

Новые пригородные сообщения в США

В США продолжается рост числа штатов, где организуются новые пригородные сообщения. К ним в первую очередь относятся Нью-Мексико и Теннесси. Соответствующие проекты находятся на разных стадиях реализации, но власти штатов, причастных округов и городов заблаговременно выкупают действующие линии у железнодорожных компаний, приобретают подвижной состав и разрабатывают планы нового строительства.

Штат Нью-Мексико

В штате Нью-Мексико практически все готово к запланированному на конец 2005 г. открытию пригородного сообщения Rail Runner Express, поезда которого первоначально будут обслуживать семь станций на маршруте длиной 74 км, проходящем из Берналийо в Белен через центр столицы штата Альбукерке, где построено временное депо для технического обслуживания подвижного состава. Восьмую станцию планировали открыть спустя несколько месяцев после начала эксплуатации. Эта станция, как и первые семь, будет иметь одну платформу с навесом и автоматом по продаже билетов.

Перед открытием линии не проводили каких-либо прогнозных оценок пассажиропотоков. Компания Herzog Transit Services будет ответственна за эксплуатацию и текущее содержание инфраструктуры линии, проходящей в полосе отвода железной дороги Burlington Northern Santa Fe (BNSF), которую власти штата намеревались выкупить (предварительное соглашение по этому вопросу уже достигнуто).

На линии предусмотрено организовать движение челночных поездов (рис. 1). Компания Motive Power поставила для этих поездов пять тепловозов мощ-



Рис. 1. Локомотив и вагон поезда Rail Runner Express

ностью 3600 л. с., компания Bombardier Transportation — 10 двухэтажных вагонов, в том числе четыре с кабинами управления.

Конечной целью властей штата и проводимой ими транспортной политики является продолжение сообщения Rail Runner Express на север до Санта-Фе. Для этого штат выкупил у BNSF действующий участок длиной 29 км от Берналийо до Лейми и одобрил проект строительства нового длиной 22 км от Лейми до Санта-Фе. На строительство нового и реконструкцию действующего участков потребуется 250 млн. дол., и маловероятно, что эти работы будут завершены ранее 2008 г.

Штат Теннесси

Название Music City Star перспективной сети пригородных сообщений Нашвилла, столицы штата Теннесси, отражает давние музыкальные традиции этого города. Сеть будет состоять из пяти сходящихся в Нашвилле линий. Проектирование первой линии длиной 51,5 км из центра Нашвилла в Лебанон с использованием инфраструктуры железной дороги Nashville & Eastern было начато в конце 1990-х годов. Однако источники финансирования доли проекта (40 млн. дол.), приходящейся на местные власти, удалось найти только к середине 2004 г., и контракт на реконструкцию пути и системы управления движением поездов был заключен в сентябре того же года.

В отличие от штата Нью-Мексико, где было принято и реализовано решение о закупке нового тягового и прицепного подвижного состава, региональная транспортная администрация Нашвилла приобрела уже бывший в эксплуатации подвижной состав, в том числе 11 двухэтажных вагонов, использовавшихся в пригородных сообщениях в регионе Чикаго, у администрации Metra и три тепловоза серии F40 у компании Amtrak. Вагоны, несмотря на солидный возраст (им более 30 лет), находятся в прекрасном состоянии, и необходимы лишь минимальная их модернизация в плане адаптации к обеспечению удобств пассажирам с ограниченными физическими возможностями и косметический ремонт. Тепловозы требуют только перекраски.

Пять из шести станций линии будут иметь только пассажирские платформы с навесами и машины для продажи билетов. Шестая по решению властей Нашвилла должна стать украшением города, поэтому для этой станции, находящейся в центре города, строится здание в стиле XIX в., в котором предусмотрены кафе и прочие торговые точки.

