданное событие произошло.

На основном своем протяжении двухпутная линия Betuwe проходит параллельно автомобильной дороге A15 (ожидается, что новые перевозочные возможности позволят разгрузить это шоссе). Линия впервые в Нидерландах оснащена европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2, электрифицирована на переменном токе напряжением 25 кВ и частотой 50 Гц. На линии, рассчитанной на осевую нагрузку 25 т и максимальную скорость 120 км/ч, построено 18 км тоннельных участков

и 12 км пути на мостах и путепроводах (рис. 1, 2).

Официальная церемония по поводу ввода в эксплуатацию грузового железнодорожного коридора Betuwe из Роттердама к границе с Германией состоялась в Нидерландах 16 июня 2007 г., но была несколько скромна. Инаугурационный поезд, сформированный из вагонов нескольких компаний — операторов грузовых перевозок, планирующих пользоваться коридором, во главе с принадлежащим лизинговой компании Angel Trains

четырёхсистемным электровозом серии 186 TRAXX, оснащённым аппаратурой системы ETCS, и отправившийся с сортировочной станции Кейфхук в районе Роттердама, должен был следовать до узловой станции Валбург на подходах к Арнему, но прошел не более 200 м, так как путь в шести местах преградили защитники окружающей среды.

Поэтому регулярная коммерческая эксплуатация линии была начата двумя днями позднее, когда компания rail4chem провела свой первый поезд на тепловозной тяге (рис. 3). Поскольку акции протеста продолжались, скорость была ограничена 40 км/ч, а поезд сопровождал полицейский вертолет. На начальном этапе эксплуатации число поездов с зерном, углем и рудой компаний-операторов Railion, rail4chem и Veolia Cargo ограничено 12 парами в день, т. е. поезда на дизельной тяге будут следовать с интервалом 2 ч.

Начиная с июля 2008 г., по завершении испытаний системы ETCS уровня 2 и перехода на электрическую тягу, число поездов будет увеличено до 10 пар/ч. Управляющая



Рис. 1. Один из участков линии Betuwe

инфраструктурой линии компания Keurail (совместное предприятие с участием администрации инфраструктуры железных дорог Нидерландов ProRail и портов Роттердама и Амстердама) уже получила запросы от компаний — операторов грузовых перевозок об увеличении числа поездов до 70 в неделю. В числе этих компаний — уже известные компании ACTS, DLC, ERS Railways, HGK, B-Cargo и Fret SNCF, а также недавно появившиеся ITL-Benelux и Rurtalbahn.

Плата за доступ к инфраструктуре установлена достаточно высокой — 1,15 евро/поездо-км, т. е. на уровне действующей на эксплуатируемой сети. Тем не менее ожидается дальнейший рост спроса на пропускную способность линии ввиду перегрузки имеющихся автомобильных дорог и проблем с доступностью водных путей в силу природных явлений (недостаточно высокий уровень воды в реках и каналах). По оценкам национального грузового оператора Rail Cargo, в первый год эксплуатации коридора плата за доступ обеспечит доходы в размере 5 млн. евро по сравнению с эксплуатационными расходами, равными 17 млн. Выход на уровень безубыточности ожидается не ранее 2013 г. даже при условии роста перевозок в соответствии с прогнозами.

Ограниченные возможности управления движением на начальном этапе определяют относительно малое число поездов на тепловозной тяге. К началу эксплуатации были распределены шесть ниток, хотя некоторые операторы еще ожидали ответа на свои запросы. Компании Railion выделены две нитки в день, которые компания использует для углевозных поездов с тепловозами серии 6400 из числа своих 22 ед., оснащенных ETCS. Напряжение в контактную



Рис. 2. Устройства системы тягового электроснабжения на линии Betuwe

сеть линии будет подано не ранее конца 2007 г., к тому же сертификация четырехсистемных электровазов компании Railion серии 189 (25 кВ, 50 Гц и 15 кВ, 16 2/3 Гц переменного, 3 и 1,5 кВ постоянного тока) проходила с отставанием от графика. К декабрю 2007 г. Railion рассчитывает располагать достаточным числом локомотивов, чтобы использовать выделенную пропускную способность. В перспективе компания планирует перевезти в коридоре руду и контейнеры, а также опасные грузы (например, химические), убрав их с действующей линии, проходящей от Роттердама до границы с Германией через густонаселенные районы.

Veolia Cargo зарезервировала одну нитку графика, чтобы перевести с действующей сети в коридор пару поездов с углем. Для их вождения до перехода на электрическую тягу компания планирует использовать тепловозы серии 66 (или Vossloh G1206 и G2000). Rail4chem запросила выделение ниток под две или три пары поездов с зерном и намерена первоначально использовать



Рис. 3. Первый поезд регулярной эксплуатации линии Betuwe

тепловозы G2000, оснащенные аппаратурой системы ETCS компании Alstom. Затем, по завершении испытаний и приемки, их дополнят тепловозы G1206 с аппаратурой ETCS компании Bombardier.

За неделю до официального ввода линии Betuwe в эксплуатацию в Нидерландах было только восемь машинистов, имеющих допуск к работе в системе ETCS. Ко времени открытия завершили обучение еще 10 чел., но они пока не прошли экзаменационных испытаний.

P. Badcock. Railway Gazette International, 2007, № 6, p. 419.