

# Люксембург — сеть железных дорог в центре Европы

Железные дороги Великого Герцогства Люксембург (CFL), используя свое географическое положение в центре Европы, выполняют значительный объем грузовых и пассажирских перевозок, особенно транзитных. Кризис сказался на перевозках сырья для предприятий тяжелой промышленности и их продукции, но специализированным подразделениям CFL Cargo и CFL Intermodal удалось компенсировать потери увеличением числа контрактов небольшого объема, в том числе в смешанных сообщениях, и в результате число грузовых поездов на сети увеличилось.

Имидж пассажирских железнодорожных перевозок в Европе претерпевал серьезные изменения в период с конца 1960-х вплоть до начала 1990-х годов. Вместе с тем в последние 10–15 лет получила развитие тенденция восстановления доверия пассажиров к рельсовому транспорту. В Люксембурге, в частности, тенденцию падения пассажирских перевозок удалось переломить благодаря вводу в обращение нового и модернизации эксплуатируемого подвижного состава (рис. 1), появлению высокоскоростных сообщений и не в последнюю очередь в силу перегруженности автомобильных дорог в самом Люксембурге и вне его. Так, в трех округах страны (Люксембурге, Дикирхе и Гревенмахере) с населением 1 млн чел. объем перевозок вырос с 11 млн в 1990 г. до 17,3 млн чел. в 2009 г.

За 150-летнюю историю своего существования железные дороги Люксембурга были преобразованы из хаотической совокупности независимых и пересекающихся небольших и экономически несостоятельных линий в звездообразную сеть из пяти линий, выходящих из центра Люксембурга. Сильно

пересеченный рельеф в столице создает узкие места на подходах к центральному вокзалу. Так, поезда северного и восточного направлений уходят от вокзала по одному двухпутному мосту (рис. 2), по которому проходят порядка 240 пассажирских поездов в сутки и который очевидным образом ограничивает пропускную способность данного сектора сети.

Однако какие-либо планы реконструкции моста с целью увели-

чения числа путей исключены, поскольку мост является частью исторического ландшафта города, который в 1990-х годах включен в список исторического наследия ЮНЕСКО. Кроме того, и сам мост является памятником архитектуры XIX в. Решением проблемы может стать строительство нового моста из стали и железобетона в «тени» исторического, чтобы это сооружение не искажило сложившийся вид города. Строительство нового моста планировали начать в середине 2011 г., завершить — к 2015 г.

С проектом нового моста Stadtgrund тесно связаны планы удвоения путей на первых 6 км линии из Люксембурга в Трир (Германия), до сих пор однопутной. Решить эту задачу с целью создания эффективного железнодорожного сообщения с Германией планируется в ближайшие годы.

Подобные ситуации складываются на многих других участках сети железных дорог Люксембурга. Министерство транспорта поставило перед CFL задачу по приведению национальной железнодорожной сети в соответствие с современными потребностями. Согласно амбициозному плану, появившемуся в начале этого столетия, к 2020 г. не



Рис. 1. Электропоезд серии 2200 из двухэтажных вагонов

## ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЛЮКСЕМБУРГА



Рис. 2. Железнодорожный мост в Люксембурге (со старой открытки)



Рис. 3. Центральный вокзал Люксембурга

менее четверти всех поездок в стране должно выполняться с использованием того или иного вида общественного транспорта. Эти планы обязывают CFL активно заниматься увеличением объема и повышением уровня предлагаемых пассажирских услуг. С каждым переходом на новое расписание CFL увеличивает число поездов. В 2011 г., например, CFL предлагает по будним дням четыре пары поездов в час в южной части сети. Этот факт определяет срочность, с которой следовало бы продолжить мероприятия по развитию сети.

К концу 2012 г. планируется завершить программу удвоения путей на линии Люксембург — Петанж, в которую входит также ликвидация большого числа переездов за счет устройства развязок с автомобильными дорогами в разных уровнях. Все станции на линии перестроены и приспособлены для пассажиров с ограниченной подвижностью. Следующим важным этапом станет удвоение путей на южном направлении из Люксембурга до Беттамбура.

Увеличение пропускной способности отдельных направлений сети, линии которой сходятся в центре столицы (рис. 3), ставит задачу реконструкции и расширения станции и вокзала Люксембург-Центральный. В крупных городах Европы подобные задачи решать трудно

из-за складывавшейся веками застройкой. В Люксембурге подобную проблему, возможно, окажется решить проще благодаря тому, что к станции примыкают принадлежащие CFL мастерские. В соответствии с программой преобразования службы технического обслуживания и ремонта подвижного состава, предусматривающей строительство нового современного производственного комплекса (CRM) и перевод в него в ближайшие 4 года соответствующих предприятий, к 2014 г. часть территории высвободится под укладку дополнительных путей с посадочными платформами.

