

# Пригородные железнодорожные сообщения в Нью-Йорке: новое строительство и реконструкция

**В Нью-Йорке планируют построить новый железнодорожный тоннель под рекой Гудзон. Его ввод в эксплуатацию позволит увеличить пропускную способность линий, подходящих с запада к станции Пенсильвания-Нью-Йорк, в результате чего станет возможным увеличить число пригородных и дальних пассажирских поездов, ежедневно прибывающих на эту станцию, почти на 500. Это означает рост примерно на 50 % общего числа обращающихся в регионе Нью-Йорка поездов компаний NJ Transit, MTA Long Island Rail Road (LIRR) и Amtrak, в настоящее время несколько превышающего 1000.**

Будущий тоннель (вернее, два однопутных тоннеля) под рекой Гудзон (Trans-Hudson Express Tunnel, THE) является основным элементом крупного строительного проекта стоимостью 6 млрд. дол. США (в ценах 2005 г.), получившего название Access to the Region's Core, ARC («Доступ к центру региона»). В течение более чем 15 лет проект существовал только на чертежных досках, однако в последние 5 – 6 лет он стал заметно ближе к стадии реализации.

Два действующих однопутных тоннеля под Гудзоном находятся на пределе своей пропускной способности. В час по каждому из них проходят до 25 поездов, перевозящих в пиковые периоды примерно 42,5 тыс. пассажиров в преимущественном направлении. С намеченным на 2015 г. завершением реализации проекта ARC пропускная способность железнодорожных линий в Нью-Йорке по оси запад — восток почти удвоится и до-

стигнет 48 поездов в час, из которых 44 поезда компании NJ Transit и четыре поезда компании Amtrak (рис. 1). При этом будет обеспечена возможность перевозки свыше 86 тыс. пассажиров в час в каждом направлении.

ARC представляет собой наиболее значительный проект в области строительства пути и искусственных сооружений для пассажирского рельсового транспорта в регионе Нью-Йорк, с тех пор как почти 100 лет назад были проложены тоннели под Гудзоном и Ист-Ривер и построен вокзальный комплекс станции Пенсильвания (рис. 2) на острове Манхаттан в Нью-Йорке (в то время — самый большой в мире), принадлежавший тогда железной дороге Pennsylvania Railroad. Для района, который является центральной точкой Северо-восточного транспортного коридора и своего рода «центром вселенной» для поставщиков технических средств железнодорожного транспорта и консультантов, удвоение числа путей в тоннелях под Гудзоном с двух до четырех не просто долгожданное событие. Оно создает новые возможности для экономического роста и жилищного строительства.

Согласно прогнозам, подготовленным по результатам совместных исследований, проведенных в рамках проекта ARC компанией NJ Transit, портовой администрацией Нью-Йорка и Нью-Джерси и администрацией общественного транспорта Нью-Йорка, к 2030 г. свыше 70 % прироста численности населения региона придется на территории, расположенные к западу от



Рис. 1. Поезд компании Amtrak на станции Пенсильвания в Нью-Йорке

Гудзона, т. е. в основном в штате Нью-Джерси. В то же время 290 тыс. новых рабочих мест будет создано в районе Вест-Сайд на острове Манхаттан, т. е. в штате Нью-Йорк. Строительство тоннеля ТНЕ, как таковое, потребует создания 4000 новых рабочих мест.

Безусловно, планируемые в рамках проекта ARC работы по железнодорожной инфраструктуре предусматривают гораздо больше, чем прокладку тоннеля ТНЕ и сооружение новой подземной станции с восемью расположенными в двух уровнях путями (рис. 3) под 34-й улицей на острове Манхаттан вблизи существующей станции Пенсильвания (согласно плану перевозок в рамках проекта ARC эта новая станция рассчитана на прием и пропуск 23 поездов из указанного выше максимума 48 поездов). Новое путевое развитие, внедрение современных систем сигнализации, диспетчерской централизации и связи, расширение парков отстоя подвижного состава обеспечат компании NJ Transit требуемую эксплуатационную гибкость в организации поездной работы и позволят оптимизировать схемы и график движения поездов, с тем чтобы пассажиры на любой из линий, сходящихся в северной части штата Нью-Джерси, могли с большими удобствами добраться до пункта назначения, преимущественно без пересадок.

