



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО
ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ**

№10/ОКТАБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ.....	3
Вокзал для высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург построят рядом с метро «Рижская»	3
Как будет работать новая железная дорога из Москвы в Санкт-Петербург	4
Средства ФНБ на строительство ВСМ пока не заложены – А. Силуанов.....	6
Минтранс: ВСМ Москва – Казань не вступила в предпроектную стадию	7
ЗА РУБЕЖОМ	9
Правительство Великобритании отказывается от высокоскоростной линии HS2 Бирмингем – Манчестер	9
Высокоскоростные поезда и падение авторитета Великобритании	9
Отмена HS2 выведет полмиллиона грузовиков на британские дороги	11
Руководство HS2 «скрывало растущие расходы на, приказывая сотрудникам лгать в попытке сохранить приток миллиардов в проект»: начато расследование (Великобритания).....	12
Новый дизайн интерьера высокоскоростных поездов ICE (Германия).....	13
DB инвестируют 55 млн евро в искусственный интеллект и роботизацию депо для поездов ICE (Германия).....	14
SNCF Voyageurs планирует программу обновления 104 высокоскоростных поездов (Франция).....	15
Новое высокоскоростное железнодорожное сообщение между Лондоном и Парижем появится в 2025 году	16
Второй поезд TGV М начинает испытания на французской сети.....	17
Премьер-министр Португалии гарантирует реализацию проекта строительства высокоскоростной железной дороги	18
Подписано соглашение о финансировании ВСМ Варшава – Лодзь (Польша).....	19
Первый экспорт высокоскоростных железных дорог Китая в Европу: подписано соглашение о железнодорожном проекте Венгрия – Сербия	20
В Китае введена в эксплуатацию ВСМ Гуанчжоу – Шаньвэй	20
Япония: линия Хокурику Синкансен будет продлена до города Цуруга.....	21
Китайской финансирование позволит Индонезии построить первую линию ВСМ	22
Systra изучит возможность строительства высокоскоростной линии из Саудовской Аравии в Кувейт	23
ВСМ Харамейн в Саудовской Аравии	24
В Латвии завершено проектирование участка магистрали Rail Baltica вне Риги.....	25

РОССИЯ

Вокзал для высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург построят рядом с метро «Рижская»

Вокзал высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург планируется построить вблизи станции метро «Рижская», сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв.

«Вся территория вокруг будущего вокзала преобразится: в планах возвести около 330 тыс. м² недвижимости, в том числе появится общественная застройка. Это поможет создать комплексную насыщенную городскую среду, полноценно обеспеченную транспортом», – рассказал А.Бочкарёв.

Он уточнил, что строительство запланировано в рамках утверждённого проекта планировки территории.

По словам председателя Москомархитектуры Юлианы Княжевской, общественно-деловая застройка расположится с обеих сторон от железнодорожных путей, ее общая площадь составит около 300 тыс.м².

«Помимо этого, предусмотрено строительство конкорсов и платформ, на которых будут останавливаться поезда высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург и трёх диаметров: МЦД-2, МЦД-3 и МЦД-4. Предусмотрена также связь с пятым диаметром и надземным переходом к Рижскому вокзалу и одноимённой станции метрополитена. В результате город получит мощный хаб – важную составляющую общего транспортного каркаса города», – отметила Ю. Княжевская.

Также будет сооружен второй вестибюль станции метро «Рижская» БКЛ. Для улучшения движения автомобилей и городского транспорта планируется организовать дополнительные парковки, отстойно-разворотную площадку и два новых остановочных пункта наземного транспорта. Будут реконструированы трамвайная линия с устройством разворотного кольца на площади Рижского вокзала и прилегающая улично-дорожная сеть, включая 2-ю Мытищинскую улицу (от Мурманского проезда до ТТК) со строительством двух эстакад-съездов общей протяженностью 1 км.

Благодаря реализации ВСМ-1 Санкт-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва время в пути между двумя крупнейшими агломерациями страны может сократиться в 1,8 раза – с 4 ч 5 мин. до 2 ч 15 мин.

Как будет работать новая железная дорога из Москвы в Санкт-Петербург

К 2028 г. между двумя столицами построят высокоскоростную железнодорожную магистраль. Сегодня проект ВСМ Москвой и Санкт-Петербургом находится на этапе всесторонней проработки, сообщил представитель ОАО «РЖД», добавив, что основные элементы инфраструктуры для ВСМ со скоростью движения до 400 км/ч будут созданы в России впервые. Например, применяемые при создании ВСМ безбалластные технологии, когда вместо привычных шпал рельсы крепятся к бетонному основанию. А сами рельсы должны быть длиной не менее 100 м (стандартная длина – 12,5 и 25 м).

Общая протяженность ВСМ Москва – Санкт-Петербург составит 680 км. Из них в пределах столицы – около 40 км. На этом участке будет организовано четыре московских пункта для остановки высокоскоростных поездов. Это Крюково, Петровско-Разумовская, Рижская и конечная остановка – Ленинградская. Здесь будут созданы крупные транспортно-пересадочные узлы, которые позволят удобно и быстро из любой точки города добраться до ВСМ.

Эскизный проект первого отечественного высокоскоростного электропоезда подготовили еще в 2022 г. Его максимальная эксплуатационная скорость – от 250 до 360 км/ч (в зависимости от способа подачи тока). Поезд будет двух типов – «Бизнес» и «Стандарт». Поезд «Бизнес» будет включать повышенные классы обслуживания, а «Стандарт» вместит в себя пять классов обслуживания: бизнес, эконом, семейный, туристический и бистро.

Поставить подвижной состав для ВСМ планирует машиностроительный холдинг «Синара – транспортные машины» (СТМ). Компания уже приступила к выбору участка для постройки завода для производства высокоскоростных составов. Завод, скорее всего, построят в Зеленограде. С 2028 по 2032 гг. должны быть поставлены 50 восьмивагонных электропоездов. К запуску первого поезда можно говорить о потенциале для достижения полностью автономного движения, сказал президент Национального исследовательского центра «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин.

Быстрее самолета?

Сегодня высокоскоростные поезда – наиболее перспективный транспорт будущего на расстояния до 1000-1200 км, говорит председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. По скорости передвижения ВСМ обгоняют автомобиль. А при времени поездки менее 4,5-5 ч более востребованы, чем самолеты (с учетом времени предполетных процедур).

К тому же, как правило, вокзалы ВСМ находятся в центре города в отличие от аэропортов, что дает дополнительную экономию времени, отметила председатель Общественного совета при Минтрансе России Татьяна Горовая.

