

Совместные инициативы приносят результаты

Совместное участие британских компаний-операторов, администрации инфраструктуры Network Rail, местных властей и других организаций в инициативах Community Rail Partnerships (CRP) в значительной степени способствовало росту перевозок на малодейственных линиях железных дорог Великобритании, эксплуатация которых в противном случае была бы прекращена.

В конце 1960-х годов Великобритания стала первой промышленной страной в мире, отказавшейся от эксплуатации линий, суммарная длина которых составляла почти половину протяженности национальной сети. Только незначительная часть линий или станций была закрыта позднее 1975 г., но усиливающееся давление со стороны правительства, стремящегося после проведения в 1990-х годах приватизации сократить субсидирование железнодорожных компаний, сохраняет угрозу выживанию оставшихся местных линий.

Несмотря на это давление, в 2005 г. проявились результаты поддержки партнерств типа Community Rail Partnerships, создаваемых с целью развития таких линий, со стороны бывшей администрации Strategic Rail (SRA) и даже министерства транспорта DfT. Министерство признает социальную значимость местных и региональных железных дорог для транспортного обслуживания и развития периферийных регионов.

На поддержку таких сообщений направлена разработанная SRA и опубликованная в ноябре 2004 г. стратегия, в которой утверждается, что за счет комбинации мероприятий по снижению расходов с одновременным ростом доходов можно в пределах 5 лет добиться сокращения вдвое субсидии в расчете на одну поездку и что партнерства Community Rail Partnerships предлагают наилучший путь для решения данной задачи.

После упразднения SRA его стратегические полномочия перешли к Rail Group, входящей в состав министерства транспорта, но концепция инициатив CRP не утратила актуальности. SRA предложила семь направлений для реализации CRP в качестве пилотных проектов развития рассматриваемой стратегии, и министерство транспорта формально согласовало пакет из трех проектов.

Четыре из семи предложенных SRA направлений представляют классические второстепенные линии в

Йоркшире, Линкольншире и на полуострове Корнуолл. Еще одна ветка ведет из Ганнислейка, Корнуолл, в Плимут. Линия Уотфорд — Сент-Олбанс находится на окраине Лондона, линия Peninstone является частью маршрута, связывающего промышленные города Шеффилд, Барнсли и Хаддерсфилд в Йоркшире.

Роль ACoRP

Первым проектом, реализованным в рамках инициативы CRP, был Devon & Cornwall (1991 г.). Вторым проектом (1993 г.) ставил целью сохранение линии Peninstone в ходе приватизации. Созданная в 1995 г. ассоциация Association of Community Rail Partnerships (ACoRP) до сих пор базируется в этом районе. Эта ассоциация, в настоящее время объединяющая 35 из 60 имеющихся групп, сыграла решающую роль в продвижении концепции по стране. Важно отметить отсутствие единых образцов при создании партнерств. Каждое разработано с учетом местных особенностей и транспортных потребностей, а также возможностей организаций и индивидуумов.

По прошествии 7 лет очевидны выигрышные стороны партнерских инициатив CRP, которые создают условия для выполнения перевозок с невысокими затратами, роста пассажиропотока, пресекая, например, попытки вандализма на станциях, и пропагандируют позитивный взгляд на местные железные дороги (рисунок).

Реальная угроза в отношении масштабного закрытия местных линий возможна со стороны Network Rail, которая находится под давлением DfT в плане сокращения расходов на инфраструктуру после истечения действующего до марта 2009 г. регулирующего порядка. Пока же Network Rail придерживается мнения, что CRP максимально эффективно эксплуатируют малодейственные линии, привлекая пассажиров самым малозатратным образом.

Интересен и тот факт, что значительная часть из 24 пассажирских франшиз принадлежит компаниям, имеющим опыт обслуживания автобусных сообщений. В их числе National Express Group, FirstGroup, Arriva и Stagecoach. Они вполне могли бы рассматривать автобусы как более предпочтительный вариант, к тому же требующий меньших субсидий. Однако National Express Group придерживается другого мнения. Ее франшиза охватыва-

ет территорию Восточной Англии, включая линию Bittern Норидж — Шерингем, где партнерство CRP способствовало утроению объема пассажирских перевозок в последние 10 лет и переполнению вагонов поездов, ставшему в свою очередь серьезной проблемой. Ранее National Express Group относилась к маркетингу местных линий как к пустой трате средств. Преодоление такого отношения стало возможным благодаря таким факторам, как заинтересованность и участие местных властей и общестственности, а также повышение статуса таких сообщений. В результате на линии Bittern показан один из самых высоких в отрасли темп роста перевозок. Компания планировала перейти к тактовому графику с интервалом 1 ч на местных линиях и 0,5 ч на магистральных.

Реконструкция линии Abbey

Линия Abbey является однопутной веткой длиной 10,5 км от Уотфорд-Джанкшн до станции Сент-Олбанс-Эбби. Это единственный подход к станции от магистральной линии, сквозное движение в направлении лондонской станции Юстон через магистраль Западного побережья невозможно.

Несмотря на неоднократные угрозы прекращения эксплуатации, эта ветка была электрифицирована на переменном токе 25 кВ, 50 Гц в 1988 г., трехвагонные электропоезда обеспечивают обслуживание шести станций с 45-минутным интервалом в часы пик. На станциях персонала нет. Поездка занимает 16 мин, поэтому график с получасовым межпоездным интервалом невозможен.

В партнерство Abbey Line, организованное в июне 2005 г. в соответствии со стратегическим документом SRA, входят представляющая интересы пассажиров группа Abfly (450 членов), поездная компания-оператор Silverlink, владелец инфраструктуры Network Rail, местные власти.

Разработанный CRP план действий был направлен на привлечение внимания жителей к новым воз-



Железнодорожная станция-сад, оформленная усилиями местного сообщества

можностям, в том числе коммерческого освоения станционных зон, и тем самым росту доходов от перевозок. Принципиальной промежуточной станцией является Брикет-Вуд, где в 1965 г. был снят обгонный путь. План предусматривает возврат станционного здания в общественное пользование в качестве меры по борьбе с вандализмом.

Важной задачей на среднесрочную перспективу является восстановление обгонного пути, что позволит курсировать двум поездам с интервалом 30 мин. Потребуется также дорогостоящая модернизация системы сигнализации, управляемой со станции Уотфорд-Джанкшн.

Rail Group министерства транспорта поддерживала попытки изменения схемы эксплуатации обгонного пути в автоматическом режиме без существенных изменений действующей системы сигнализации. Другой задачей является подбор варианта, альтернативного строительству пешеходного моста между двумя платформами в Брикет-Вуде, с обустройством перехода по подобию принятых в последнее десятилетие на линиях городского рельсового транспорта во многих городах Великобритании.

Railway Gazette International, 2005, № 12, p. 785 – 787.

Редакция журнала «Железные дороги мира»

приглашает на внештатную работу переводчиков с английского, немецкого и французского языка, имеющих опыт работы на железнодорожном транспорте и проживающих в Москве или Московской области.

Обращаться по телефону (495) 317-55-65.