Возможность организации беспересадочных сообщений по маршрутам, включающим участки как электрифицированных, так и неэлектрифицированных линий (в числе последних — линии Main, Bergen, Pascack Valley и Raritan Valley), NJ Transit рассчитывает обеспечить за счет ввода в обращение новых локомотивов и моторвагонных поездов с комбинированным тяговым приводом, т. е. работающих как от собственных дизелей, так и от контактной сети переменного тока.

В отличие от прежнего, созданного, в сущности, только благодаря амбициям и энтузиазму руководителей железной дороги-владельца станционного комплекса Пенсильвания в Нью-Йорке, наземное здание вокзала которого было снесено в 1960-х годах (в настоящее время этот снос расценивается многими как акт вандализма), а подземные пути и платформы сохранены в несколько измененном виде, проект ARC и, в частности, тоннель ТНЕ представляют собой результат приложения сложной комбинации различных сил со стороны как специалистов в области транспорта, так и политиков, которые, собравшись вместе, создали некую «критическую массу», необходимую для разработки и продвижения проекта. При этом удалось согласовать интересы многих причастных железнодорожных компаний и портовой администрации, многочисленных представителей общественности и бизнеса на обоих берегах Гудзона, а также добиться одобрения у губернаторов штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси и представителей этих штатов в Конгрессе США. Это стало возможным еще и потому, что держатели акций сумели отложить свои частные интересы и признать,



Рис. 2. Вокзал станции Пенсильвания (фото 1911 г.)

что единственный способ увеличить провозную способность существующей системы железнодорожного пассажирского транспорта и поддержать экономический рост региона — это построить тоннель ТНЕ и сопутствующую инфраструктуру. Вопрос стоял не о том, что «надо строить, и тогда все наладится», а о том, что «надо строить, иначе задохнемся».

Проект ARC поддерживают как республиканцы, так и демократы. Это объясняется тем, что он сулит привлечение немалых инвестиций и создание большого числа новых рабочих мест. Экономические выгоды и налоговые поступления, непосредственно связанные с проектом, очевидны: в регионе ожидается создание 44 тыс. новых рабочих мест, валовой региональный продукт после реализации проекта увеличится на 10 млрд. дол., реальные личные доходы населения возрастут на 4 млрд. дол., а бюджет получит 500 млн. дол. дополнительных поступлений. Поэтому имеет место преимущество в отношении к проекту различных

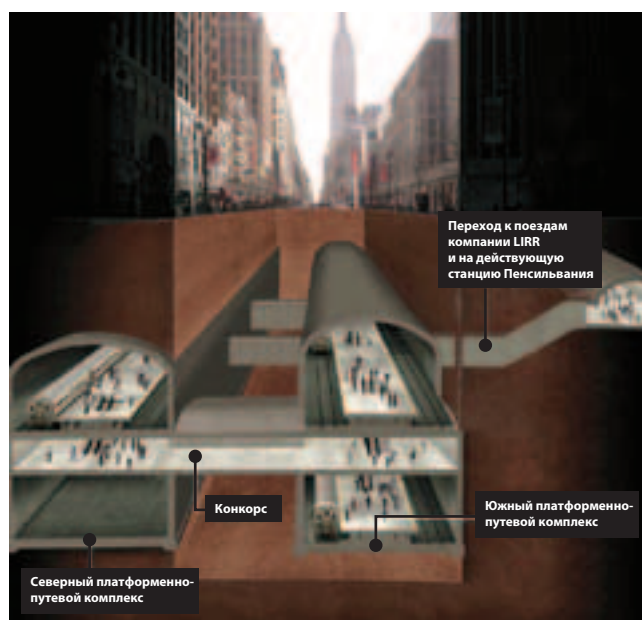


Рис. 3. Компоновка новой подземной станции компании NJ Transit под 34-й улицей

политических кругов, что особенно важно при реализации столь долгосрочных и дорогостоящих программ с привлечением общественных средств.