Предполагают, что движение первых поездов Music City Star начнется в январе-феврале 2006 г. Предусмотрены три рейса в часы пик по рабочим дням. Для этого будут использованы два поезда, один из которых будет возвращаться на станцию Лебанон и выполнять второй рейс. Согласно прогнозам, в первые месяцы объем перевозок составит порядка 1500 чел./день.

Все пять линий транспортная администрация Нашвилла планирует открыть в 2020 г.

Штат Нью-Йорк

Наиболее амбициозным и дорогим из реализуемых в области пригородных сообщений в США является проект East Side Access транспортной администрации Нью-Йорка (MTA). Его реализация обеспечит пропуск поездов железной дороги Long Island Rail Road (LIRR) на станцию Гранд-Сентрал в Манхаттане. Проект стоимостью 6,3 млрд. дол. требует строительства нового тоннеля от станции LIRR/Amtrak в Саннисайде (район Квинс), который будет проложен ниже уровня существующего тоннеля в сторону 63-й стрит, проходящего под рекой Ист-Ривер в Манхаттан. Еще один новый тоннель длиной 1,8 км предстоит построить к новому восьмипутному терминалу ниже уровня станции Гранд-Сентрал.

Необходима серьезная реконструкция станции Саннисайд и пункта централизации Харолд, что позволит увеличить пропускную способность участка длиной 3,2 км, контролируемого этой централизацией, с 42 до 66 поездов в час. Хотя завершение проекта запланировано на 2012 г., вероятно нарушение сроков вследствие того, что текущая пятилетняя инвестиционная программа MTA принята с опозданием на 6 мес. План на 2005 – 2009 гг. одобрен в июле 2005 г., но финансирование урезано на 6,2 млрд. дол. при первоначально запрошенной сумме 21,1 млрд. дол.

Штат Иллинойс

Транспортная администрация Metra планировала к концу 2005 г. завершить в регионе Чикаго реализацию крупного проекта стоимостью 558 млн. дол., предусматривающего создание трех коридоров. Укладка второго пути на участке Антиок — Франклин-Парк линии North Central позволит увеличить число пар поездов по будним дням с 10 до 20, причем некоторые из них будут курсировать не только в часы пик, как ранее, но и в середине дня.

Линия Southwest длиной 62,7 км будет удлинена на 17,7 км от Орланд-Парка до Манхаттана. Путь и искусственные сооружения должны быть реконструированы, причем на некоторых участках с удвое-

нием путей, новая система сигнализации заменит устаревшую, будут построены две новые станции. Реконструкция линии позволит увеличить число пар поездов с 16 до 30 в день.

Наконец, линия West железной дороги Union Pacific длиной 58 км будет продлена на 12,9 км от Дженивы до Элберна. Здесь предстоит построить две новые станции и уложить третий главный путь.

На разных этапах реализации находится ряд других предложений по строительству продолжений и новых линий в данном регионе. Вероятно, первым будет осуществлен проект продолжения на 53,1 км линии North Union Pacific, эксплуатируемой администрацией Metra, от нынешней конечной станции Кеноша (штат Висконсин) в Расин и Милуоки. Проект стоимостью 152 млн. дол., контролируемый властями штата Висконсин, поддерживают и участвуют в его финансировании власти округов, находящихся по трассе линии. Ведется предварительное инженерное обоснование стоимостью 4 млн. дол., коммерческие перевозки могут быть начаты через 3 – 5 лет.

Федеральный закон TEA-LU предусматривает выделение средств на проведение технико-экономического обоснования по проекту сообщения длиной 88,5 км Suburban Transit Access Route в районе Северо-западного коридора. Проект стоимостью 1,2 млрд. дол. включает строительство 17 станций и учитывает рост населения и числа рабочих мест в дальних пригородах Чикаго. Первоначально планируется построить вдоль междугородной автомагистрали 90 новую линию, которая пройдет от существующей станции Metra в международном аэропорту О'Хара на линии North Central к линии железной дороги Elgin, Joliet & Eastern с выходом на нее в районе Хоффман-Эстейтс. На реализацию этого этапа, как полагают, потребуется 10 лет. На последующих этапах линия будет продолжена на юг до Джолиета по существующей инфраструктуре Elgin, Joliet & Eastern. Этот внешний орбитальный маршрут будет обслуживать жителей более 100 городов и других населенных пунктов.

