

Модернизация инфраструктуры железных дорог Польши

В 2012 г. Польша и Украина примут участников финальных игр чемпионата Европы по футболу. Планируемое событие обязывает железные дороги Польши обеспечить соответствие возможностей пассажирских железнодорожных сообщений ожидаемым потребностям в перевозках. В стране уже выполняется ряд проектов модернизации межрегиональных линий и основных станций.

В то время как правительство Польши начало общественные консультации по проблеме создания сети высокоскоростных пассажирских сообщений (Koleje Dużej Prędkości, KDP), которая должна быть введена в эксплуатацию в 2019 г., появилась необходимость реализации более актуальных краткосрочных планов. В Польше и на Украине в 2012 г. состоятся игры финальной части чемпионата Европы по футболу (Евро-2012). В соревнованиях примут участие 16 национальных сборных. Ожидаемый наплыв гостей, по-видимому, вызовет увеличение спроса на транспортное обслуживание, в том числе на перевозки по железным дорогам, особенно в межрегиональных сообщениях и на линиях, соединяющих города с аэропортами. Поэтому подготовлен ряд проектов усиления путевой структуры и реконструкции станций на отдельных направлениях, которые находятся на разных стадиях планирования или осуществления.

Поскольку ввод в действие высокоскоростной сети запланирован значительно позднее 2012 г., основное внимание в этих проектах уделяется прежде всего модернизации существующих линий (рис. 1). В настоящее время движение поездов со скоростью до

160 км/ч осуществляется на двух магистральных линиях железных дорог Польши (РКР): Варшава — Познань — Жепин и Варшава — Катовице/Краков. Еще на нескольких участках движение с такой скоро-

стью допустимо, но фактически не реализуется. Аналогично скорость движения грузовых поездов в этих коридорах может достигать 120 км/ч, однако большинство грузовых компаний-операторов ограничивают скорость 80 км/ч по соображениям сокращения затрат. Компания РКР PLK, оператор инфраструктуры железных дорог Польши, планирует к 2012 г. соединить важнейшие города страны железнодорожными магистралями, по которым будет возможно движение пассажирских поездов со скоростью 160 км/ч и более (таблица). В этой же таблице показаны основные коридоры, движение в которых с более высокой скоростью станет возможным после завершения строительства высокоскоростных линий.

К 2012 г. коридор восток — запад, проходящий через Варшаву и

**Основные междугородные коридоры железных дорог Польши
(по завершении строительства высокоскоростных линий)**

Линия	Максимальная скорость, км/ч	Система тягового электроснабжения
Варшава — Лодзь — Познань/Вроцлав	300–350	25 кВ, 50 Гц переменного тока
Варшава — Катовице/Краков	250–300	3 кВ постоянного тока или 25 кВ, 50 Гц переменного
Варшава — Гданьск	200	3 кВ постоянного тока
Варшава — Белосток		
Варшава — Люблин		
Познань — Щецин		
Варшава — Кельце		
Варшава — Лодзь (действующая линия)		
Варшава — Познань (действующая линия)		
Познань — Жепин (граница с Германией)	160	3 кВ постоянного тока
Згожелец (граница с Германией) — Легница — Вроцлав — Катовице — Краков — Тарнув — Пшемьсль (граница с Украиной)		
Познань — Вроцлав		
Варшава — Седльце — Бяла-Подляска — Тересполь (граница с Белоруссией)		
Катовице — Зебжидовице (граница с Чехией)/Звардонь (граница со Словакией)		



Рис. 1. Скорый поезд Гдыня — Быдгощ — Зелена-Гура

Познань между границами Польши с Белоруссией и Германией (рис. 2), будет реконструирован для движения поездов со скоростью до 160 км/ч. На участке Жепин — Варшава большая часть работ уже выполнена, и РКР PLK занималась модернизацией станций. Продолжались работы по реконструкции Познанского узла и увеличению допустимой скорости движения поездов на участке между Варшавой и Тересполем (на границе с Белоруссией).

Аналогичный проект модернизации осуществляется на направлении от польско-германской границы через Згожеlec, Вроцлав и Краков до Пшемысля на польско-украинской границе. В 2000 г. была начата работа по модернизации этой линии для обеспечения возможности движения поездов со скоростью до 160 км/ч на всем ее протяжении. Окончание работ запланировано на 2012 г. На участке Згожеlec — Вроцлав — Ополе работы по усилению пути уже закончены и ведется реконструкция станций. На направлении Ополе — Катовице — Пшемысль работы начаты в 2008 г., за исключением участка

Краков — Жешув, который был отнесен к «резервному списку» инвестиционных программ.