По данным Международного союза железных дорог (МСЖД), если время в пути на высокоскоростном поезде составляет 3 ч, то 45% пассажиров

выбирают этот вид транспорта. Еще 40% рынка занимает поездка на машине, 15% – самолет.

На выбор транспорта также влияет стоимость поездки и сложность маршрута. В брошюре МСЖД, выпущенной в феврале этого года, приведен сравнительный анализ разных способов передвижения. Например, из Парижа в Марсель (расстояние 660 км) можно добраться на машине за 7 ч 25 мин., расходы на дорогу составят 117 евро. На самолете это же расстояние можно преодолеть за 3 ч 40 мин. (с учетом трансфера до и от аэропорта) за 145 евро. А вот дорога на высокоскоростном поезде займет лишь на 10 мин. больше, чем на самолете. Этот маршрут рассчитан с учетом времени, которое путешественник тратит на дорогу до и от вокзала. Стоимость такой поездки выйдет на 15% дешевле (124 евро). Билет на поезд можно приобрести буквально за 15 мин. до посадки.

Для коротких поездок (до 400 км) ВСМ вовсе может стать «межрегиональным метро». Появятся люди, которые будут ездить на поезде в соседний регион по работе, проживая в провинции, говорит начальник научно-образовательного Центра отраслевой экспертно-аналитической деятельности РУТ (МИИТ) Дмитрий Роменский. Цена билета на новые скоростные поезда будет «немного выше, чем на «Сапсан» (сейчас начинается от 3000 руб.), сказал глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Кроме того, ВСМ наиболее энергоэффективны – за 1 кВт ч на 1 км самолет может перевезти 20 пассажиров, автобус – 54, а ВСМ – 170.

Мировой опыт и проекты в СССР

Первая высокоскоростная железная дорога появилась в Японии в 1964 г. Поезда передвигались по ней со скоростью 210 км/ч. Сейчас ВСМ функционируют в 20 странах. По данным МСЖД, общая протяженность высокоскоростных линий в 2022 г. составила 59 тыс. км. При этом почти 70% из них приходится на долю Китая. Именно в Китае высокоскоростные поезда движутся с максимальной на сегодняшний день скоростью – 350 км/ч.

В Советском Союзе идея создания высокоскоростной железной дороги возникла еще в конце 1960-х гг. На первом этапе предполагалось модернизировать уже существующую железную дорогу под скоростное движение. Работы проводились на линии Москва – Ленинград. Параллельно шла разработка первого советского скоростного электропоезда – ЭР200 (скорость до 200 км/ч). И в 1984 г. были запущены его регулярные рейсы на этом участке. Время в пути удалось сократить до 4 ч 30 мин. В 2006 г. из-за дефектов поезд был выведен из эксплуатации. А в 2009 г. между Москвой и Санкт-Петербургом начал курсировать скоростной «Сапсан» производства компании Siemens (время в пути до 4 ч 15 мин.).

Сегодня на скоростном поезде «Ласточка» (скорость до 160 км/ч) это же

расстояние можно преодолеть примерно за 7 ч. Поезд «Мегаполис» (до 120 км/ч) доезжает за 8 ч 17 мин. Также между городами курсируют поезда со скоростью до 90 км/ч и в отдельных случаях время в пути составляет до 12 ч.

И хотя «Сапсан» может развивать скорость до 300 км/ч, достичь такого показателя на существующей железной дороге невозможно. На большей части пути из Москвы в Санкт-Петербург его скорость не превышает 200 км/ч. Для более высоких скоростей требуется специальная высокоскоростная магистраль.

Источник: vedomosti.ru, 10.10.2023

Средства ФНБ на строительство ВСМ пока не заложены – А. Силуанов

Строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей пока не входит в перечень проектов, финансирование которых из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) одобрено, сообщил глава Минфина РФ Антон Силуанов.

Он напомнил, что на различные инвестиционные проекты на данный момент зарезервировано 4,2 трлн руб. из ФНБ. По его словам, чтобы включить ВСМ, надо либо увеличивать эту сумму, либо сделать перераспределение внутри.

«Это решение будет обсуждаться в правительстве», – добавил Силуанов.

Президент РФ Владимир Путин в августе на открытии МЦД-3 заявил, что проект ВСМ от Москвы до Санкт-Петербурга перешел от стадии длительного обсуждения к возможности реализации. «Мы долго со всех точек зрения обсуждали эту проблему – и с экономической, и с финансовой, с чисто транспортной. И, действительно, если построить новую магистраль для передвижения пассажиров, то тогда освобождается действующая для передвижения грузов. И скорость передвижения грузов, что чрезвычайно важно для экономики страны в целом, существенным образом увеличится», – говорил В. Путин.

Он отмечал, что помимо создания ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом «нужно двигаться и в Нижний Новгород, и в Воронеж, из Нижнего Новгорода в Казань, из Казани – в Уральский регион».

Газета «Комменсантъ» в конце сентября писало со ссылкой на расчеты в презентации стратегии развития инфраструктуры до 2030 г., что сеть ВСМ, принципиально одобренная президентом, может стоить около 10,8 трлн руб.

Согласно документу, на который ссылалась газета, в дополнение к ранее звучавшей оценке инвестиций в ВСМ Москва – Санкт-Петербург (1,7 трлн руб. без учета стоимости входов в столицы) ВСМ Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Адлер оценивается в 3,2 трлн руб., она позволяет сократить время

движения между конечными точками в три раза, до 7 ч 50 мин. ВСМ Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург оценивается в 4 трлн руб. (в 3,6 раза быстрее, до 6 ч 36 мин.), а Москва – Смоленск – Минск – в 1,9 трлн руб. (в 2,3 раза, до 3 ч 4 мин.)

Издание отмечало, что оценки стоимости (в ценах 2030 г.) сделаны на базе стоимости 1 км ВСМ Москва – Санкт-Петербург, то есть не являются точными.

Источник: interfax.ru, 03.10.2023

Минтранс: ВСМ Москва – Казань не вступила в предпроектную стадию

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан (РТ) не получал официального уведомления о возобновлении проекта строительства высокоскоростной магистрали (ВСМ) от Москвы до Казани. По данным Министерства, заказчик проекта решает вопрос с предпроектной документацией.

Как сообщили в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства РТ, официальной информации о возобновлении строительства ВСМ-2 Москва – Казань в адрес Миндортранса республики на сегодняшний день не поступало.

Федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», который предполагал строительство ВСМ от Москвы до Казани, в настоящее время временно приостановлен, согласно решению, принятому 6 августа 2019 г. президиумом Совета при президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и нацпроектам.

Как сообщили в Минтрансе РТ, в настоящее время АО «Скоростные магистрали» рассматривается вопрос об организации разработки предпроектной документации объектов, включенных в программу. По результатам указанной работы будет определен вариант прохождения высокоскоростной железнодорожной магистрали на участке Казань – Набережные Челны.

