

Развитие метрополитена Тегерана

Протяженность линий скоростного рельсового транспорта, обслуживающего столицу Ирана город Тегеран, в 2006 г. возросла до 90 км. Продолжение строительства в городе новых линий метрополитена позволит к 2012 г. увеличить их общую протяженность до 164 км.

Первый проект метрополитена в Тегеране был предложен в конце 1970-х годов, но политические и финансовые проблемы отсрочили открытие первой линии до марта 1999 г. Эта вылетная линия протяженностью 41,5 км с 11 станциями (на схеме — линия 5), на большей части длины наземная или надземная, связала столицу с находящимися северо-восточнее городами-спутниками Мехршехром и Кереджем. На линии эксплуатируются 12 челночных поездов на локомотивной тяге, каждый из которых сформирован из восьми двухэтажных вагонов с электровозами в обоих концах состава (рис. 1); линия электрифицирована на переменном токе напряжением 25 кВ.

Тем временем велось строительство двух подземных линий метрополитена (рис. 2). Регулярная эксплуатация первого участка линии 2 (от станции Содегие, начального пункта пригородной линии 5, в направлении центра и далее к университету) была начата в феврале 2000 г. После завершения в 2006 г. строительства второго участка до Дердешта длина линии 2 увеличилась до 19 км с 19 станциями (в том числе 18 подземными). Среднее расстояние между станциями несколько превышает 1000 м.

Линия 2 направления восток — запад на пересадочной станции Имам Хомейни (рис. 3) пересекается с линией 1, идущей с севера на юг от Мирдамада до Харем-э-Мотакара. Первый участок этой линии длиной

10 км открыт в августе 2001 г., второй длиной 7 км с 8 станциями — в марте 2002 г., третий участок длиной 5 км добавлен в октябре 2002 г. Планируется строительство продолжения линии в южном направлении к

международному аэропорту Хомейни. В результате реализации намеченных проектов продления линии 1 ее протяженность будет доведена до 28,1 км (из них 14,1 км придется на подземные участки), число стан-



Рис. 1. Поезд вылетной линии 5 метрополитена Тегерана

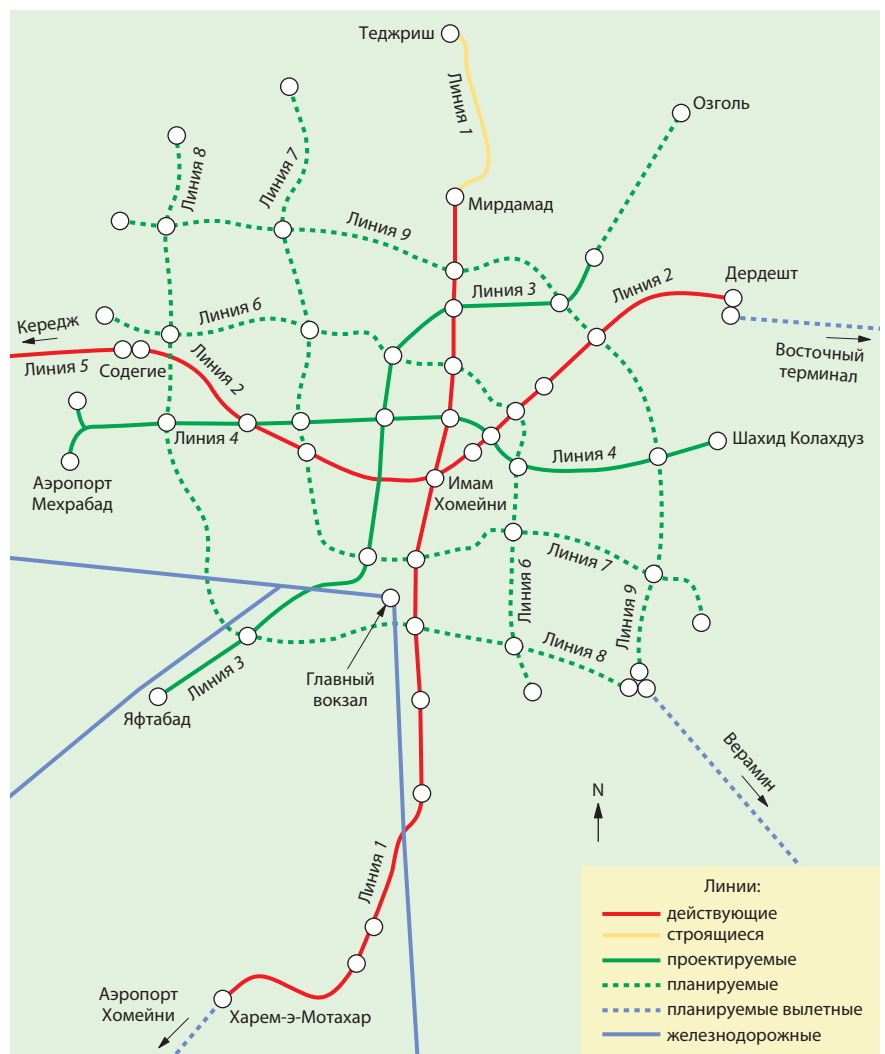


Рис. 2. Схема линий метрополитена Тегерана



Рис. 3. Станция Имам Хомейни

ций — до 22 (из них 15 подземных), среднее расстояние между станциями составит 1250 м.