Коридор Варшава — Кельце также предстоит модернизировать для обеспечения движения поездов со скоростью до 160 км/ч. На коротком участке между станциями Варшава-Заходня и Окенце (южный пригород столицы) работы уже завершены. Оттуда уже начато строительство ответвления к международному аэропорту имени Фредерика Шопена, но из-за задержек в определении местоположения подземной станции вблизи нового терминала 2 график строительства соединительного тоннеля отставал на 2 года от запланированного. Оптимистично настроенные наблюдатели предполагали, что необходимые согласования будут выполнены в сроки, позволяющие открыть новую линию к началу игр Евро-2012 и обеспечить прямое сообщение между главным аэропортом страны и крупнейшими стадионами Варшавы. На остальном протяжении линия в направлении Кельце, по которой, по-видимому, не будут выполняться большие объемы перевозок пас-

сажиров, связанные с Евро-2012, может быть модернизирована к 2013–2014 гг.

Тоннель в Лодзи

Линия от станции Лодзь-Видзев до Скерневице на магистральной линии в Варшаву реконструирована за 2 года. Однако фактически скорость обращающихся здесь относительно новых электропоездов серии ED74 (рис. 3) постройки компании Pesa (Польша), способных развивать скорость до 160 км/ч, ограничена 130 км/ч. Согласно действующим на железных дорогах страны нормам безопасности, поезда, скорость которых выше данного значения, должны быть оборудованы устройствами АЛС, либо локомотивная бригада должна состоять из двух человек. Однако на электропоездах ED74 кресло машиниста расположено в центре кабины управления и не оставляет места для второго кресла. Кроме того, при вождении поездов в два лица вырастут расходы на оплату труда. Проблема может быть решена с переходом на европейскую систему управления движением поездов ERTMS, однако маловероятно, что это произойдет раньше, чем через несколько лет.

Второй этап проекта модернизации линии Лодзь — Варшава, как ожидается, будет реализован в 2009–2012 гг. Он предусматривает реконструкцию участка Варшава-Заходня — Скерневице и вокзала станции Лодзь-Фабрична. Важное значение имеет решение о перестройке станции Фабрична, являющейся главной в городе, в подземную с организацией сквозного движения поездов. В рамках проекта высокоскоростной линии предполагается проложить в центре города тоннель до станции Калиска, благодаря чему будет обеспечено прямое сообщение с линией на Згез северного направления, хотя реализация этой части проекта

ождается по меньшей мере не ранее 2014 г.

Согласно нынешним планам, участок Лодзь-Видзев — Лодзь-Фабрична пройдет в тоннеле и число путей увеличится с двух до четырех. Проект предусматривает пропуск через станцию высокоскоростных поездов. Станция Лодзь-Фабрична после реконструкции получит новое название — Лодзь-Центральная, которое будет отражать ее возросшее значение. Скорость движения поездов существующих сообщений также будет увеличена. Планируется организовать интенсивное пригородное движение, что очень важно для города с населением 700 тыс. чел.

Цель — скорость 200 км/ч

Наиболее амбициозный проект модернизации предположен для направления из Варшавы на север в Гданьск и Гдыню, где впервые в Польше предполагается организовать движение поездов со скоростью до 200 км/ч. До недавнего времени РКР PLK настаивала, что на обычных линиях невозможно увеличить скорость выше 160 км/ч, однако затем явно изменила свою позицию.

Модернизация линии начата в 2007 г. и частично финансирует-

ся за счет предоставленного Европейским инвестиционным банком займа в размере 400 млн. евро. Завершение работ намечено на 2013 г. К лету 2012 г. ожидается существенное сокращение длительности поездок, а по окончании реализации проекта время в пути от Варшавы до Гданьска самых быстрых поездов сократится с нынешних 4 ч 31 мин до 2 ч 10 мин — 2 ч 30 мин.

Другие города, принимающие игры чемпионата Европы по футболу, также выиграют от значительных инвестиций в преддверии Евро-2012.

Планируется построить железнодорожную линию длиной 30 км, которая соединит аэропорт Пыжовице с центром города Катовице, включая модернизацию существующего участка Катовице — Хожув-Батори. Далее линия пройдет по трассе железной дороги, ранее использовавшейся только для грузового движения, а затем в новой полосе отвода параллельно оси планируемого шоссе до аэропорта.