Еще один проект касается реконструкции под пригородные сообщения ответвлений от электрифицированной линии South Shore на севере штата Индиана до городов Лоуэлл и Валпарейзо. В Индиане недавно принят закон, дающий право властям округов и городов на северо-западе штата взимать дополнительный налог на финансирование своей части этого проекта.

Штат Флорида

Транспортная администрация Tri-Rail перенесла срок завершения первого этапа проекта стоимостью 334 млн. дол. по удвоению путей на 69,2-км участке

линии длиной 115,8 км Майами — Уэст-Палм-Бич в южной части штата Флорида на март 2006 г., т. е. на 12 мес позже первоначального. По этой линии проходят также пассажирские поезда компании Amtrak и грузовые железной дороги CSX, и при отсутствии резервов пропускной способности смешанное движение приводит к частым опозданиям пассажирских поездов. По завершении проекта в полном объеме линия станет двухпутной на всем протяжении, что позволит Tri-Rail увеличить число ежедневных рейсов между Майами и Уэст-Палм-Бичем с 28 до 48, включая дополнительные поезда в середине дня. Межпоездной интервал в часы пик будет сокращен с 1 ч до 20 мин, время поездки между конечными пунктами сократится на 15 мин и составит 1 ч 45 мин.

В перспективном плане Tri-Rail изучала вариант продолжения длиной 25,7 км линии железнодорожной компании Florida East Coast (FEC) от Уэст-Палм-Бича на север до Джупитера. Предварительный анализ определяет стоимость проекта от 800 млн. до 1 млрд. дол. FEC не возражает против организации пропуска пригородных поездов при условии, что они не повлияют на грузовое движение самой компании (25 – 30 грузовых поездов в день).

Штат Техас

В Техасе ведется проектирование пригородной линии длиной 51,5 км от столицы штата Остина до Леандера. Федеральное правительство предоставит половину средств по проекту, оцениваемому в 60 млн. дол., которые пойдут на реконструкцию пути, модернизацию системы СЦБ, строительство станционных сооружений и приобретение подвижного состава. Источником формирования доли местных властей является налог с продаж. На линии предусмотрено девять станций. Эксплуатировать линию будет ее собственник — местный оператор Capital Metro. Ввод в эксплуатацию намечен на 2007 или 2008 г.

Избиратели в Хьюстоне так же, как и в Денвере (штат Колорадо), одобрили масштабную программу развития регионального транспорта, включая организацию новых трамвайных, пригородных железнодорожных и автобусных сообщений. Однако для завершения обоих проектов потребуется от 5 до 10 лет.

В Хьюстоне пересмотрели амбициозную программу Metro Solutions в сторону уменьшения числа трамвайных сообщений и увеличения региональных и обслуживаемых автобусами-экспрессами, чтобы привести ее в соответствие со стандартами федерального финансирования и получить сеть большей протяженности с меньшими затратами. Предполагается к 2012 г. ввести в эксплуатацию два пригородных сообщения, а именно длиной 32,2 км в северо-запад-

ном направлении параллельно шоссе 290 и длиной 13 км Хьюстон — Миссури-Сити, которое в перспективе может быть продолжено до портового города Галвестон.

Еще один проект предусматривает строительство новой линии, которая свяжет дальние пригороды Дентона с планируемым продолжением сети рельсового транспорта облегченного типа Dallas Area Rapid Transit до Карролтона. Транспортная администрация Дентона отдала предпочтение маршруту в коридоре бывшей железной дороги Missouri-Kansas-Texas, проходящему параллельно шоссе 35E через Льюисвилл, Лейк-Даллас и Корингт.

