

Железные дороги Корсики — перспективы развития

Комплексная инвестиционная программа, предусматривающая развитие инфраструктуры и обновление парка подвижного состава, способна стать катализатором к оживлению сети линий метровой колеи на острове Корсика (Франция), четвертом по величине в Средиземном море. Побудительным мотивом к дальнейшему развитию может стать новая концессия на эксплуатационную деятельность.

Текущий 2010 год станет поворотным в достаточно длинной истории железных дорог Корсики, поскольку региональное правительство планирует заключить новый контракт на эксплуатацию островной сети линий колеи 1000 мм. Тем временем близится к завершению выполнение рассчитанной на 10 лет программы реконструкции железнодорожной инфраструктуры и впервые за многие годы озвучены предложения по строительству новых линий.

Известная под местным названием U Trinighellu Y-образная линия состоит из двух однопутных участков, построенных между 1879 и 1894 гг. Линия Central длиной 158 км связывает крупный город Bastia со столицей Ajaccio, проходя через историческую столицу Corte (рис. 1). Линия Balagne длиной 74 км ответвляется от станции Ponte-Leccia в направлении городов Calvi и L'Île-Rousse, находящихся на северном побережье.

Остров отличается гористым рельефом — центральная гряда проходит от Calvi до Porto-Vecchio и имеет более 100 пиков высотой более 2000 м. Поэтому при строительстве для линий, проходящих между горными вершинами и имеющих большое число кривых, тоннелей и мостов, выбрали вариант метровой

колеи. Тоннель Виццавона длиной 4 км проходит на высоте 900 м над уровнем моря, а виадук Веккьо длиной 140 м возвышается над горным потоком на 94 м (рис. 2).



Рис. 1. Схема линий сети железных дорог на острове Корсика

С января 2002 г. собственником и администратором железной дороги является региональное правительство Collectivité Teritoriale de Corse (CTC). Первоначально железную дорогу Chemins de Fer de la Corse (CFC) эксплуатировала дочерняя компания Национального общества железных дорог Франции (SNCF) в рамках соглашения сроком на 25 лет. В 2001 г. CTC заключило новое соглашение, продляющее право эксплуатации еще на 9 лет. Поскольку срок действия последнего соглашения истекает, CTC планирует провести тендер на новый контракт.

CFC обслуживает разные сообщения: четыре пары междугородных поездов обращаются между Bastia и Ajaccio, одна пара — между Bastia и Calvi. Более интенсивным является пригородное движение на участке длиной 21 км Bastia — Casamozza (это сообщение известно под названием Bastia Metro) и участке длиной 22 км Calvi — L'Île-Rousse (маркетинговое название Tramway de la Balagne).

Основными пассажирами являются туристы. Особенно много любителей любоваться живописными пейзажами острова набирается в летний сезон: не менее 60% общего пассажирооборота, составляющего в среднем 23 млн. пассажиро-км в год, приходится именно на июнь — сентябрь.

Программа модернизации CFC

В ходе обсуждения вопросов, связанных с передачей ответственности за железнодорожные перевозки на местный уровень, CTC признало необходимость реализации комплексной программы обновления соответствующей инфраструктуры. Кроме того, хотя с 1989 по 1997 г. в эксплуатацию были введены семь моторных вагонов Soulé и шесть прицепных, проблема замены старого подвижного состава

сохраняется. В июле 2001 г. региональное правительство приняло амбициозную рассчитанную на 10 лет программу модернизации, выполнение которой преследовало три основные задачи:

- сократить длительность поездов и, в частности, добиться лучшего времени в сообщении Бастия — Аяччо, не превышающего 3 ч;
- увеличить число поездов как междугородных, так и пригородных;
- повысить уровень обслуживания пассажиров и привлекательность железнодорожных сообщений за счет ввода в эксплуатацию более комфортного подвижного состава, создания благоприятной атмосферы на отремонтированных станциях и согласования пересадок с другими видами транспорта.

Программа охватывала все аспекты жизнедеятельности железной дороги: ремонт пути с заменой балласта, ввод в эксплуатацию нового подвижного состава, системы сигнализации и управления движением, ремонт станционных сооружений, мостов и тоннелей. Капитальные вложения по программе составили 133 млн. евро в 2002–2006 гг. и запланированы на уровне 140 млн. евро в 2007–2013 гг. Финансирование обеспечивают СТС, правительство Франции и Европейский союз, доля региональных источников в инвестициях равна одной третьей.

Низкопольные поезда

Первым шагом по программе модернизации был проведенный в 2002 г. тендер на поставку 12 низкопольных дизель-поездов. Контракт стоимостью 48 млн. евро на проектирование и строительство этих поездов получила компания CFD Vagnères, которая впоследствии вошла в SAF (Испания). Одновременно был заключен контракт на оказание технической помощи по программе модернизации с компанией Semaly (ныне Egis Rail). В рамках этой работы Egis помога-



Рис. 2. Виадук Веккьо

ла СТС в подготовке проекта стоимостью 22 млн. евро по модернизации и расширению депо в Бастии и мастерских в Касамоща для обслуживания новых поездов. Работы в депо начаты в рамках уже другого контракта.