В Минтрансе РТ пояснили, что АО «Скоростные магистрали» (структурное подразделение ОАО «РЖД») является заказчиком проекта строительства ВСМ Москва – Казань – Екатеринбург.

Согласно информации «Скоростных магистралей», рассказали в министерстве, реализация проекта ВСМ Казань – Набережные Челны, которая является этапом проекта высокоскоростной магистрали «Евразия», предусмотрена программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации до 2036 г. Эту программу утвердил протокол заседания правления ОАО «РЖД» от 24 мая

2021 г.

Накануне гендиректор ОАО «РЖД» Олег Белозёров заявил, что проектная документация высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань по всем этапам строительства уже готова. По его словам, большая часть ВСМ планируется построить в России к 2043 г. К 2030 г. может быть построена высокоскоростная железнодорожная магистраль от Москвы до Санкт-Петербурга.

Ранее сообщилось, что затраты на строительство ВСМ по маршруту Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург, по оценке правительства, могут составить 4 трлн рублей.

В Татарстане строительства высокоскоростной магистрали от Москвы до Казани анонсировали в 2013 г.

Источник: rt.rbc.ru, 03.10.2023

ЗА РУБЕЖОМ

Правительство Великобритании отказывается от высокоскоростной линии HS2 Бирмингем – Манчестер

После нескольких недель спекуляций, премьер-министр Великобритании Риши Сунак объявил, что правительство откажется от планов по продолжению второго этапа строительства линии ВСМ из Бирмингема в Манчестер (HS2). По его словам, HS2 – это пример старого подхода, в результате которого стоимость проекта почти удвоилась.

36 млрд фт. ст., которые планировалось направить на строительство новой линии, будут потрачены на развитие транспортного сообщения в Северной Англии и Уэст-Мидленде, включая проект «Северная сеть».

По заявлениям мэра Манчестера Энди Бернхэм и главы городского совета Бев Крейг, «Это не создает новую линию. Это включает в себя ремонт существующих линий. Проект, над которым мы работали 15 лет – отменен. Регион Большого Манчестера заслуживает большего уважения».

Р. Сунак сказал, что правительство будет придерживаться планов по соединению Манчестера и Ливерпуля и строительству железнодорожного узла Мидлендс, который соединит 50 станций в регионе. Несмотря на это, отрасль продолжает осуждать это решение, а Ассоциация железнодорожной отрасли заявляет, что оно «растрачивает все преимущества первой фазы проекта».

Отказ от строительства является пораженческим и посылает плохой сигнал потенциальным зарубежным инвесторам о том, что Великобритания просто не может реализовать крупные национальные проекты транспортной инфраструктуры. Это также пробивает брешь в программах правительства по социальному равенству и декарбонизации – ни одна из предлагаемых региональных схем не окажет такого же воздействия, как строительство HS2 в полном объеме.

Источник: railway-technology.com, 04.10.2023 (англ. яз.)

Высокоскоростные поезда и падение авторитета Великобритании

Из-за растущих затрат и задержек британский железнодорожный проект HS2 стал примером того, как не следует управлять железной дорогой. Страна, которая изобрела железнодорожный транспорт, сегодня не в состоянии справиться с проектом строительства линии ВСМ между своей столицей и вторым и третьим по величине городами. Однако отмена строительства участка между Бирмингемом и Манчестером стала не просто серьезным ударом по

экономическим перспективам и желанию правительства «выровнять» менее благополучные регионы, а ещё больше подрывает доверие к Великобритании как к предсказуемой стране для ведения бизнеса.

Затраты HS2 давно вышли из под контроля. Согласно расчетам издания «Financial Times», цена в 70 млрд фт. ст. за то, что осталось от проекта (его восточная часть до Лидса уже была отменена в 2021 г.), была пересмотрена в сторону увеличения с учетом инфляции и приблизилась к 91 млрд фт. ст.

Но основной аргумент в пользу HS2 – это объем перевозок, а не скорость. Его истоки кроются в стратегическом исследовании 2003 г., в котором прогнозировалось, что две главные железнодорожные артерии Великобритании Лондон – Шотландия, линии восточного и западного побережья, будут сильно перегружены к началу 2030-х годов. Несмотря на Covid-19, это неизбежно произойдет; к I кварталу этого года количество пассажирских перевозок уже восстановилось до 88% от допандемийного уровня.

Строительство HS2 из Лондона только до Бирмингема не устранило бы наихудших узких мест, которые находятся к северу от Бирмингема, а завершение его на новой станции в Западном Лондоне, а не в центре Лондона на станции Юстон, еще больше подорвало бы его жизнеспособность. Чтобы избежать дорогостоящих заторов, все равно потребуется потратить миллиарды на расширение или обход некоторых участков линии западного побережья.

Это сократило бы средства, которые можно было бы направить не на строительство манчестерской ветки HS2, как предлагает правительство, а на другие железнодорожные, автобусные и трамвайные проекты. Некоторые критики HS2 предполагают, что деньги следовало бы потратить на строительство железной дороги Northern Powerhouse, соединяющей Манчестер с Ливерпулем и Лидсом.

Самое главное, как утверждают мэры Большого Манчестера и Уэст-Мидлендс, перспективы HS2 и интегрированной экономики, которой это будет способствовать, уже привлекли миллиарды инвестиций в их регионы. Еще миллиарды находятся в стадии планирования. Исследования показали, что, хотя они часто недооценивают затраты, официальные анализы затрат и выгод в Великобритании часто не в полной мере отражают «динамическое» воздействие крупных инфраструктурных проектов на стимулирование роста, производительность и создание рабочих мест.

Отказ от большей части HS2 или отсрочка его строительства ставят под угрозу многие из этих преимуществ. Проект также следует рассматривать как инвестицию в развитие внутренней строительной отрасли Великобритании и цепочки поставок – области, которую правительство рассматривает в качестве промышленного приоритета.

Отмена строительства HS2, а также уход от планов по достижению

целевого нулевого показателя выбросов, усиливает вопросы среди бизнеса и инвесторов о том, обладает ли Великобритания правительственными и институциональными возможностями для управления экономикой XXI века.

Источник: ft.com, 26.09.2023 (англ. яз.)

Отмена HS2 выведет полмиллиона грузовиков на британские дороги

В Великобритании было принято решение свернуть проект высокоскоростной железной дороги HS2 и отменить все, кроме основного маршрута Лондон – Бирмингем и короткой ветки в Ист-Мидлендс. Это оказывает значительное негативное воздействие на развитие железнодорожных перевозок, проблемы окружающей среды и заторы на дорогах. Потеря «Северного участка» HS2, который напрямую соединил бы Манчестер и разгрузил магистраль Западного побережья (West Coast Main Line), вызвала опасения по поводу будущих пропускных способностей железных дорог.