Штат Северная Каролина

В ближайшие годы сеть линий трамвая будет играть решающую роль в транспортном обслуживании жителей самого крупного в штате города Шарлотт. С 1990 по 2000 г. население города выросло на 37 %, согласно прогнозам, к 2025 г. численность жителей увеличится еще почти в 1,5 раза.

С увеличением населения и развитием городского строительства еще более высокими темпами растет заполнение уже достаточно перегруженных автомобильных дорог. Власти Шарлотта и округа Мекленбург убеждены, что есть более разумные способы решения транспортных проблем.

Местная транспортная комиссия разработала амбициозный план Integrated Transit/Land Use 2025, предусматривающий создание сети транспортного обслуживания, в которой должны быть объединены линии пригородных железнодорожных сообщений, трамвая исторического и современного, а также автобусные маршруты, распределенные по пяти коридорам. Тесная координация транспортной политики с концепцией оптимального использования земельных площадей направлена на достижение главной цели с предпочтением общественного транспорта личным автомобилям.

Этот план и установление налога на продажи в размере 0,5 цента для его целевого финансирования были приняты 58 % голосов избирателей в ноябре 1998 г. После этого был выполнен инвестиционный анализ по коридору South, установивший в начале 2000 г. приоритет варианта строительства линии трамвая. Одновременно автобусная компания-оператор Charlotte Area Transit System (CATS) начала аналогичные исследования по четырем другим коридорам с целью детального определения трасс и транспортных схем. Эти исследования завершились в 2002 г. В 2025 г. CATS на расширенной сети рассчитывала перевозить в 4 раза больше пассажиров, чем в настоящее время. К тому времени сеть будет включать 45 км маршрутов скоростного автобуса (по выделенным полосам движения с продажей билетов на оста-

новках), 33,8 км новых линий трамвая, 17,7 км линий исторического трамвая и 48,3 км пригородных железнодорожных линий.

В то же время политика развития зоны Большого Шарлотта пересмотрена в сторону поощрения более плотного использования территорий в выбранных коридорах с сочетанием промышленной и жилой застройки многоквартирными зданиями в отличие от традиционных домов на одну семью. Власти округа Мекленбург и еще четырех городов уже следуют концепции Transit Station Area Joint Development. Так, принятая в Шарлотте транспортная политика предусматривает плотную застройку разного назначения в радиусе 800 м от станций, чтобы поощрять пользование общественным транспортом.

Маршрут коридора South пройдет из центра Шарлотта к терминалу на пересечении междуштатного шоссе 485 с Южным бульваром. Станция в центре города будет пересадочной с маршрутами автобуса и, в перспективе, скоростных рельсовых сообщений.

Почти на всем протяжении новая рельсовая линия будет параллельна бульвару и магистральной линии железной дороги Norfolk Southern (NS), на которой сохранится движение грузовых поездов, но на отдельных путях. Новая линия, на всем протяжении двухпутная, пройдет по отделенной от других видов городского транспорта полосе; на пересечениях с улицами с интенсивным автомобильным движением предусмотрено строительство путепроводов. Парковки на семи станциях в южной части коридора рассчитаны на 3600 мест.

Серьезное переустройство потребуется на территории, примыкающей к станции Скейлибарк-Роуд, где необходимо перестроить несколько кварталов на Южном бульваре, чтобы обеспечить независимые полосы для северного и южного направлений. От предложенного оригинального решения по использованию топографических особенностей данной территории выигрывают как станция, так и находящаяся рядом школа. Новый подземный переход под железнодорожными путями приведет к многоэтажной подземной стоянке, расположенной в низине на территории, принадлежащей школе. На крыше паркинга предложено обустроить озелененную игровую площадку для школьников.