На линии будет предусмотрена промежуточная станция для обслуживания г. Пекары-Слёнске. Всего предстоит построить 20 км двухпутной линии, рассчитанной на движение с максимальной скоростью 160 км/ч, а также обновить существ-

ующий коридор протяженностью 10 км до Катовице. Согласно прогнозам, время в пути между конечными станциями линии составит 30 мин при пяти промежуточных остановках. Ожидается, что строительные работы начнутся не ранее 2010–2012 гг.

Аналогичный проект рассматривается для создания интенсивно используемого пригородного коридора, соединяющего аэропорт Гданьска с Гданьском и Гдыней. Данная линия включена в перечень приоритетных транспортных систем, которые должны быть введены в действие до открытия европейского футбольного чемпионата. Проект предусматривает прежде всего укладку вторых путей на отдельных участках и электрификацию линии на всем протяжении. В окрестностях Гданьска некоторые короткие участки будут сооружены по трассе линий, разрушенных в годы Второй мировой войны.

Модернизация основных станций

В рамках подготовки к обслуживанию участников и гостей Евро-2012 РКР PLK планировала полностью перестроить ряд крупнейших станций, в числе которых Катовице, Варшава-Всходняя, Вар-



Рис. 2. Поезда международного сообщения Берлин — Варшава (справа) и Познань — Франкфурт-на-Одере на станции Познань-Главный



Рис. 3. Электропоезд серии ED74



Рис. 4. Проект реконструкции станции Познань-Главный



Рис. 5. Здание вокзала Краков-Главный, построенное в 40-х годах XIX века



Рис. 6. Немодернизированный (вверху) и модернизированный электропоезда серии EN57

шава-Заходня, Варшава-Стадион и Познань-Главный (рис. 4) помимо уже упомянутой станции Лодзь-Фабрична. На месте нынешних сооружений будут построены много-



Рис. 7. Электропоезда ER75 Flirt компании Koleje Mazowieckie

этажные здания, включающие офисные и торговые площади. Намечена также реконструкция существующих зданий на станциях Варшава-Центральная, Краков-Главный (рис. 5), Сопот, Гдыня-Главная и Вроцлав-Главный.

Поскольку модернизация станции Варшава-Центральная требует закрытия ведущего к ней тоннеля, большинство поездов дальнего сообщения на 2 года будут переведены на станцию Варшава-Гданьска. Работа по подготовке последнего к приему дополнительных поездов должна быть завершена к декабрю 2009 г., а тоннель на станции Варшава-Центральная планируется открыть вновь в 2012 г.

Кроме того, Польские железные дороги предпринимают шаги по модернизации эксплуатируемого парка подвижного состава. Компания — оператор междугородных сообщений PKP Intercity получит 10 многосистемных электровозов семейства Europrinter (серии ES64U4) постройки компании Siemens, рассчитанных на вождение пассажирских поездов со скоростью до 200 км/ч, 17 пассажирских вагонов постройки компании FPS и 20 электропоездов, развивающих максимальную скорость 250 км/ч.

Компания — оператор региональных сообщений PKP PR в свою очередь планирует приобрести 36 электропоездов, рассчитанных на движение с максимальной

скоростью 160 км/ч, а также модернизировать 247 имеющихся электропоездов серии EN57 постройки 1961–1993 г. (рис. 6) и 380 пассажирских вагонов для поездов на локомотивной тяге. Однако эти планы могут измениться в связи с передачей некоторых межрегиональных сообщений компании PKP Intercity.

Еще одна дочерняя компания PKP — PKP SKM w Trójmieście, которая является оператором пригородных сообщений в регионе Троймясто (Гданьск — Сопот — Гдыня), намерена модернизировать 20 электропоездов серии EN57. Одновременно компания-оператор Koleje Mazowieckie, которая обслуживает пригородные сообщения в регионе Мазовше, планирует приобрести 36 новых электропоездов и уже получает первые поезда семейства Flirt производства компании Stadler (рис. 7), которым присвоено серийное обозначение ER75, а также двухэтажные вагоны производства компании Bombardier для формирования челночных поездов на локомотивной тяге (всего заказано 37 ед.).

Компания — оператор пригородных перевозок в столичном регионе SKM Warszawa в настоящее время владеет только восемью электропоездами, однако к 2012 г. компании, возможно, потребуется 72 поезда.

Piech R. Railway Gazette International, 2008, № 10, p. 802–804.