Несмотря на то, что HS2 была разработана для осуществления высокочастотных высокоскоростных пассажирских перевозок, как первоначально предлагалось, она освободила бы пропускную способность остальной сети Великобритании для других услуг, включая растущие грузовые перевозки. Однако, согласно исследованию, опубликованному в британской газете «The Independent», отраслевые эксперты говорят, что отмена означает сокращение пропускной способности железных дорог, что может привести к дополнительным 500 тыс. поездкам грузовых автомобилей ежегодно по британским дорогам.

Британские автомагистрали уже являются одними из самых загруженных в Европе, и существуют серьезные опасения по поводу уровня технического обслуживания многих дорог, особенно второстепенных маршрутов, которые обслуживают «последнюю милю» доставки грузов. Пассажиры и заказчики грузовых перевозок в региональных городах (в основном на севере Англии) лишатся всех преимуществ, которые обеспечил бы северный участок HS2 между Манчестером и Бирмингемом, а также восток и запад между Халлом и Ливерпулем.

Решение об отмене северного участка HS2 вызвало волну опасений относительно его влияния на пропускную способность железных дорог и более широкую транспортную сеть в Великобритании. Растущая стоимость HS2 была названа в качестве основной причины ее отмены. Возможно, что отмена в конечном итоге повлечет за собой еще большую цену.

Источник: railtech.com, 16.10.2023 (англ. яз.)

Руководство HS2 «скрывало растущие расходы на, приказывая сотрудникам лгать в попытке сохранить приток миллиардов в проект»: начато расследование (Великобритания)

21 октября в адрес HS2 Ltd., компании-строителя высокоскоростной линии HS2, были выдвинуты обвинения в сокрытии реальных затрат на строительство линии, а также в принуждении сотрудников лгать в попытке сохранить приток миллиардов в проект.

Информаторы из HS2 Ltd. заявили, что высшее руководство компании велело им лгать о расходах на строительство HS2 и утверждали, что они были уволены после того, как высказали свои опасения.

Они утверждают, что парламент Великобритании не был осведомлен о реальных затратах на HS2 при голосовании по законам, касающимся проекта, а один осведомитель назвал это «мошенничеством против британского народа».

По мере бесконтрольного увеличения расходов, руководство HS2 Ltd. якобы уничтожало документы и увольняло тех, кто высказывал опасения, чтобы продолжать проект.

Внутреннее подразделение по борьбе с мошенничеством в HS2 Ltd. в настоящее время расследует утверждения о том, что компания скрыла истинную стоимость проекта. Компания отрицает какие-либо правонарушения.

Трехмесячное расследование, проведенное изданием «The Sunday Times», показало, что, когда одна сотрудница HS2 Ltd. была допрошена после того, как ее видели встречающейся с информатором за обедом.

Как утверждается, её дважды вызывали и допрашивали в рамках внутреннего расследования компании, у нее конфисковали телефон и оказали давление, чтобы она передала личные сообщения из своего личного аккаунта в соцсетях.

Женщина рассказала «The Sunday Times», что потеряла работу через несколько месяцев после того, как отказалась предоставить доступ к своим сообщениям в соцсетях.

Стивен Крессуэлл, который раньше работал в HS2 Ltd. старшим аналитиком по расходам, сказал, что неоднократно пытался предупредить отдел по борьбе с мошенничеством компании, Государственный контроль и кабинет министров Великобритании.

Он утверждает, что HS2 Ltd. скрывала реальную информацию о затратах до тех пор, пока Департамент транспорта не давал разрешение на начало работ на конкретном этапе. С.Крессуэлл подал иск против компании HS2 Ltd. о несправедливом увольнении, в котором утверждалось, что было совершено уголовное преступление.

Ожидалось, что первая фаза HS2 обойдется в 21 млрд фт. ст., но когда С.Крессуэлл изучил цифры, он подсчитал, что реальная стоимость составит

30 млрд фт. ст., что повышает общую сумму проекта до 59 млрд фт. ст. Это приводит к расхождению в размере 9 млрд фт. ст.

С.Крессуэлл сказал «The Sunday Times», что были проблемы с тем, как все рассчитывалось, и реальная стоимость, вероятно, была бы намного выше – примерно на 50%.

С момента основания HS2 Ltd. в 2009 г. в ней сменилось 4 главных исполнительных директора и 7 председателей.

За последний финансовый год ее исполнительному директору было выплачено 676 тыс. фт.ст., а финансовому директору – 513 тыс. фт. ст., что делает их самыми высокооплачиваемыми государственными служащими в Великобритании.

Руководителей HS2 Ltd., которая финансируется за счет государственных средств, но функционирует как частная компания, обвиняют в преуменьшении затрат, поскольку проект мог бы быть свернут раньше, если бы парламент узнал реальные цифры.

В этом месяце премьер-министр Р.Сунак отменил оставшуюся северную ветку HS2, сославшись на растущие расходы и проблемы со строительством, что означает, что линия будет проходить только между Лондоном и Бирмингемом.

Когда в 2013 г. тогдашний премьер-министр Дэвид Кэмерон объявил о строительстве высокоскоростного железнодорожного маршрута, планировалось соединить Лидс, Бирмингем и Манчестер с Лондоном.

По оценкам правительства, оставшийся этап все равно обойдется по меньшей мере в 50 млрд фт. ст. Но «The Sunday Times» сообщило, что независимые аналитики полагают, что общая стоимость будет ближе к 100 млрд фт. ст.

Линия HS2 должна была стать самой быстрой в Европе со скоростью движения до 360 км/ч. Первый этап, от Лондона до Бирмингема, будет завершен в 2026 г., а второй, до Лидса или Манчестера по двум новым маршрутам, будет построен к 2033 г.

Источник: dailymail.co.uk, 22.10.2023 (англ. яз.)

Новый дизайн интерьера высокоскоростных поездов ICE (Германия)

Состоялась презентация нового дизайна интерьера высокоскоростных поездов ICE 3Neo. Среди многочисленных нововведений: полностью модернизированные сиденья с улучшенными возможностями регулировки и повышенным комфортом спроектированы как персональное место, в том числе для работы. Гармоничный новый облик интерьера выполнен с использованием

современных материалов – например, акценты в деревянном декоре и обивка в вагонах премиум-класса из 85% шерсти. Кресла в 1-м классе выполнены в теплом сером цвете, во 2-м классе преобладают синие тона, а бордово-красный – в вагоне ресторане. Дополнительный функционал для пассажиров обеспечивается за счет встроенных держателей для планшетов и крючков для одежды в каждой спинке (рис. 1).