Служебно-производственный комплекс займет часть зоны площадью 6,9 га западнее железнодорожной линии (строительство автобусной станции на этой же площадке завершено в начале 2005 г.). В зданиях и помещениях нового комплекса разместятся офисы, центр управления, цехи и участки депо для обслуживания и ремонта до 42 вагонов трамвая. Этого парка достаточно для обслуживания не только рассматриваемой линии, но и перспективных продолжений в коридоре North-East Шарлотта. Планы

совместного проектирования и использования окрашенной мастерской для обслуживания автобусов и вагонов трамвая, систем оплаты проезда, реализация других мер позволят сократить расходы на строительство линии более чем на 1 млн. дол.

В начале 2004 г. CATS выдала компании Siemens Transportation Systems заказ на 16 вагонов трамвая для коридора South. Вагоны, подобно уже эксплуатируемым в Хьюстоне и Сан-Диего, будут сочлененными с 70 % площади пола на низком уровне. Сборку выполнит завод Siemens в Сакраменто (штат Калифорния), поставки начнутся в 2006 г. Длина вагона 27,8 м, масса тары 44,2 т, расчетная пассажироместимость 236 чел., максимальная скорость 88 км/ч.

CATS начала проектные работы по линии коридора в мае 2003 г. после согласования на федеральном уровне. Формальное решение по условиям финансирования проекта подписано в мае 2005 г. Оно предусматривает выделение 47 % из 426,8 млн. дол. общей стоимости проекта из федеральных фондов, 25 % из фондов штата Северная Каролина, оставшиеся 28 % поступят за счет налога с продаж, введенного в Шарлотте и округе Мекленбург.

Строительные работы, прежде всего расчистка строительных площадок, перенос сооружений, сооружение мостовых опор и фундаментов, начаты в конце февраля 2005 г. Запланированное на весну 2007 г. открытие линии для движения потребовало обусловить в ряде контрактов на строительство путепроводов работу в течение 6 дней в неделю или в две смены.

CATS планирует организовать движение с интервалом 15 мин с 5 ч утра до 1 ч ночи, причем в часы пик интервал будет сокращен до 7,5 мин. Пассажиропоток оценивается примерно в 9100 чел. в сутки в первый год эксплуатации с последующим ростом до 18,3 тыс. чел. к 2025 г. Сеть автобусных сообщений местных и экспрессов в направлении восток — запад предстоит реструктурировать, чтобы привязать их к станциям новой линии, причем с учетом согласования расписаний.

Реализация новой транспортной концепции уже ведется, включая строительство жилых и торговых зданий. Особенностью проекта коридора South является организация параллельной работы новой линии и линии исторического трамвая. Инициированная энтузиастами кампания привела к тому, что в 1998 г. было получено финансирование в объеме 16,7 млн. дол. реконструкции старой линии длиной 3,2 км из центра города в исторический район Саутенд.

Старая однопутная линия, проходящая на этом участке параллельно новой, уже перестроена в соответствии с современными стандартами. В регулярной эксплуатации находятся один оригинальный

отреставрированный вагон и три копии, построенные компанией Gomaco Transit (рис. 2). Они курсируют с интервалом 30 мин. За полгода после начала работы реконструированной линии (в октябре 2004 г.) перевезено более 212 тыс. чел., что намного превысило прогноз на первый год эксплуатации — 100 тыс. чел. Исторические трамваи будут выходить и на новую линию, но не в часы пик.

В четырех других планируемых коридорах рассмотрены разные сочетания рельсового и автобусного транспорта. Так, коридор North будут обслуживать пригородное и усиленные автобусные сообщения, для коридора Northeast выбраны трамвай и автобусы-экспрессы, для коридоров Southeast и West — автобусы. На завершение плана формирования интегрированной транспортной сети к 2025 г. потребуются, по предварительным расчетам, 1,99 млрд. дол. Дополнительно необходимо вложить 952 млн. дол. в приобретение базового парка автобусов.

CATS, намереваясь продвинуть планы развития еще четырех коридоров, приступила к следующему этапу детальных концептуальных исследований. В первоначальные проекты, одобренные в 2004 г. FTA, могут быть внесены изменения, касающиеся выбора технологий или приоритетности. Окончательные решения по региону Шарлотт — Мекленбург должны быть приняты в 2006 г.