В мае 2009 г. в Люксембурге трехдневным фестивалем отметили 150-летие железных дорог страны. Незадолго до этого события CFL приступили к строительству упомянутого выше комплекса, первым объектом которого является установка для наружной обмывки и внутренней очистки пассажирских поездов длиной до 220 м. Эта установка полностью автоматизирована и запрограммирована для обработки обращающегося на сети CFL подвижного состава любой серии, в том числе высокоскоростных электропоездов. Второй объект, так называемый центр быстрого обслуживания, предназначен для оперативного технического обслуживания и (в случае надобности) текущего ремонта подвижного состава любого

типа, а также их двигателей. Мощность комплекса превосходит собственные потребности CFL, поэтому компания будет предлагать соответствующие услуги операторам из соседних стран по конкурентным ценам.

К числу заметных проектов, реализованных CFL в последние годы, относится ультрасовременный вокзал станции Бельваль-Университэ (рис. 4), построенной в г. Эш-сюр-Альзет на месте бывшей промышленной площадки, которую вследствие упадка в металлургической промышленности предназначили под городское строительство. Уже на этапе проектирования общественному транспорту в этом районе отводили ведущую роль. К сооружению нового вокзала с учетом современных энергосберегающих технологий приступили в первую очередь, немедленно по утверждению планов развития нового района, и через 3 года, 28 сентября 2010 г., ввели его в эксплуатацию. Это второй по важности вокзал в Люксембурге с прогнозируемым объемом пассажирообмена до 32 тыс. чел. в день.

Примечателен также пешеходный мост, построенный над путями этой станции (рис. 5), который придает футуристический облик новому району.

Станция Бельваль-Университэ является первой и единственной построенной в стране после Второй



Рис. 4. Станция и вокзал Бельваль-Университэ



Рис. 5. Пешеходный мост над станцией Бельваль-Университэ

мировой войны. Для отделения инфраструктуры CFL это была сложная задача, особенно с учетом того, что планы застройки близлежащей территории коммерческими и жилыми зданиями находились пока на этапах согласования, а не выполнения. Реальное воплощение этих планов началось уже по завершении строительства станции. К тому же после официального открытия станции инновационный архитектурный стиль и функциональный дизайн вокзала подвергались критике со стороны профессионалов и широкой публики. Однако CFL не сомневаются, что станция справится с расчетным пассажиропотоком после завершения застройки района.

Министерство транспорта Люксембурга совместно с CFL предприняли исследования, чтобы оценить перспективы видоизменения звездообразной конфигурации сети железнодорожных линий за счет строительства периферийных терминалов на кольцевой линии вокруг столицы. Тогда пассажиры будут избавлены от поездки через центр, если пункты назначения находятся

вне столицы. На этом этапе планирования рассматривали три новые узловые станции за пределами города, чтобы перераспределить существующую и возможную в перспективе нагрузку.

Увеличение числа поездов означает также сокращение межпоездных интервалов и требует обеспечения соответствующего уровня безопасности для работников компании-оператора и пассажиров. На данный момент европейская система управления движением поездов ETCS рассматривается в качестве оптимального варианта. CFL оснастили этой системой все линии сети и все единицы подвижного состава, так что Люксембург является первой и единственной страной ЕС, которая полностью отвечает современным требованиям в этом плане, в том числе перспективным.

В настоящее время компания занимается набором персонала в размерах больших, чем когда-либо. Одна из причин этого состоит в том, что Национальное общество железных дорог Люксембурга было учреждено в 1946 г. и второе поколение работающих приближается к

пенсионному возрасту. Важно, чтобы они успели передать опыт молодому поколению. Планируемое развитие национальных железных дорог требует увеличения штата инженеров, проводников, технического персонала и рабочих. Трудности в промышленности и банковской сфере создали уникальные возможности для привлечения достаточно грамотных специалистов и подготовки их к работе в расчете на перспективу, когда роль общественного транспорта станет намного более значимой.

CFL проводят активную политику в области усиления имиджа железнодорожных сообщений, и результаты очевидны: престиж железнодорожных профессий поднялся до уровня, невиданного ранее, молодежь стремится работать в отрасли, которой предстоит активно участвовать в программе увеличения до 25% доли общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок.

*A. Kremer. European Railway Review, 2011, № 1, p. 20–23; материалы CFL (www.cfl.lu).*