Рис. 1. Внутренний интерьер высокоскоростного поезда ICE 3Neo

С новым интерьером DB реализует свою стратегию по обновлению парка подвижного состава и дальнейшему повышению комфорта для путешествий пассажиров. Презентация нового поезда на Центральном вокзале Франкфурта состоялась на три месяца раньше, чем планировалось изначально.

До 2028 г. DB получит от Siemens еще 73 поезда ICE 3Neo с новым дизайном интерьера.

ICE 3Neo – это не единственный тип поезда с новым дизайном интерьера. В 2024 г. DB получит первый из 79 заказанных поездов ICE L с бесступенчатой системой доступа для посадки пассажиров. Новые ICE 3Neo и ICE L сократят средний возраст ICE и Intercity до 12 лет. Сейчас он составляет 18 лет.

Источник: siemens.com, 23.10.2023 (англ. яз.)

DB инвестируют 55 млн евро в искусственный интеллект и роботизацию депо для поездов ICE (Германия)

Железные дороги Германии (DB) инвестируют 55 млн евро в технологии E-Check на основе искусственного интеллекта (ИИ) и средства роботизации в депо для поездов ICE. Об этом было объявлено во время визита министра транспорта Германии Фолькера Виссинга (Volker Wissing) в депо Кёльн-Ниппес, где такая техника уже внедрена и позволяет значительно ускорить осмотры и обслуживание высокоскоростных поездов. В настоящее время парк поездов ICE увеличивается на три единицы ежемесячно.

До 2025 г. DB намерены дооснастить этими инновационными системами депо в Берлине, Дортмунде, Гамбурге и Мюнхене. Их применение освобождает

персонал от рутинных операций и обеспечивает повышение производительности депо на 25%.

Технология E-Check включает несколько компонентов. Диагностический портал, оборудованный фотокамерами, в сочетании с диагностическими тележками, автоматически перемещаемыми между рельсами путей в депо для осмотра ходовой части и подвагонного оборудования, позволяют выполнить комплексное обследование прибывающих поездов (рис. 2). На инспектирование 13-вагонного поезда ICE 4 при его проходе через диагностический портал уходит примерно 5 мин. По результатам анализа собранных данных при помощи ИИ сотрудники депо получают и проверяют изображения выявленных отклонений, включая такие мелкие, как ослабленные болтовые соединения или поврежденные пиктограммы на кузовах вагонов. Рабочие задания поступают на планшеты обслуживающего персонала. Подобные инспекционные системы уже внедряются в депо DB для поездов городских железных дорог.



Рис. 2. Инспектирование поезда ICE 4

Для снабжения вагонов свежей водой и откачки сточных вод применяются роботы, которые в полностью автоматическом режиме обнаруживают головки наливных и сливных трубопроводов в вагонах, выполняют требуемые операции и перемещаются к следующему вагону.

Суммарно на обслуживание поезда по технологии E-Check требуется примерно 90 мин. – вдвое меньше, чем при существующей технологии.

Источник: railtechnologymagazine.com, 16.10.2023 (англ. яз.)

SNCF Voyageurs планирует программу обновления 104 высокоскоростных поездов (Франция)

Французский оператор пассажирских перевозок SNCF Voyageurs планирует продлить срок службы 104 поездов TGV. Эта программа дополнит такие мероприятия по наращиванию провозной способности парка высокоскоростного подвижного состава, как заказ 115 поездов TGV M для

эксплуатации под брендом INOUI и увеличение с 38 до 50 ед. численности поездов бренда OUIGO. Реализация программы позволит к 2032 г. увеличить число мест в поездах на 10-15%, что необходимо для увеличения доли железных дорог на рынке транспортных услуг и удовлетворения растущего спроса на перевозки.

Сейчас парк поездов TGV насчитывает 363 ед. (по сравнению с 410 в июле 2018 г.), но число мест при этом за 5 лет увеличено на 10% – в частности, за счет двухэтажных вагонов. Обычно срок эксплуатации поездов TGV ограничивается 40 годами. Планируемая программа охватывает 23 двухэтажных поезда TGV, срок службы которых можно будет продлить на 10 лет. Срок эксплуатации остальных, одноэтажных поездов увеличится на период от 2 до 6 лет.

Работы по обновлению одноэтажных поездов будут включать замену кресел, розеток, оборудования туалетов и баров, материалов отделки салонов, а также окраску внутренних и наружных поверхностей. Программа продления срока службы двухэтажных поездов ориентирована на полное обновление интерьеров вагонов до уровня поездов поздней постройки. Во всех случаях ревизии подвергнутся все узлы и системы, ответственные за безопасность движения.

Бюджет этой масштабной программы предварительно оценивается SNCF Voyageurs в 1 млрд евро. В конце 2023 г. он должен быть согласован правлением SNCF.

Источник: railjournal.com, 28.09.2023 (англ. яз.)

Новое высокоскоростное железнодорожное сообщение между Лондоном и Парижем появится в 2025 году

На протяжении многих лет у пассажиров поездов Лондон – Париж, был один вариант оператора – Eurostar. Но в 2025 г. стартап Evolyn планирует начать оказывать высокоскоростные перевозочные услуги по этому маршруту к 2026 г.

В планы Evolyn входит сообщение Лондон-Сент-Панкрас-Интернэшнл – Париж-Норд с возможными остановками на севере Франции в будущем. Несмотря на то, что ведутся переговоры о правах доступа к инфраструктуре, никакие дополнительные маршруты на данном этапе пока не рассматриваются.

По словам представителя Evolyn, это будет первый случай, когда после 30 лет монополии Eurostar на рынок выйдет конкурент.

Инвестиционная поддержка проекта Evolyn в объеме 1 млрд фт. ст. (1,16 млрд евро) осуществляется консорциумом французских и британских

промышленников, инвестиционных фондов, финансистов, и других спонсоров, заинтересованных в проекте. Инвесторы ещё не были официально представлены в ожидании окончательного согласования.

*Источники: smithsonianmag.com, 13.10.2023 (англ. яз.),
travelwires.com, 12.10.2023 (англ. яз.)*

Второй поезд TGV М начинает испытания на французской сети

Испытательная кампания новых поездов TGV М, начавшаяся в июне нынешнего года, в октябре получила новый импульс с прибытием второго тестового поезда на национальную железнодорожную сеть Франции. Он будет курсировать до середины ноября на линии ВСМ Sud Europe Atlantique для тестирования и валидации защитного оборудования TGV М.