Пока же самым вероятным представляется реализация проекта коридора North, который наиболее полно проработан и проще в реализации. Предложенное пригородное сообщение длиной 48,3 км с 10 станциями пройдет по путям NS на север в Морсвилл. Капитальные и эксплуатационные затраты минимизированы выбором варианта реконструкции существующей линии и некоторых новшеств, диктуемых спросом. Предложенная мультимодальная станция в центре Шарлотта будет принимать поезда пригородные и дальнего следования компании Amtrak, обеспечит пересадку на автобусы междугородные,



Рис. 2. Исторический трамвай на одной из улиц Шарлотта

городские и трамвай. Эта станция будет связана линией трамвая восток — запад и автобусными маршрутами с транспортным центром, где пересекутся линии коридоров South и Northeast.

В этом же штате ожидается одобрения FTA проект пригородной линии длиной 45,2 км из Роли в Дарем. Проект стоимостью 694,6 млн. дол. пока сохраняет статус нерейтингового из-за сомнений в обоснованности подготовленных местной транспортной администрацией Triangle Transit (ТТА) прогнозов по величине пассажиропотоков и оценки степени перегруженности автомобильных дорог. Тем временем консорциум United Transit Systems, в состав которого входят компании Rotem (Республика Корея) и Sojitz Rail & Transit (Япония), на собственный риск согласился начать подготовку к разработке и изготовлению 32 дизель-поездов по заказу ТТА в надежде на то, что FTA примет положительное решение в конце 2005 г. Все же в силу указанных обстоятельств начало коммерческих перевозок, намеченное на декабрь 2008 г., отложено до середины 2009 г.

Другие проекты

В ряде штатов подготовлено несколько проектов новых пригородных сообщений, для начала реализации которых необходимо разрешение федерального правительства или завершение проектирования.

В числе уже прошедших указанные этапы — проект транспортной администрации штата Юта (УТА) строительства линии длиной 70,8 км из Солт-Лейк-Сити в Огден и Плезант-Вью. Федеральная транспортная администрация (FTA) дала разрешение УТА на приобретение 140 земельных участков под строительство станций и других объектов инфраструктуры. В конце 2005 г. ожидалось решение по выделению гранта на финансирование проекта, что позволит начать основные работы.

На линии стоимостью 500 млн. дол. будет девять станций. В начале августа 2005 г. УТА заказала компании Bombardier 12 двухэтажных вагонов с кабинами управления. В контракте стоимостью 29 млн. дол. предусмотрена возможность дополнительного заказа еще 29 ед. УТА ранее приобрела 30 двухэтажных вагонов у администрации Metra (Чикаго) и планировала получить перестроенные тепловозы мощностью 3600 л. с.; технические условия на реконструкцию тепловозов разработаны. Первоначальный объем перевозок прогнозируется равным 5900 чел. в сутки, к 2030 г. ожидается его рост до 12,6 тыс. чел. К перспективным для организации пригородных сообщений относятся также маршруты из Солт-Лейк-Сити в Прово, Бригем-Сити и Пейсон.

Требования FTA по дальнейшему сокращению расходов тормозят также прогресс по проекту стоимостью 103,5 млн. дол., предусматривающему строи-

