

Новая транспортная система для долины реки Тис (Великобритания)

Создание новой системы пассажирского рельсового транспорта в долине реки Тис на северо-востоке Англии является ключевым элементом программы развития региона в части его транспортного обслуживания. Основной целью программы является содействие возрождению региона за счет нового жилищного и промышленного строительства в местах, где прежде велась добыча бурого угля, и в пределах существующей конурбации, простирающейся от Дарлингтона на западе, Стоктона, Биллингема и Хартлпула на севере и Мидлсбро, Редкара и Солтберна на юге.

Ни один из этих городов исторически не доминировал в коммерческом или экономическом отношении, в результате чего не было проявлено достаточно внимания к развитию адекватной системы общественного транспорта, соединяющей эти центры с другими населенными пунктами региона и за его пределами.

Хотя численность автовладельцев в этом регионе традиционно ниже, чем в среднем по стране, в последнее время она растет и ведет к перегруженности автомобильных дорог. Автобусные сообщения развиты слабо, и ожидается, что без принятия должных мер ситуация далее будет только ухудшаться.

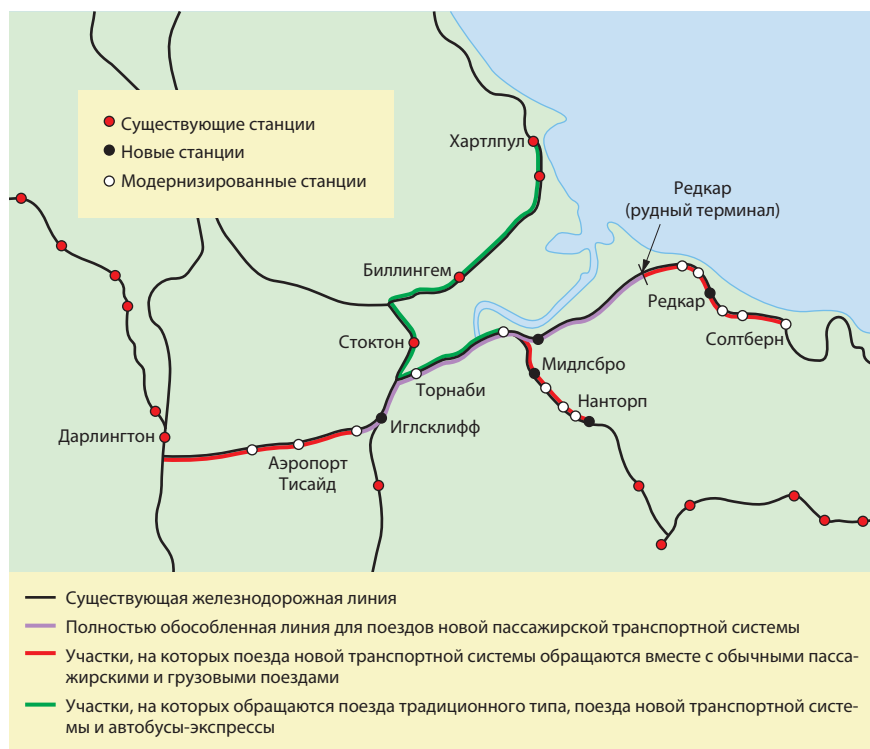


Рис. 1. Схема железнодорожных линий в долине реки Тис

Новая транспортная схема

Выбранная для долины р. Тис схема развития пассажирского рельсового транспорта Tees Valley Metro предусматривает преобразование находящейся в ведении компании инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail сети магистральных линий между Дарлингтоном и Солтберном (рис. 1) в расчете на пропуск как обычных пассажирских и грузовых поездов, так и подвижного состава облегченного типа. Основной маршрут предложенного сообщения от Дарлингтона до Иглсклиффа пройдет по двухпутной линии компании Network Rail. Здесь поезда новой транспортной системы заменят курсирующие с интервалом 0,5 ч дизель-поезда категории Passenger компании-оператора Northern. В то же время на этом участке сохранится движение других пассажирских, а также грузовых поездов.