Поезд TGV М из линейки Avelia Horizon компании Alstom вступает в новую фазу испытаний. Он представляет собой 5-е поколение французских высокоскоростных поездов TGV и реализацию исторического промышленного и инновационного проекта SNCF Voyageurs и компании Alstom. Будущий поезд TGV для бренда SNCF INOUI будет поставлен в течение 10 лет, начиная с 2025 г., когда первые поезда начнут курсировать по линии Париж – Лион – Марсель. Для обслуживания этих поездов SNCF Voyageurs реализует масштабную программу модернизации и автоматизации депо. Всего SNCF заказало у Alstom 115 поездов TGV М стоимостью примерно 3,5 млрд евро.

С получением октября 2023 г. второго поезда ускорятся валидационные испытания оборудования безопасности поезда. Оба конца поезда будут раскрашены в ливреи, разработанные сотрудниками SNCF Voyageurs и Alstom, и до середины ноября они будут ездить на линии ВСМ Sud Europe Atlantique. В течение этого периода в команде по испытанию поездов будет работать от 25 до 30 техников и инженеров, включая экспертов из SNCF Voyageurs Equipment Engineering и Alstom, а также машинистов.

В декабре 2022 г. на площадке Vélím в Чешской Республике были начаты предварительные валидационные испытания. Их цель состояла в том, чтобы впервые проверить общую работу поезда на скорости до 200 км/ч. В марте 2023 г. будущий скоростной поезд INOUI отправился в Вену для проведения климатических испытаний, которые позволили проверить поезд при экстремальных температурах (от -20°C до +40°C). Они проводились для оценки энергоэффективности будущего поезда INOUI. По данным Alstom, устойчивость поезда к климатическим условиям внесет активный вклад в достижение цели снижения энергопотребления будущего поезда INOUI на 20%.

С июня 2023 г. в Национальном парке Резо-Ферре возобновились профилактические испытания, в которых будут задействованы уже два поезда.

Они продлятся до декабря 2023 г. и состоят из тестирования и, при необходимости, корректировки работы поезда при скорости движения до 320 км/ч. Первый поезд, который курсирует с июня 2023 г., будет использоваться для тестирования и валидации токосъемных пантографов, маневровых, тяговых и тормозных функций.

С января по июль 2024 г. будут проведены испытания работы поезда путем воспроизведения конфигураций и контекстов, с которыми он может столкнуться на протяжении всего срока службы поезда (одиночный или сдвоенный состав, ухудшенные режимы, погодные условия, особые места на сети и т.д.). Испытания будут проводиться на национальной железнодорожной сети Франции со скоростью движения до 320 км/ч и использованы для получения разрешения на продажу, которое выдает Европейское агентство железных дорог (ERA).

С осени 2024 г., в течение продолжительного периода, предшествующего коммерческой эксплуатации, несколько составов поездов будут курсировать по всей сети Франции в рамках предэксплуатационных испытаний, что позволит проверить их надежность в реальных условиях эксплуатации. Будут протестированы все функции, и в частности те, которые касаются комфорта пассажиров. Испытания, которые будут проведены на первых 4 серийных поездах, также дадут возможность машинистам и кондукторам ознакомиться с новым поездом и его инновациями.

*Источники: railtech.com, 11.10.2023 (англ. яз.)
railway-international.com, 10.10.2023 (англ. яз.)*

Премьер-министр Португалии гарантирует реализацию проекта строительства высокоскоростной железной дороги

Премьер-министр Португалии Антониу Кошта заверил, что работы по строительству линии ВСМ между Лиссабоном и Виго «будут завершены».

«Это гигантские инвестиции, которые осуществляются по всей стране. Проект, который, как считалось, никогда не будет реализован, будет реализован. Высокоскоростное сообщение между Лиссабоном и Порту, между Порту и Виго, а в один прекрасный день также между Порту и Лиссабоном и остальной Европой будет сделано», – заявил А. Коста.

Проект высокоскоростного сообщения Лиссабон – Порту, стоимостью около 4,5 млрд евро, предусматривает, что сообщение между двумя городами будет осуществляться за 1 ч 15 мин. с возможными остановками в Лейрии, Коимбре, Авейру и Гайе.

Разработка проекта и строительство первой очереди (Порту – Суре) запланированы на период 2024-2028 гг. а Суре – Каррегадо (соединение с

Лиссабоном будет разработано позже) – между 2026 и 2030 гг.

Одновременно с этим, в зависимости от координации с Испанией, разрабатывается проект соединения Порту – Виго с новым соединением с аэропортом Франшишку Са Карнейру и участком Брага – Валенса (район Вианаду-Каштелу) к 2030 г.

Источник: theportugalnews.com, 14.10.2023

Подписано соглашение о финансировании ВСМ Варшава – Лодзь (Польша)

В рамках проекта создания мультимодального транспортного узла Centralny Port Komunikacyjny (СРК) было подписано соглашение о финансировании в размере 64 млн евро (290 млн польских злотых) от Фонда Connecting Europe Facility (CEF) для разработки и строительства линии ВСМ Варшава – СРК – Лодзь. Соглашение было подписано с представителями Министерства финансов и региональной политики Польши (MFiPR) и Польского центра транспортных проектов ЕС (CEUTP).

По словам директора департамента инфраструктурных программ MFiPR Ярослава Орлински, финансирование СРК было предоставлено через Европейское исполнительное агентство по климату, инфраструктуре и окружающей среде (CINEA) в рамках второго конкурса Европейского фонда 2 (CEF 2). Это первое соглашение между CINEA и СРК о поддержке в рамках финансовой перспективы на 2021-2027 гг.

Стоимость проекта оценивалась почти в 75 млн евро (350 млн польских злотых), из которых до 85% должно быть выделено ЕС. Подписанное соглашение позволит профинансировать полную проектную документацию, включая проект строительства, а также документы, необходимые для получения разрешений на воду и местоположении 140-км линии ВСМ Варшава – СРК – Лодзь.

Линия Варшава – Лодзь – Познань/Вроцлав является частью так называемой железнодорожной линии «Y», которая является частью Европейского транспортного коридора TEN-T «Северное море – Балтийское море».

Линия Варшава – СРК – Лодзь в настоящее время проходит углубленные проектные работы. Документация для участка Варшава – СРК готовилась с ноября прошлого года консорциумом Metroprojekt и Sud Architekt Polska. Проектирование следующего участка линии от аэропорта СРК до Лодзи было поручено консорциуму Egis Poland, Egis Rail и Jaf-Geotechnika. Согласно графику, проектирование должно быть завершено к концу I квартала 2024 г.

Благодаря этому проекту время в пути по железной дороге между Варшавой и Лодзью сократится примерно до 45 минут с сегодняшних 90 минут. Пассажиры смогут добраться до аэропорта Варшавы примерно за 15 минут, а из Лодзи – примерно за 30 минут.