Закупки подвижного состава для пригородных сообщений США

Транспортная администрация, компания-оператор	Число вагонов	Компания-изготовитель	Тип вагонов	Состояние заказа
МВТА (Бостон)	33	Kawasaki	Двухэтажные для поездов на локомотивной тяге	Выполняются поставки
Metra (Чикаго)	26	Sumitomo	Галерейные для электропоездов	Выполняются поставки
То же	300	Sumitomo	Галерейные для поездов на локомотивной тяге	Завершение поставок в 2005 г.
Департамент транспорта штата Коннектикут (для линии Нью-Йорк — Нью-Хейвен)	340	Нет св.	Для электропоездов	Разрабатывается техническое задание
Metroink (Лос-Анджелес)	Около 45	То же	Для поездов на локомотивной тяге	Разрабатывается техническое задание
New Jersey Transit	231	Bombardier	Двухэтажные для поездов на локомотивной тяге	Поставка шести опытных вагонов в сентябре 2005 г.
LIRR (Нью-Йорк)	836	Bombardier	Для электропоездов	Выполняются поставки
Metro-North (Нью-Йорк)	336	Bombardier	То же	Выполняются поставки
SEPTA (Филадельфия)	104	Нет св.	»	Разрабатывается техническое задание
UTA (Солт-Лейк-Сити)	12	Bombardier	Двухэтажные с кабинами управления	Поставки до октября 2006 г. для работы со старогодными вагонами Metra
Virginia Railway Express (округ Колумбия)	11	Sumitomo/Nippon Sharyo	Галерейные для поездов на локомотивной тяге	Заказаны в мае 2005 г., начало поставок планируется в конце 2006 г.

тельство линии длиной 23,6 км в округе Вашингтон штата Орегон, которая соединит города Уилсонвилл, Туалатин и Тайгард со станцией Бивертон системы рельсового транспорта облегченного типа MAX в Портленде. Предварительные инженеринговые и экологические изыскания выполнены, проектирование завершено на 70 %. Решение о финансировании проекта в полном объеме (FFGA) ожидалось в конце 2005 г., но в марте ФТА обнародовала новые, более строгие стандарты для получения FFGA, согласно которым данный проект должен рассматриваться в контексте удельных расходов в расчете на одного пассажира.

Ранее согласованное сокращение расходов было достигнуто за счет реконструкции железнодорожных мостов вместо строительства новых и приобретения пяти рельсовых автобусов вместо восьми, но этот мер оказалось недостаточно. Однако местные власти настаивали на применении к данному проекту прежних правил, учитывая его готовность. Их попытки оказались успешными, и в августе 2005 г. было согласовано снятие новых ограничений.

Проект линии длиной 64,3 км Northstar Миннеаполис — Биг-Лейк в 2005 г. получил наконец финансовые гарантии со стороны властей штата Миннесота. Продвижение проекта стоимостью 265 млн. дол. (протяженность предлагаемой сети была урезана вдвое для приведения в соответствие с федеральными условиями финансирования) тормозилось в последние несколько лет, поскольку законы штата не допускали участие местных источников в финансировании проекта. Разрабатывается окончательный вариант проекта, но остается несколько вопросов, вклю-

чая детальные обсуждения условий эксплуатационного соглашения с железной дорогой Burlington Northern Santa Fe по предоставлению пропускной способности и выделение дополнительных средств со стороны штата, который должен взять на себя третью часть платы. Коммерческие перевозки (восемь рейсов в обоих направлениях по рабочим дням) планируется начать в 2009 г.

В Денвере, столице штата Колорадо, проводится экологическое исследование двух альтернативных вариантов железнодорожной связи с международным аэропортом: на тепловозной и электрической тяге. Поскольку приступить к строительству планируется не ранее 2011 г., начало коммерческой эксплуатации возможно в конце 2014 г. В планах штата и города организация еще двух коридоров от станции Юнион: до 168-й авеню и до Лонгмонта через Боулдер.

На начальных стадиях разработки находятся проекты рельсовых сообщений в Атланте (штат Джорджия), Гаррисберге (Пенсильвания), Орландо (Флорида) и Лас-Вегасе (Невада).

Из приведенных примеров видно, что дальнейшее развитие пригородных и региональных сообщений в Северной Америке в ближайшие годы напрямую зависит от финансирования.

Данные по текущим и планируемым закупкам подвижного состава для некоторых пригородных сообщений приведены в таблице.

Railway Gazette International, 2005, № 9, p. 545 – 547; *Railway Gazette International*, 2005, № 10, p. 621 – 624.