Техническое задание на дизель-поезда, получившие серийное обозначение AMG 800, определило новый для Корсики качественный уровень: поезда отличаются огромными панорамными окнами, наличием установок кондиционирова-

ния воздуха и системы информирования пассажиров, полной доступностью для лиц с ограниченной подвижностью. В двухвагонном поезде длиной 40 м — 104 места для сидения плюс 16 откидных в тамбурах. Мощности тягового привода (два восьмицилиндровых дизельных двигателя типа BF8M 1015 компании Deutz с гидравлической передачей типа T 212 компании Voith), равной 880 кВт, достаточно для движения с максимальной скоростью 100 км/ч или со скоростью



Рис. 3. Дизель-поезд AMG 800

до 83 км/ч на подъеме крутизной 30‰ и тем самым для сокращения продолжительности поездки. Поезда можно эксплуатировать в сцепе по два и три с управлением по системе многих единиц.

Первый поезд AMG 800 (рис. 3) прибыл в Аяччо в июне 2007 г., но проведение испытаний отсрочило появление нового подвижного состава в эксплуатации до апреля 2009 г. К переходу на летнее расписание 2009 г. были готовы пять поездов, все 12 ед. войдут в эксплуатацию к концу 2010 г.

Завершение поставок этих поездов теоретически позволит вывести из эксплуатации самые старые дизель-поезда, включая построенные в 1950-х годах, но главная задача СТС все же состоит в увеличении размеров рабочего парка.

Обновление инфраструктуры

Ремонт пути начат в 2004 г., работы по капитальному ремонту или замене элементов верхнего строения пути, балласта и стрелочных переводов продолжались в течение следующих 5 лет. К июню 2008 г. были заменены рельсы и шпалы на протяжении 122 км пути, на это потрачено 75 млн. евро. Работы шли под контролем SNCF-Inexia. Где это было возможно, максимальная скорость повышена до 100 км/ч. Кроме

того, выполнен ремонт посадочных платформ на остановочных пунктах и нескольких малых мостов. На продолжение ремонтных работ, включая структурный ремонт некоторых тоннелей, отводится еще 2–3 года.

Уже выполненные работы позволили СФС сократить время поездки из Бастии в Аяччо в 2007 г. до 3 ч 40 мин и еще на 15 мин в 2009 г. Конечная цель уменьшения времени поездки до 3 ч будет достигнута в следующие несколько лет.

Более 100 лет на железной дороге действовала система управления движением по телефону, обычная для однопутных участков с низкой плотностью движения. Чтобы обеспечить пропуск большего числа поездов, СТС и СФС решили перейти на новую систему сигнализации, которая включает автоматическую блокировку и многоцветные светофоры; управление движением на обеих линиях обеспечит центр в Бастии. В рамках очередного международного тендера в 2003 г. с компанией Vossloh Switch Systems заключен контракт стоимостью 12 млн. евро на проектирование и монтаж аппаратуры данной системы. С Egis Rail заключен параллельный контракт на консультационную техническую поддержку СТС как конечного заказчика.

Строительство и оснащение нового центра управления завершено в 2008 г. Участок Бастия — Касамоцца переведен на новую систему сигнализации в ноябре 2008 г. Сроки по оснащению подобным же образом продолжений в Кальви и Аяччо еще не определены.

Перспективы развития

Одной из задач СТС является повышение частоты движения поездов. Швейцарская консалтинговая компания SMA в 2007 г. была привлечена для проведения ком-

плексного анализа с целью определить наилучшие схемы эксплуатации для смешанного движения пригородных и междугородных поездов. С 2010 г. число ежедневных поездов удвоится по сравнению с тем, что было до начала программы модернизации. Кроме того, СТС рассчитывало на восстановление спроса на грузовые перевозки по железной дороге в следующие несколько лет.

Рассматриваются планы дальнейшего развития, включая расширение сети для обслуживания новых городских районов и строительство новых станций для улучшения пересадок на местный транспорт. Подобные схемы обсуждаются как для Бастии, так и для Аяччо. Кроме того, в последней транспортной стратегии регионального правительства отмечается высокий потенциал еще одного пригородного коридора: Аяччо — Меццана.

Что касается строительства новых линий, то Egis Road (ранее — Scetauroute) подготовила для СТС обоснование по новому участку длиной 12 км Касамоцца — Фолелли на восточном побережье острова. Рассматривается возможность строительства этого участка после 2013 г., причем новая трасса частично пройдет по старой линии длиной 135 км Бастия — Порто-Веккьо, эксплуатировавшейся в 1935–1943 гг.

Успешная реабилитация железной дороги Корсики и стабильный рост пассажиропотока наглядно демонстрируют, что узкоколейные линии даже в условиях сложного рельефа могут успешно и адекватно обеспечивать спрос на транспортное обслуживание и в современных условиях.

Railway Gazette International, 2009, № 11, p. 56–57;
http://en.wikipedia.org/wiki/Chemins_de_fer_de_Corse.