Это не первый грант от ЕС для проекта СРК. В 2021 г. было привлечено около 24,3 млн евро (110 млн польских злотых) в рамках того же инструмента CEF ЕС для проекта строительства туннеля в Лодзи и для технико-экономических обоснований, связанных с участком Варшава – Лодзь – Серадз – Познань.

Источник: railwaypro.com, 12.10.2023 (англ. яз.)

Первый экспорт высокоскоростных железных дорог Китая в Европу: подписано соглашение о железнодорожном проекте Венгрия – Сербия

17 октября во время 3-го форума международного сотрудничества «Пояс и путь» (BRI) в Пекине Министерство строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии и китайская CRRC Changchun подписали контракт на закупку высокоскоростных поездов для железной дороги Венгрия – Сербия.

Протяженность железной дороги Венгрия – Сербия, которая является флагманским проектом BRI Китая со странами Центральной и Восточной Европы, составляет 341,7 км, из них 183,1 км в Сербии и 158,6 км в Венгрии.

После ввода в эксплуатацию проект сократит время в пути между столицами Венгрии и Сербии, с 8 до 3 часов.

Соглашении включает поставку 20 вагонов (5 поездов). Каждый поезд состоит из 4 вагонов (два с приводом, два без) и может развивать максимальную скорость 200 км/ч.

Эти высокоскоростные поезда специально разработаны для линии ВСМ Венгрия – Сербия с использованием технологий, соответствующих европейским техническим стандартам совместимости. Это также знаменует собой первый случай экспорта высокоскоростных поездов со скоростью более 200 км/ч из Китая в Европу.

Ввод поездов в коммерческую эксплуатацию намечен в 2025 г.

Источник: shine.cn, 17.10.2023 (англ. яз.)

В Китае введена в эксплуатацию ВСМ Гуанчжоу – Шаньвэй

В провинции Гуандун в сентябре 2023 г. открылась для перевозки пассажиров высокоскоростная магистраль направления восток – запад,

соединившая столицу провинции Гуанчжоу с городом Шаньвэй на Южно-Китайском море. Новая линия ВСМ протяженностью около 240 км с восемью промежуточными станциями включает 53 тоннеля и 121 мост. Время в пути между конечными пунктами составляет 1 ч 13 мин. Строительные работы велись с июля 2017 г. в непростых условиях, при повышенных влажности и содержании соли в воздухе.

На участке Гуанчжоу-Восточный – Синьтан длиной 53 км были уложены дополнительные пути вдоль действующей четырехпутной междугородной железной дороги Гуанчжоу – Шэньчжэнь, по которым поезда следуют со скоростью до 200 км/ч.

Новый участок Синьтан – Цзэнчэн спроектирован для движения с максимальной скоростью 250 км/ч, участок до Шаньвэя – 350 км/ч.

Первоначально в новом коридоре ежедневно курсируют 29 пар поездов, в дальнейшем их число намечено увеличить до 43 пар. Эксплуатирует ВСМ компания China Railway Guangzhou Group.

Открытие новой ВСМ поможет улучшить сообщение восточных районов провинции Гуандун с рядом городов Дельты Жемчужной реки.

Источник: zdmira.com, 11.10.2023

Япония: линия Хокурику Синкансен будет продлена до города Цуруга

Компании West Japan Railway (JR West) и East Japan Railway (JR East) в марте 2024 г. планируют ввести в эксплуатацию участок продления линии Хокурику Синкансен, который соединит станции Канадзава в префектуре Исикава и Цуруга в префектуре Фукуи. Участок длиной около 125 км будет обслуживать пять промежуточных станций, его открытие позволит создать прямое сообщение между столицей Токио и городами префектуры Фукуи.

Ежедневно высокоскоростные поезда Nakutaku и Kagayaki будут совершать 14 рейсов в обоих направлениях, минимальное время в пути между конечными пунктами составит 3 ч 8 мин. (на 50 мин. меньше, чем сейчас). Поезда Nakutaku должны выполнять пять рейсов со всеми остановками, поезда Kagayaki – девять, с меньшим числом остановок.

Первоначально ввод в эксплуатацию участка Канадзава – Цуруга был намечен на весну 2023 г., но его по ряду причин отложили примерно на год.

Рассматриваются планы дальнейшего продления линии Хокурику Синкансен от станции Цуруга до Осаки в одноименной префектуре.

Источник: zdmira.com, 11.10.2023

Китайской финансирование позволит Индонезии построить первую линию ВСМ

Китайская транснациональная телекоммуникационная корпорация Huawei объявила о партнерстве с China Railway Signal & Communication (CRSC) и China Telecom для предоставления «выделенной» коммуникационной платформы для системы высокоскоростных железных дорог Индонезии.

Джакарта – Бандунг – первая линия ВСМ в Юго-Восточной Азии, которая значительно сократит трехчасовое путешествие всего до 45 минут.

Для этого операторы поездов подписали контракт с Huawei на предоставление сетевых решений для управления поездами и функционирования железнодорожной сети.

Huawei, CRSC и China Telecom обеспечат связь с поездами в режиме реального времени, контроль и диспетчеризацию, а также надежную техническую поддержку для интеллектуального, безопасного и эффективного управления поездами.

Скоростной поезд WHOOSH был выбран в качестве локомотива линии и может развивать максимальную скорость 350 км/ч (рис. 3).



Рис. 3. Высокоскоростной поезд WHOOSH

Проект строительства ВСМ стоимостью 7,3 млрд долл., который столкнулся с задержками из-за пандемии, является частью китайской инициативы «Пояс и путь».

Линия была разработана совместным государственным предприятием PT Kereta Cepat Indonesia China (PT KCIC), которое объединило индонезийские фирмы с китайскими государственными предприятиями. Контракт с Huawei является следующим шагом в этом сотрудничестве.

По словам Huawei, это первый проект за пределами Китая по развертыванию китайской CTCS-3 (Train Control System Level 3), системы, которая призвана обеспечить высокую безопасность, большую пропускную способность и простоту эксплуатации.

Лю Ципин, заместитель главного инженера CRSC по проекту Джакарта-Бандунг, подчеркнул, что запуск поездов WHOOSH знаменует собой важную веху в мировом плане строительства высокоскоростных железных дорог Китая.

Беспроводная сеть «поезд-земля», сеть передачи данных и другие системные решения, предоставляемые Huawei, создали высококачественную выделенную коммуникационную сеть для WHOOSH и обеспечили надежную техническую поддержку для безопасной и эффективной работы поездов.