Две основные организации, занимающиеся планированием развития региона, — North Jersey Transportation Planning Authority и New York Metropolitan Transportation Council в целом одобрили проект. Компания NJ Transit и администрация порта обеспечат два из трех источников финансирования. Третий источник — Федеральное транспортное управление (Federal Transit Administration, FTA), которое должно внести 50 % стоимости проекта. FTA представило на общественное рассмотрение доклад о воздействии проек-

та на окружающую среду. Начался процесс оценки проекта для получения решения о финансировании. Доклад, а также анализ эксплуатационных показателей проекта ARC после его реализации подготовила группа Transit Link Consultants, совместное предприятие компаний Parsons Brinckerhoff и SYSTRA Consulting. При подготовке этих материалов использовалась разработанная компанией SYSTRA программа компьютерного моделирования RAILSIM, с помощью которой рассчитывались изменения размеров движения, потребления энергии, эксплуатационных расходов и т. д. Предварительный технический проект предполагали разработать к концу 2007 г., к этому же времени должно было быть готово

окончательное заключение о воздействии проекта на окружающую среду. Если все будет идти, как запланировано, строительство тоннеля начнется в 2009 г.

Всего предстоит проложить тоннели общей длиной 13 350 м, из которых на тоннель THE приходится 12 420 м. При сооружении тоннелей будут применяться бурение и взрывные работы; частично они будут прокладываться открытым способом. Новая станция на 34-й улице будет иметь двухуровневый подземный платформенно-путевой комплекс с четырьмя путями на каждом уровне и соединится пешеходным переходом со станцией компании LIRR на 8-й авеню.

Тем временем имеются планы увеличения привлекательности и улучшения условий пребывания пассажиров и других лиц на вокзале станции Пенсильвания, который в настоящее время ничем не напоминает прежний. Основу этих планов составляет создание на этом месте вокзала Мойнихан, который должен открыться в 2010 г. При этом общая площадь станционных, вокзальных и иного назначения помещений комплекса Пенсильвания увеличится за счет организации с использованием существующего здания Farley Post Office на 8-й авеню нового интермодального транспортно-коммерческого центра площадью 37 тыс. м<sup>2</sup> с офисными, торговыми помещениями и гостиницей, примыкающего к спортивно-зрелищному залу Madison Square Garden (рис. 4). Компания NJ Transit подписала меморандум о взаимопонимании с корпорацией-застройщиком Moynihan Station Development (дочерней корпорации Empire State Development), ведущей строительство стоимостью 600 млн. дол., в котором предусмотрено право компании быть главным арендатором. В рамках проекта Moynihan Station предусмотрено также несколько изменить компоновку существующих путей и платформ станции Пенсильвания с частичным их уд-



Рис. 4. Холл интермодального центра, который планируется создать между зданиями Farley Post Office и Madison Square Garden

