

ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ ЗАРУБЕЖНОЙ ЕВРОПЫ



С началом «транспортной революции», характерной для эпохи НТР, доля железнодорожного транспорта и в грузообороте, и тем более в пассажиро-обороте транспорта зарубежной Европы стала довольно быстро уменьшаться. Уже в середине 1990-х гг. в среднем для региона этот показатель по пассажиро-обороту составлял всего 7 %. Столь значительное вытеснение железных дорог с рынка транспортных услуг произошло вследствие успехов других, конкурирующих видов транспорта – автомобильного и воздушного, которые перехватили у них основную часть грузов и пассажиров. В 1970-е гг. высказывалось даже предположение о том, что эра железных дорог, по крайней мере в Западной Европе, вскоре должна закончиться. В условиях быстро прогрессирующей автомобилизации, как полагали многие, они вообще обречены на довольно скорое «вымирание».

Однако этот прогноз все-таки не оправдался. Железнодорожные компании при поддержке государства стали искать выход из создавшегося критического положения прежде всего на путях коренной модернизации всего железнодорожного хозяйства. Главные надежды на его «реанимацию» они стали связывать с созданием высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСЖМ), справедливо полагая, что отвоевать хотя бы некоторые позиции в конкурентной борьбе железные дороги смогут только при помощи повышения скорости и комфорта перевозок. Иными словами, поставленную задачу можно было сформулировать в следующих словах: «в два раза быстрее автомобиля и в два раза медленнее самолета». Так появилась программа сооружения сначала национальных, а затем и международных ВСЖМ

Национальная сеть скоростных дорог



Высокоскоростные железные дороги Франции (в середине 1990-х гг.)

Первый проект такого рода, получивший очень большой резонанс во всей Европе, был осуществлен во Франции в 1981 г., когда вступила в эксплуатацию высокоскоростная линия Париж – Лион (417 км). Позднее она была продолжена до Марселя, образовав Юго-Восточную магистраль длиной 878 км. Второй была сооружена Юго-Западная магистраль («Аквитания»), связавшая Париж с Бордо (700 км). Затем были построены магистрали от Парижа до бельгийской границы («Север»), от Парижа до Страсбурга длиной 460 км («Восток») и от Парижа в Бретань («Запад»). Благодаря тому что пассажирские поезда на этих направлениях развивают скорость 250–300 км в час (в будущем ее хотят довести до 350 км), путь от Парижа до Марселя – почти через всю Францию – теперь занимает всего 3 ч, от Парижа до Страсбурга – 2 ч 30 мин. В стране осуществляется план дальнейшего расширения сети ВСЖМ

В Германии, которая даже на европейском фоне выделяется густотой железнодорожной сети, основное внимание уделяют реконструкции главных действующих магистралей. Но наряду с этим ведется и строительство новых скоростных путей. Уже сданы в эксплуатацию линии Кёльн – Франкфурт-на-Майне (180 км), Берлин – Ганновер (260 км), Мангейм – Штутгарт, Эрфурт – Лейпциг – Галле и др. В результате поездка из Берлина в Ганновер теперь занимает 1 ч 35 мин вместе 3 ч 45 мин прежде



Конфигурация территории Италии как бы предопределила основные направления скоростных магистралей в этой стране. Одно из них меридиональное: Милан – Болонья – Флоренция – Рим – Неаполь с дальнейшим продолжением в южной части Апеннинского п-ова и в Сицилии. Другое направление – широтное: Турин – Милан – Венеция (410 км).



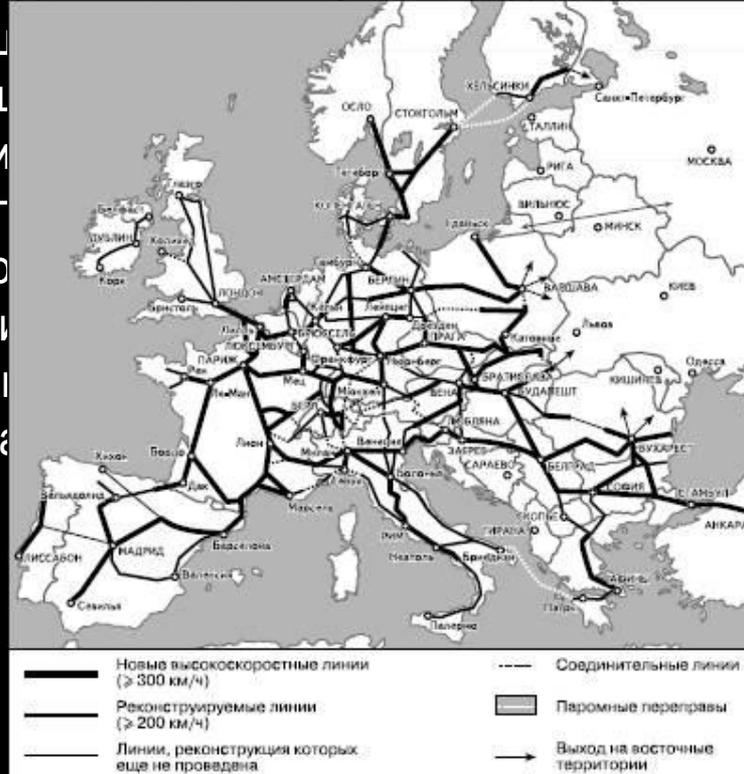
Высокоскоростные железнодорожные магистрали построены или продолжают строиться также в Великобритании (Лондон – Глазго, Лондон – Эдинбург, Лондон – Кардифф), в Испании (Мадрид – Барселона, Мадрид – Севилья, Мадрид – Малага), в Бельгии, Нидерландах, Швейцарии, Австрии, Швеции, Норвегии, Дании и Финляндии.