Ранее, правительство Индонезии выбрало Китай для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения. Индонезии принадлежит 60% совместного предприятия, а Китаю – 40%.

Для линии ВСМ также будет поставлено оборудование для передачи данных Huawei «следующего поколения», которое обеспечивает 100% безопасность сетей по встроенным жестким каналам.

Совместное внедрение проверенных технологических решений и эксплуатационных решений высокоскоростного поезда Whoosh может служить ориентиром для развития другой инфраструктуры высокоскоростных железных дорог в Индонезии и аналогичных проектов в других странах АСЕАН.

Источник: railway-technology.com, 02.10.2023 (англ. яз.)

Systra изучит возможность строительства высокоскоростной линии из Саудовской Аравии в Кувейт

Саудовская Аравия и Кувейт изучают возможность строительства линии ВСМ, соединяющий столицу Саудовской Аравии Эр-Рияд с городом Кувейт. Провести технико-экономическое обоснование было поручено инженерно-французской консалтинговой фирме Systra, которая специализируется на транспорте и мобильности. Она была выбрана саудовской железнодорожной компанией для подготовки предварительного отчета о целесообразности строительства железнодорожной линии. В 2022 г. Systra работала с саудовской железнодорожной компанией над отдельным технико-экономическим обоснованием, когда Саудовская Аравия изучала потенциальное железнодорожное сообщение с Дохой, столицей Катара.

Консультационные услуги по проекту строительства железной дороги в Кувейте будут включать в себя три этапа: проведение всестороннего исследования, критический обзор и обновление концептуальных проектов. Завершение детального инженерного проектирования, исследований и необходимой технической документации для подачи заявки также входит в объем работ.

Ожидается, что технико-экономическое обоснование обойдется примерно в 10,5 млн долл., которое будет оплачено двумя странами. На его завершение уйдет около 6 месяцев.

Новость появилась в связи с тем, что страны ССАГПЗ работают над

созданием железнодорожного сообщения между крупными городами региона. Улучшение железнодорожного сообщения способствовало бы региональной интеграции и экономическому росту. Эта инициатива предполагает стратегические инвестиции в железнодорожную инфраструктуру для повышения эффективности перевозок и торговли между странами Персидского залива.

Источник: consultancy-me.com, 18.10.2023 (англ. яз.)

ВСМ Харамейн в Саудовской Аравии

В 2018 г. Королевство Саудовская Аравия открыло свою первую высокоскоростную железную дорогу, поезда которой курсируют между двумя городами Мединой и Меккой со скоростью 300 км/ч. ВСМ Харамейн (Haramain High-Speed Railway) в настоящее время является третьей железнодорожной линией в стране, и если заявления правительства оправдаются, то скоро в стране появятся еще 8 тыс. км железных дорог.

В настоящее время через Саудовскую Аравию проходят три железнодорожные линии (рис. 4):

- Восточная линия между Даммамом и Эр-Риядом, длиной 450 км с остановками на 2 станциях по пути: Хофуф и Букайк.
- Северная линия между Эр-Риядом и Курайят. протяженностью 2750 км с остановками на 4 станциях: Маджмаах, Кассим, Хайль и Джауф.
- Высокоскоростная линия Харамейн между Мединой и Меккой протяженностью 450 км. Скорость движения чуть более 300 км/ч., в пути поезд останавливается на 3 станциях: в Джидде, в международном аэропорту имени короля Абдулазиза и в экономическом городе короля Абдаллы (КАЕС).



Рис. 4. Три существующие железнодорожные линии с Саудовской Аравии

Города Медина и Мекка запрещены для посещения немусульманами, однако железнодорожный вокзал в Медине расположен за пределами города, что позволяет всем садиться на поезд и выходить из него. Железнодорожный вокзал в Мекке находится в черте города, поэтому пассажиры-немусульмане не

могут сесть на поезд или выйти с него на этой станции.

Стоимость проезда между Мединой и Меккой начинается с 40 долларов (150 SAR) за место в эконом-классе и 84 долларов (315 SAR) за место в бизнес-классе. Стоимость варьируется в зависимости от даты поездки и спроса, поэтому заранее забронировать билет онлайн значительно дешевле, чем купить его в кассе. Сиденья бизнес-класса регулируются и имеют дополнительное пространство для ног, пассажиры также имеют индивидуальные видеоэкраны.

Время в пути поезда между Меккой и Мединой составляет от 2 ч 15 мин. до 2 ч 25 мин. Не все поезда останавливаются на одних и тех же станциях: некоторые ходят без остановок, некоторые имеют одну остановку и т.д.

Пассажирам разрешается провозить один чемодан и одну ручную кладь на человека. Чемодан не может весить более 25 кг и должен иметь размеры не более 65x55x35 см. Ограничение на провоз багажа строго соблюдается, поэтому пассажир не сможет сесть в поезд с крупногабаритным багажом – вместо этого багаж будет отправлен в пункт назначения за его счет.

Пассажирам не разрешается брать с собой еду в поезд, но на борту есть кафетерий, где подают горячие и холодные напитки, а также горячие и холодные закуски, сэндвичи и гарниры к закускам. Пассажиры могут взять с собой упакованные продукты в чемоданах, если они не намерены съесть их в поезде. Пассажирам бизнес-класса доступен бизнес-зал, где еда и напитки предоставляются бесплатно.

Источник: matadornetwork.com, 29.09.2023 (англ. яз.)

В Латвии завершено проектирование участка магистрали Rail Baltica вне Риги

Государственная техническая инспекция железных дорог Латвии одобрила проект строительства инфраструктурной базы в районе города Иецава в составе будущей магистрали Rail Baltica. Прилегающий участок стал первым в Латвии, на котором завершены проектные работы за пределами Риги.

Работы выполняет консорциум латвийских и итальянских компаний BRD projects при участии итальянской инжиниринговой компании Sintagma. Координирует работы латвийская компания Eiropas Dzelzceļa līnijas (EDZL).

По данным EDZL, приоритетным является строительство участка Rail Baltica от Риги до границы с Литвой. Его сооружение, как ожидается, начнется уже в 2023 г. от базы в Иецаве, где будет также организовано хранение строительных материалов, оборудования и техники. База в Иецаве расположится на площади около 16 га. Здесь планируется построить пути колеи 1435 мм общей протяженностью около 14 км, в том числе соединяющие с

существующей железнодорожной сетью колеи 1520 мм для транспортировки оборудования и материалов из морских портов.

Подготовку к строительным работам Латвия начнет, как только по итогам международного тендера будет определена компания, которая займется сооружением магистрали Rail Baltica. Для выполнения работ начального этапа предусматривается финансирование в размере 165 млн евро.

Источник: railbaltica.org, 29.09.2023