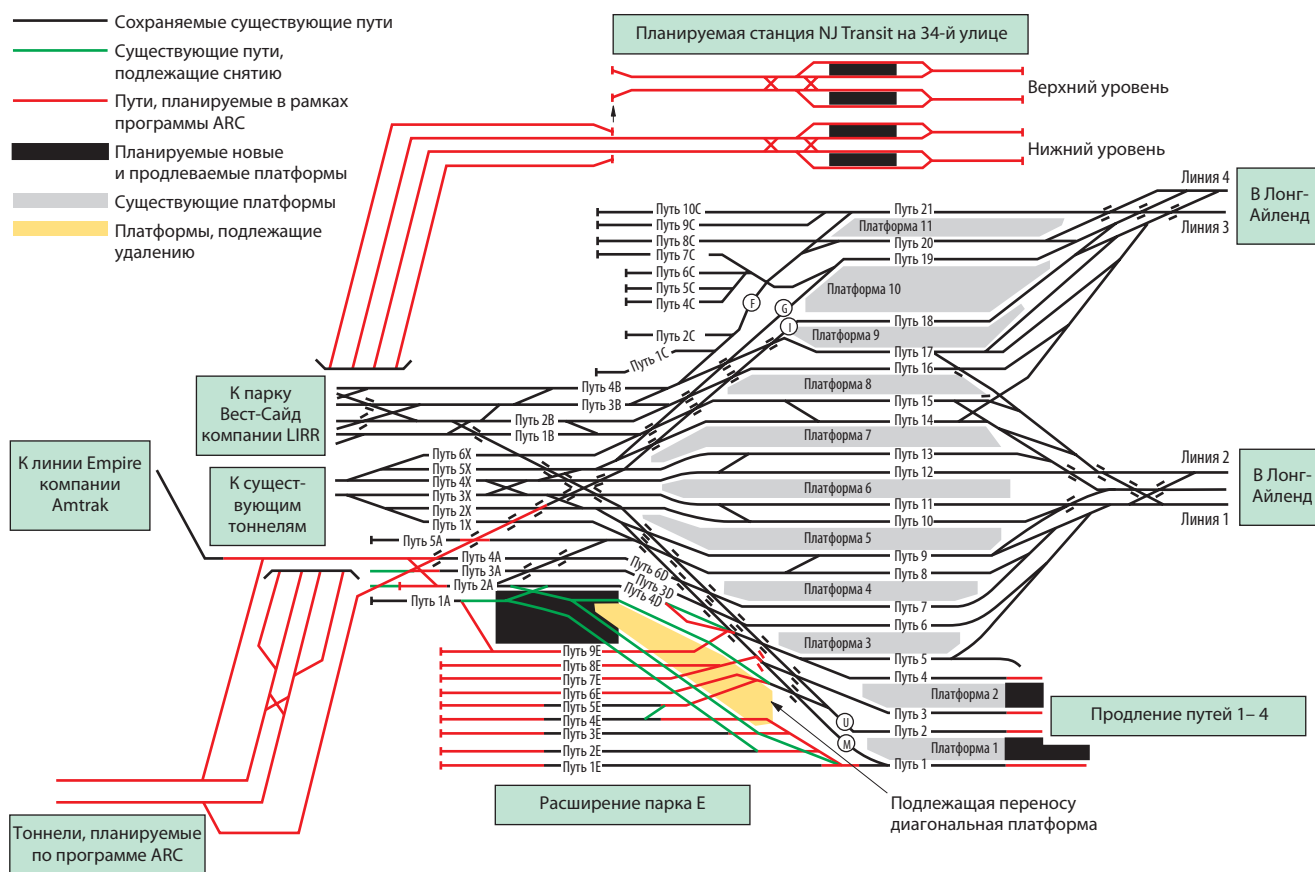


Рис. 5. Планируемая переконфигурация путевого развития и платформ станции Пенсильвания

линией (рис. 5). Реконструкция позволит принимать на 1 – 4-й тупиковые пути 10-вагонные челночные поезда. Планируется расширение парка E (с юго-западной стороны) с 5 до 9 путей, что позволит увеличить число платформ, а также открытие нового конкурса для прохода на вокзал Мойнихан и платформы станции LIRR на 8-й авеню. Строительные работы должны быть завершены к 2010 г. NJ Transit внесла поправки в свой контракт с

компанией Transit Link Consultants на проведение проектных работ по этим новым сооружениям.

На период после 2015 г. планируется соединение крупнейших нью-йоркских терминальных станций Пенсильвания и Гранд-Сентрал с организацией обращения сквозных поездов компаний NJ Transit, LIRR и Metro-North далеко за пределами нынешних конечных пунктов. Возможно, для пассажиров будут введены универсальные средства

оплаты проезда наподобие смарт-карт, которые могут быть использованы на всех видах общественного транспорта в регионе — пригородных железных дорогах, метрополитене, скоростном трамвае и автобусе. Для реализации всех этих планов, естественно, потребуется политический консенсус и немало денежных средств.

W. Vantuono. *Railway Age*, 2006, № 6, p. 23 – 26, 28, 30, 32.

### Редакция журнала

## «Железные дороги мира»

**приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языков, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области. Обращаться по телефону (499) 317-55-65 или по электронной почте [zdm@css-rzd.ru](mailto:zdm@css-rzd.ru).**