Но создание национальных сетей ВСЖМ стало только первым этапом реконструкции железных дорог зарубежной Европы. На втором этапе основное внимание начали обращать уже на соединение национальных высокоскоростных магистралей в единую европейскую международную сеть. Еще в 1989 г. Сообщество европейских железных дорог опубликовало свои предложения по созданию такой сети, которая до 2020 г. должна будет включить в себя 30 тыс. км железнодорожных линий. Предполагается, что 11 тыс. км составят существующие, но реконструированные линии, 12 тыс. км – новые, а остальную часть – соединительные линии (рис. 32). В 1992 г. был принят уточненный Генеральный план развития европейской сети ВСЖМ. При этом исходили из того, что скорость поездов на основных линиях должна будет составить 300–350 км в час, а на остальных – 200 км в час.

Первоначально концепция развития сети высокоскоростных магистралей была ориентирована в большей степени на меридиональное направление Север—Юг. Отсюда вытекало и первоочередное

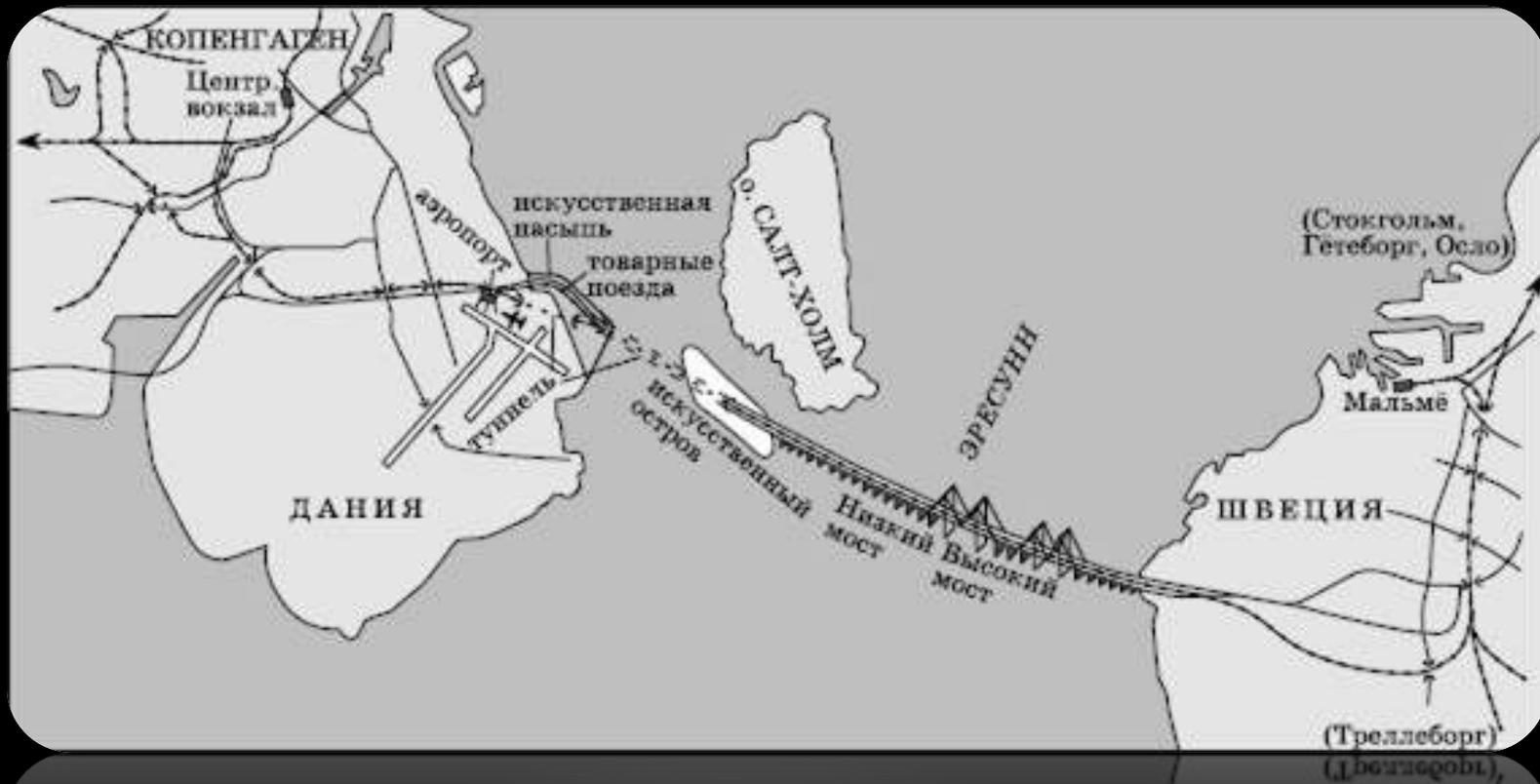
осуш
Манч
Бени
имел
высо
конт
стра
оказа