На этих двух линиях работают 34 семивагонных поезда длиной 137 м. Питание поездов осуществляется по системе постоянного тока напряжением 750 В с токоъемом от контактного рельса.

Годовой объем перевозок тегеранского метрополитена в 2006 г. превысил 300 млн. пассажиров по сравнению со 128 млн. в 2002 г.; в сутки в среднем перевозится 860 тыс. чел. При этом на долю метрополитена приходится примерно 7% суммарного объема пассажирских перевозок в городе, составляющего 12 млн. чел.; 33% общего объема перевозок осваивают автобусы и микроавтобусы, 23% такси, 29% личные автомобили.

Планируют за счет завершения строительства и ввода в эксплуатацию линий 3 и 4 увеличить долю метрополитена в общем объеме перевозок до 25% к 2012 г. и до 50% к 2020 г., когда общая протяженность всех запроектированных линий метрополитена достигнет 228 км. К тому времени для обслуживания ряда городов-спутников и аэропорта Хомейни должны быть построены еще четыре новые линии и продле-

ны действующие, что увеличит общую протяженность сети на 170 км, а число станций — на 50.

Компания Tehran Urban & Suburban Railway (TUSRC), оператор метрополитена, в дополнение к эксплуатируемому постепенно вводит в обращение еще 43 метropоезда новой конструкции, строящиеся в Китае. Кроме того, в 2006 г. были поставлены 30 двухэтажных пассажирских вагонов и два электровоза для линии 5. В результате компания получила возможность уменьшить интервалы движения на подземных линиях метрополитена в часы пик с 10 до 4 мин и на вылетной линии с 30 до 15 мин. Когда весь дополнительный подвижной состав будет включен в рабочий парк, возможно уменьшение межпоездных интервалов на подземных линиях метрополитена до 2 мин и на вылетной линии до 10 мин. Новые поезда изначально оснащаются установками кондиционирования воздуха, и компания планирует оснастить такими установками поезда более старой постройки, что в значительной степени позволит повысить уровень комфорта для пассажиров в жаркие летние месяцы.

В 2005 г. завершены работы первой очереди по строительству нового депо и вагоноремонтного предприятия, расположенных в южной части Тегерана. Эти объекты занимают территорию площадью 56 тыс. м². Затраты на строительные работы составили 40 млрд. риалов (около 4,4 млн. дол. США), на приобретение технологического оборудования потребовалось еще 5 млн. дол.

Есть намерение создать на указанном предприятии сборочную линию для организации здесь завершающей стадии изготовления вагонов метрополитена из импортных комплектующих не только для Тегерана (для обслуживания новых участков и линий потребуются 162 ед.), но и для других городов

страны, таких, например, как Исфахан и Шираз, где строительство первых линий метрополитена начато в 2005 г.

Очередной этап расширения сети тегеранского метрополитена включает четыре проекта. Линия 1 получит продолжение длиной 8 км с семью станциями в северном направлении до Теджриша. Первые 5 км нового участка планировали ввести в эксплуатацию в 2007 г., остальные — в 2009 г. Продолжение линии 2 длиной 9 км на восток до так называемого Восточного терминала будет построено в расчете на эксплуатацию в режиме вылетной линии с открытием первого участка в 2009 г. и остальной части в 2011 г.

Новые линии 3 и 4 спроектированы в развитие сети метрополитена. Линия 3 длиной 37 км с 32 станциями пройдет в направлении юго-запад — северо-восток от Яфтабада до Озголя. Линия 4 длиной 20 км с 23 станциями свяжет между собой западные и восточные районы города. TUSRC надеется, что иранская компания-подрядчик, выигравшая конкурс на строительство, начав работы на обеих линиях в 2006–2007 гг., завершит его в 2011–2012 гг.

Третий этап развития метрополитена предусматривает сооружение еще четырех линий 6, 7, 8 и 9, ввод которых в эксплуатацию намечен на 2020 г. К финансированию этих проектов предполагается привлечь кредиты из национальных и иностранных источников.

Наряду с проектами внутригородских линий подготовлены также планы прокладки новых вылетных линий в нескольких направлениях, в том числе до Верамина и Шахрияра, а также продления действующей линии от Кереджа до Хештгерда.

International Railway Journal, 2006, №2, p. 24–25.