

Шотландия — программа развития железных дорог

Власти Шотландии планируют до 2012 г. инвестировать от 8,2 млрд. до 13,7 млрд. ф. ст. в расширение и реконструкцию сети железных дорог этого региона Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, помимо 2,5 млрд., уже выделенных на транспортные проекты, включая системы рельсового транспорта.

Процесс деволюции (постепенной децентрализации власти в Соединенном Королевстве) с созданием в 1999 г. Парламента Шотландии и Национальной ассамблеи Уэльса оказал благоприятное влияние на железнодорожный транспорт этих регионов. Оба органа власти санкционировали крупные инвестиции в возобновление эксплуатации закрытых линий, строительство новых станций и создание новых сообщений.

Транспортная администрация Transport Scotland обнародовала амбициозную стратегию развития автомобильного и железнодорожного транспорта Шотландии на следующие два десятилетия, которая включает многоэтапную программу электрификации и масштабных работ по развитию сети, которую можно рассматривать как передовую в масштабах всей Великобритании.

Стратегия выделяет 20 главных транспортных коридоров региона и шесть основных узлов пересечения этих коридоров. При ее разработке прогнозировали требования к провозной способности сети на три временных горизонта — 2012, 2018 и 2022 гг. с учетом динамики изменения численности населения и занятости, транспортных привычек, уровня современных затрат времени на поездку, имеющих в ко-

ридорах ограничений. Ключевыми при разработке стратегии были три следующих принципа:

- сокращение длительности поездок, улучшение внутрирегиональных связей и организация удобных пересадок;
- уменьшение загрязняющих окружающую среду выбросов;
- повышение уровня обслуживания, обеспечение физической и ценовой доступности.

Существующая в Шотландии железнодорожная сеть отличается относительной неразвитостью за пределами так называемого Цент-

рального пояса, связывающего конурбации Глазго и Эдинбурга. Севернее этого пояса более быстрыми являются варианты сообщений с помощью личных автомобилей и даже автобусов. В последние годы министерство транспорта однозначно признавало роль железных дорог, но на реальные улучшения требуется много времени (рис. 1).

Проведенные начиная с 1970 г. мероприятия, включая строительство 73 новых станций и возобновление пассажирского движения на девяти некогда закрытых линиях, способствовали росту перевозок на железных дорогах: в настоящее время услугами железных дорог Шотландии ежегодно пользуются более 80 млн. чел., в течение последних 10 лет перевозки выросли на 45%. Администрация Transport Scotland уверена в росте доли железных дорог на транспортном рынке и ставит целью ежегодное увеличение их перевозок на 3%.

Правительство рассчитывает и на способность рельсового транспорта привлекать новых пассажиров. Недавно выполненные проекты по повторному открытию железнодорожных объектов оказались весьма успешными. Например, пас-



Рис. 1. Типичный шотландский ландшафт с железнодорожным мостом Гленфиннан

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ШОТЛАНДИИ

сажиропоток на продолжении одной из пригородных линий в районе Глазго до Ларкхолла (2005 г.) превысил прогноз на 53%, открытие линии Стирлинг — Аллоа (2008 г., рис. 2) привлекло на 59% пассажиров больше, чем рассчитывали.

Восстановление движения на линии Эдинбург — Батгит в 1986 г. представляет хороший пример эффективности подобных мероприятий. В 2006–2007 гг. три новые станции обеспечили прирост в размере 1,5 млн. поездок, или на 75% относительно 1996–1997 гг. И хотя открытие этого сообщения не помогло потерявшим работу из-за закрытия автомобильного завода, их детям оно улучшило доступ к образовательным учреждениям и в последующем лучшие связи с рынком занятости.

На линии в Батгит ведутся работы по переустройству ее в двухпутную и электрификации в рамках проекта стоимостью 300 млн. ф. ст., предусматривающего восстано-



Рис. 2. Новая станция Аллоа

Проекты развития железных дорог Шотландии

Проект	Этап	Расходы, млн. ф. ст.	
		Минимум	Максимум
Текущее обслуживание и безопасность		3000	3000
Электрификация	1	250	500
	2	250	500
	3	250	500
	4	250	500
	5	250	500
Совершенствование расписания движения поездов		10	10
Организация парковок (у автобусных и железнодорожных станций)		50	100
Модернизация объектов инфраструктуры		100	250
Интеграция систем оплаты проезда (автобус и железная дорога)		50	100
Реконструкция линии Перт — Инвернесс	1	50	100
	2	100	250
	3	50	100
Реконструкция линии Абердин — Инвернесс		250	500
Реконструкция линии Глазго/Эдинбург — Абердин	1	100	250
	2	100	250
	Грузовое движение	50	100
Реконструкция линий к востоку и северу от Эдинбурга		250	500
Реконструкция линий в коридоре Эдинбург — Глазго		500	1000
Реконструкция подходов к порту Грейнджмут (автомобильно-железнодорожный проект)		100	250
Реконструкция станции Хеймаркет (Эдинбург)		50	100
Строительство новой линии скоростного трамвая из Эдинбурга на северный берег залива Ферт-оф-Форт		10	50
Строительство новой линии Инверкитинг — Холбет		100	250
Модернизация железнодорожной сети Глазго и строительство нового метрополитена/трамвая		1500	3000
Реконструкция линий к юго-западу от Глазго		250	500
Реконструкция объектов грузового хозяйства на магистрали Западного побережья		250	500
Итого инвестиций в железнодорожную инфраструктуру		8170	13 660

ние связи Батгит — Друмгеллох в восточной части агломерации Глазго. Тем самым к концу 2010 г. будет создана новая электрифицированная связь между Глазго и Эдинбургом, которую будут обслуживать четыре пары поездов в час. Еще один крупный проект, касающийся создания железнодорожной связи с международным аэропортом Глазго, находится на этапе конкурсного отбора исполнителей. Предполагается, что на его реализацию к концу 2011 г. потребуется от 235 млн. до 295 млн. ф. ст.

Предлагалось начать в 2010 г. реализацию проекта Waverley, чтобы открыть линию длиной 56 км из Эдинбурга в Галашиллс и Твидбенк в 2012 вместо 2013 г., как планировалось ранее. Для реализации этого проекта предполагается использовать инновационный метод финансирования. Специально созданная местная некоммерческая организация получит право привлекать финансовые средства и заниматься реализацией проекта. Правительство Шотландии будет вносить плату за пользование инфраструктурой, достаточную для возмещения привлеченных средств. Полагают, что подобный метод позволит реализовать пионерный проект без бюджетных средств и, если он окажется успешным, его можно будет ис-



Рис. 3. Схема сети железных дорог Шотландии

пользовать для реализации других проектов.

В стратегический план вошли 29 проектов, из них 16 в области железных дорог и два мультимодальных (таблица, рис. 3). Разброс между минимальной и максимальной оценками стоимости объясняется тем, что многие проекты находятся на разных стадиях планирования и по большинству из них пока имеются только предварительные оценки. Ожидается, что некоторые проекты удастся реализовать с меньшими расходами.

Правительство Шотландии получает пакетные субсидии от парламента Соединенного Королевства и имеет право определять пути расходования полученных средств по подготовленным своими силами техническим заданиям. Прямое финансирование из Вестминстера может получить только новый автомобильный переход через залив Ферт-оф-Форт.

D. Briginshaw. International Railway Journal, 2009, № 3, p. 34–35.

Редакция журнала

«Железные дороги мира»

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

Обращаться по телефону (499) 317-55-65 или по электронной почте zdm@css-rzd.ru.