Далее от нового равноуровневого пересечения линий в Иглсклиффе, которое позволит избежать скрещения маршрутов поездов Tees Valley Metro с маршрутами поездов компаний-операторов TransPennine, Northern и многочисленных грузовых поездов, линия пройдет по обособленной трассе через Торнаби и Мидлсбро до рудопогрузочного терминала вблизи Редкара, после чего вновь сольется с действующей линией и дойдет до Солтберна, причем на этом участке поезда Tees Valley Metro будут обращаться вместе с другими поездами. На большей части длины линии между Иглсклиффом и Редкаром до сих пор сохранились четыре пути, верхнее строение которых осталось в удовлетворительном состоянии, хотя несколько мостов требуют замены.

Предполагается, что минимальный интервал движения поездов между Дарлингтоном и Солтберном по будним дням составит 15 мин. Здесь может быть введен в обращение подвижной состав облегченного типа, подобный экс-

платируемым в транспортной системе Tyneside Metro поездам категории «трамвай-поезд», хотя он необязательно будет работать на электрической тяге с питанием от контактной сети, поскольку есть альтернативный вариант применения других экологически чистых источников энергии для тяги поездов. Планируется также построить пять новых станций для обслуживания основных мест занятости и отдыха населения.

Рассматривается возможность продления новой транспортной системы от Мидлсбро по однопутному ответвлению в сторону Уитби до Нанторпа для обслуживания нового госпиталя Университета Джеймса Кука и новой станции с перехватывающей парковкой в восточной части Кливленда.

Изменения на станции Дарлингтон

В Дарлингтоне (рис. 2) два поезда компании-оператора Northern в направлении Игсклиффа и обратно каждый час подходят к платформам с западной стороны линии, что существенно сдерживает дальнейшее увеличение размеров движения по магистрали Восточного побережья. Предполагаемая организация движения поездов Tees Valley Metro с минимальным интервалом 15 мин в существующих условиях не может быть реализована, поэтому необходимо либо сооружение новой конечной станции для поездов будущей транспортной системы к востоку от главной линии, либо, возможно, расположение ее ниже уровня существующей станции с последующим выходом на поверхность.

Необходимо также поддержание существующих размеров движения поездов обычного типа между Хартлпулом и Мидлсбро либо новой станцией в Тисайд-Парке с тем же интервалом 15 мин.



Рис. 2. Вокзал станции Дарлингтон

Цель — 2013 год

Суммарные капитальные затраты на реализацию предложенной схемы оценивают в 141,9 млн. ф. ст. в ценах 2005 г., однако большая часть этих средств будет затрачена на замену отслуживших свой срок элементов существующей инфраструктуры. Network Rail уже запланировала инвестировать в развитие этого региона в ближайшие 10 лет более 100 млн. ф. ст., однако, согласно результатам переговоров между компанией и министерством транспорта, требуется еще примерно 42,8 млн. ф. ст. В то же время даже без принятых Network Rail конкретных решений ожидается, что для предложенной транспортной системы Tees Valley Metro соотношение между доходами и издержками составит 1,82:1.

Планируется, что новая транспортная система будет открыта в 2013 г., когда подойдет к концу срок действия франшизы Northern Rail.

Вместе с тем предложенный график работ позволяет одновременно осуществить мероприятия по увеличению габарита линий в районе Тиспорта для пропуска контейнерных поездов и ряд других мероприятий, которые Network Rail считает необходимыми. Рассматривается также ускоренный вариант программы, который может быть выполнен в 2011 г.

Кроме того, изучаются предложения по увеличению размеров движения поездов в сообщении TransPennine до Йорка и далее, улучшению сообщений вдоль побережья графства Дарем от Хартлпула до Сандерленда и Ньюкасла, увеличению размеров грузового движения до Тиспорта и развитию сети новых субрегиональных автобусных сообщений для обслуживания основных пересадочных станций.

A. Williams. *Modern Railways*. 2007, № 701, p. 50–51.