



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

98/2021

Подготовительные мероприятия к строительству в Польше высокоскоростных железных дорог в рамках проекта «Транспортно-пересадочный узел «Солидарность»»

В Польше сформирован амбициозный план в сфере строительства высокоскоростного железнодорожного транспорта. Инициатива является частью программы «Транспортно-пересадочный узел «Солидарность»» (Solidarity Transport Hub – STH), которая предполагает строительство крупного аэропорта на расстоянии 37 км к западу от Варшавы. В целом, программа STH¹ направлена на сокращение времени в пути между всеми крупными городами Польши до менее чем 2 ч 30 мин. Это также включает строительство 10 железнодорожных «ответвлений», центром которых является новый аэропорт, а также еще 2 линий, которые соединят города, ранее не имевшие доступа к единой железнодорожной инфраструктуре. В ходе реализации проекта планируется проложить около 1800 км путей, а также модернизировать примерно 2400 км существующих линий.

Дискуссии, касающиеся строительства высокоскоростных железных дорог в Польше, начались еще в прошлом веке – в частности, в 1970-х предлагалось построить высокоскоростную линию от Варшавы до Гданьска. В итоге в 1977 г. открыли железную дорогу Centralna Magistrala Kolejowa (СМК) протяженностью 224 км от Заверце до Гродзиска-Мазовецкого. Изначально она должна была быть длиннее (идти дальше на север, до Тчева или Гданьска), однако этому помешал экономический кризис, возникший в стране в то время. Польские инженеры хотели сделать эту линию первой высокоскоростной железной дорогой в Европе с максимальной

¹ За реализацию этого инфраструктурного проекта отвечает одноименная польская компания – Solidarity Transport Hub Poland (STH), также известная как Centralny Port Komunikacyjny (СРК).

эксплуатационной скоростью до 250 км/ч. Но в итоге сначала этот участок использовался для перевозки грузов (в основном угля), а затем – для перевозок пассажиров экспресс-поездами со скоростями 140 и 160 км/ч. В 1994 г., в рамках испытаний, поезд Pendolino смог достичь скорости 250,1 км/ч на этой дороге, однако, регулярные перевозки при данном скоростном режиме так и не начались. Ближе всего к этому рубежу Польша подошла в 2014 г. – на линии СМК началась эксплуатация² поездов Pendolino ETR 610 производства Alstom со скоростями до 200 км/ч (рис. 1). Ожидается, что к 2023 г., после очередной модернизации, этот предел будет увеличен до 250 км/ч – как и задумывалось 50 лет назад.

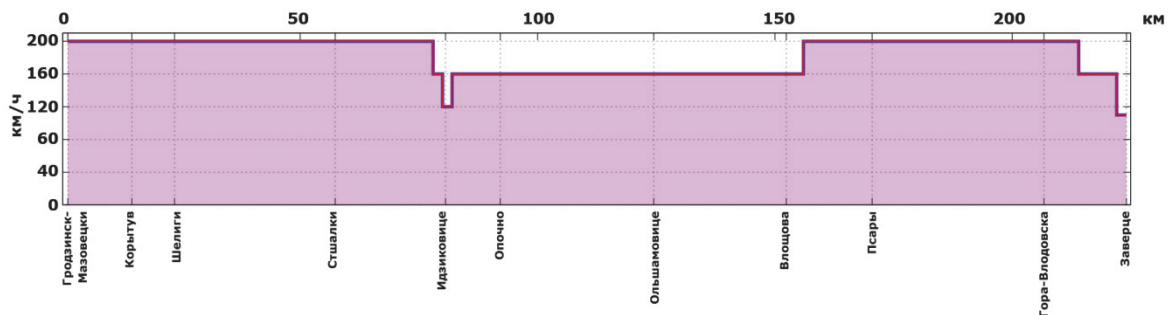


Рис. 1. График максимально допустимых эксплуатационных скоростей для электропоездов на различных участках линии Centralna Magistrala Kolejowa (СМК) по состоянию на 2018 г.

В течение следующих нескольких десятилетий в Польше высказывались предложения по постройке высокоскоростных маршрутов Варшава – Лодзь, Лодзь – Вроцлав и Лодзь – Познань. Однако соответствующие работы начались только в 2017 г. – после того, как правительство страны наконец утвердило концепцию по реализации полноценного проекта в сфере высокоскоростных магистралей (СТН) и предварительный его инвестиционный план.

Стоимость первой стадии проекта, которую планируется завершить к концу 2023 г., составляет 12,8 млрд злотых (2,83 млрд евро). Она включает проектирование аэропорта и железнодорожных линий, а также технико-экономические исследования. В то время как строительство самого аэропорта будет частично профинансировано из частных средств, затраты на «железнодорожную» часть полностью возьмут на себя правительственные органы – Министерство государственной казны Польши и структуры Европейского союза.

Часть проекта, предполагающая строительство железнодорожной инфраструктуры (рис. 2), поделена между двумя компаниями: СТН будет отвечать за строительство новых высокоскоростных линий общей

² Путьевая инфраструктура линии СМК полностью пригодна для эксплуатации подвижного состава на скоростях до 250 км/ч, однако используемая контактная сеть и устройства сигнализации с данным скоростным режимом до сих пор не совместимы. Исходя из этого, требуется модернизация. В частности, в 2014 г. два участка СМК были оборудованы европейской системой управления движением поездов ETCS Level 1, что позволило начать осуществление перевозок поездами Pendolino на скоростях до 200 км/ч.

протяженностью 1789 км, а польский оператор железнодорожной инфраструктуры PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) – за модернизацию примерно 2400 км существующих линий.