Ла-
ЖИХ
ва

В 1997 г. королева Дании Маргрете II официально открыла новое железнодорожное сообщение через пролив Большой Бельт, очень важное не только для внутренних, но и для международных связей. А в 2000 г. был введен в эксплуатацию транспортный переход через неширокий пролив Эресунн (Зунд), разделяющий Данию и Швецию. Оба перехода предназначены и для железнодорожного, и для автомобильного движения.

Пролив Большой Белы разделяет о. Зеландия, на котором расположена столица страны Копенгаген, и о. Фюн. Раньше здесь работал железнодорожный паром, и вся переправа, включая погрузку и выгрузку составов, занимала около часа. Теперь вместо парома сооружен новый переход, сокративший время переправы до 7 мин. Он представляет собой комбинацию моста с туннелем: восточное его плечо включает в себя железнодорожный туннель и мост для автомашин высотой 65 м (глубоководный Большой Бельт – главная дорога судов из Балтики в Северное море и обратно, так что мост не должен препятствовать прохождению самых крупных судов). А западное плечо перехода имеет два яруса и объединяет железную и автомобильную дороги.



Транспортный переход через пролив Эресунн (Эресунбрунн) позволил установить беспаромное всепогодное движение между городами Копенгаген и Мальмё. Общая протяженность (15,8 км) позволяет отнести его к числу крупнейших в мире. Со стороны Швеции Эрсеунбрунн начинается 50-пролетным мостом-эстакадой длиной 7845 м. Это самый длинный мост в Европе. Его наиболее высокий пролет поднимается над водой на 57 м. Затем трасса спускается на искусственный остров Пеберхольм, насыпанный для того, чтобы «принять» ее с эстакады и «впустить» в четырехкилометровый туннель. Новая международная трасса двухуровневая. На нижнем из них проходят две колеи железной дороги, а на верхнем – четырехполосное шоссе. Ежегодно Эресуннброном пользуются около 20 млн человек, $\frac{2}{3}$ из них пользуются автотранспортом, а $\frac{1}{3}$ – железной дорогой

В целом опыт эксплуатации высокоскоростных железных дорог в зарубежной Европе свидетельствует о том, что на расстояниях менее 500 км при времени поездки до 2 ч 30 мин они имеют неоспоримые преимущества перед авиационным транспортом, привлекая основную массу пассажиров. На некоторых маршрутах (например, Париж – Брюссель) они успешно конкурируют и с личным автотранспортом. На расстояниях более 1000 км железные дороги, как правило, не выдерживают конкуренции с авиатранспортом, которым пользуется подавляющее большинство пассажиров. (Хотя и на дальних расстояниях ВСЖМ вводят ночные поезда повышенного уровня комфорта, а также дневные экскурсионные с вагонами, позволяющими вести панорамный обзор.) Что же касается средних расстояний, от 500 до 1000 км, то именно здесь конкуренция между поездом и самолетом проявляется в наибольшей степени.

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПОЕЗДКИ НА ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИХ ВСЖМ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ И В ПЕРСПЕКТИВЕ

Город		Лондон	Гамбург	Варшава	Белград	Болонья	Барселона	Будапешт	Мюнхен	Париж
		Перспектива								
Лондон	Настоящее время		7,35	11,05	11,30	7,20	6,45	11,25	6,50	2,15
Гамбург		11,03		4,30	8,30	8,55	9,45	6,45	5,00	6,30
Варшава		21,12	10,28		6,35	9,10	13,00	4,50	7,05	9,45
Белград		25,52	22,19	15,08		5,15	10,25	1,45	6,25	9,15
Болонья		14,20	14,22	19,38	12,47		6,15	6,05	3,55	5,05
Барселона		14,00	18,45	28,25	26,56	14,45		11,15	7,50	4,30
Будапешт		21,16	17,34	10,23	4,45	14,23	25,41		4,40	9,15
Мюнхен		13,04	6,03	13,27	12,57	6,12	17,29	8,13		4,35
Париж		5,15	8,33	18,42	21,16	9,05	8,45	16,32	8,20	

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ОКОНЧЕНА



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

risovach.ru