STH инициировала тендеры в рамках подготовительного этапа работ по строительству первых 840 км путей в 2020 г. Несмотря на то, что большая часть контрактов уже присуждена, часть из них была оспорена, что сдвинуло сроки начала стадии проектирования. Представитель STH выражает надежду, что контракты на следующие 400 км путей будут присуждены к концу 2021 г. или в январе 2022 г.



Рис. 2. Схематичное изображение некоторых железнодорожных линий Польши, включая планируемые в рамках проекта STH маршруты ВСМ

Большая часть присужденных контрактов касается проведения технико-экономических обоснований строительства тех или иных высокоскоростных линий и других объектов, таких как: транспортно-пересадочный узел «Солидарность»; линия Варшава – Лодзь – транспортно-пересадочный узел «Солидарность» протяженностью 136 км; линия Летовния – Жешув протяженностью 42 км; линия Лодзь – Серадз – Вроцлав протяженностью 200 км; трансграничная линия Вроцлав – Свидница – Валбжих – Чехия протяженностью 60 км; линия Остроленка – Ломжа – Гжицко протяженностью 140 км.

В то же время компаниям Biuro Projektów «Metroprojekt»³ и Sud Architekt Polska⁴ был присужден контракт стоимостью 73,6 млн злотых (16,3 млн евро)

³ Компания Biuro Projektów «Metroprojekt» основана в Польше в 1951 г. как государственное предприятие. Проектирует здания, транспортную инфраструктуру, железные дороги и тоннели метро.

на проектирование тоннеля протяженностью 4 км под Лодзью, который соединит вокзал «Лодзь-Фабричная» с близлежащим аэропортом (аэропорт Лодзь им. Владислава Реймонта). Кроме того, этот тоннель станет не только основой очередной высокоскоростной линии системы электрификации 25 кВТ переменного тока, но и частью железнодорожного коридора «Северное море – Балтийское море» в рамках Трансьевропейской транспортной сети (TEN-T). В результате время в пути от Лодзи до транспортно-пересадочного узла «Солидарность» будет уменьшено до 30 мин, а от Лодзи до Варшавы – до 45 мин.

Изначально высокоскоростные поезда будут курсировать со скоростью 250 км/ч, однако представитель компании STH утверждает, что в будущем планируется построить линии с максимальной эксплуатационной скоростью 350 км/ч. Поиск компаний, способных реализовать эту задачу, продолжается.

Проект пользуется большой поддержкой ЕС. Исходя из этого, компания STH планирует подать заявку на грант ЕС суммой более 2,25 млрд злотых (500 млн евро). Это финансирование будет направлено на развитие железнодорожного сообщения и транспортно-пересадочного узла «Солидарность», строительство тоннеля под Лодзью и проектирование линий Лодзь – Вроцлав и Серадз – Познань.

ЕС уже предоставил 8 млн злотых (1,77 млн евро) из фонда Connecting Europe Facility (CEF) на подготовительные работы к строительству участка линии Катовице – Острава. Из этого фонда в рамках финансового инструмента Reflow планируется дополнительно выделить около 108 млн злотых (23,91 млн евро). Из них 59,4 млн злотых (13,15 млн евро) будут потрачены на проектирование тоннеля под Лодзью, а 49,5 млн злотых (10,96 млн евро) – на технико-экономические обоснования строительства линии Варшава – Познань.

Линии Варшава – Лодзь – Вроцлав и Лодзь – Познань станут частью сети TEN-T, в которой участок Лодзь – Вроцлав соединится с планируемой высокоскоростной железнодорожной сетью в Чехии, обеспечивая высокоскоростное железнодорожное сообщение между Варшавой и Прагой.

Компания STH уже ведет переговоры с представителями Чехии о согласовании темпов строительства обеих высокоскоростных железнодорожных сетей. Но международное сотрудничество этим не заканчивается: правительство Польши подписало соглашение с властями Великобритании, Франции и Испании, направленное на поддержку строительства высокоскоростных линий. Южная Корея также принимает

⁴ Компания Sud Architekt Polska основана в 1996 г. и является польским подразделением французского консорциума Sud Architectes, специализирующегося на архитектурных проектах. Проектирует торговые центры, объекты ЖКХ, связи и транспорта, офисные здания, гостиницы и жилые дома.

участие в проектировании нового аэропорта в рамках транспортно-пересадочного узла «Солидарность». Кроме того, STH участвовала в курируемых ЕС заседаниях рабочих групп совместно с национальной железнодорожной компанией Франции SNCF, а также планирует провести переговоры с испанскими компаниями.

Несомненно, проект представляет серьезный вызов. Основной проблемой станет управление финансами, выделенными на него. Кроме того, необходимо присутствие компетентных консультантов и подрядчиков, поскольку Польша готовится реализовать несколько крупных инфраструктурных проектов. Помимо STH, финансирование понадобится и проектам железнодорожного оператора PKP PLK (несколько миллиардов евро), и Центральной дирекции национальных дорог и автомагистралей GDDKiA (около 30 млрд евро). Следовательно, компании, отвечающей за строительство транспортно-пересадочного узла «Солидарность» и прилегающих к нему высокоскоростных железных дорог, необходимо активное лоббирование своих интересов, а также грамотная организация сотрудничества с PKP PLK, у которой могут быть и другие приоритеты, а не только высокоскоростной железнодорожный транспорт.

*Источник: International Railway Journal. – 2021. – № 9. – P. 38-40;
wikipedia.org, 21.07.2021 (англ. яз.);
cpk.pl, 20.07.2021 (англ. яз.).*