



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

Дифференцированное Обеспечение Руководства

103/2024

Стратегический план развития железнодорожного транспорта на острове Ирландия

В подготовленном Департаментом транспорта Ирландии и Департаментом инфраструктуры Северной Ирландии «Стратегическом обзоре железнодорожного транспорта всего острова» представлено стратегическое видение будущего железных дорог в обеих юрисдикциях острова Ирландия до 2050 г. В нем рассматривалось, как железные дороги острова используются в настоящее время, какую роль они могут играть в будущем и как могут лучше обслуживать население обеих юрисдикций.

Основное внимание в обзоре было уделено тому, как железнодорожная сеть острова может способствовать экологической повестке, устойчивому сообщению между крупными городами, повышению региональной доступности и поддержки сбалансированного регионального развития. В нем также была рассмотрена взаимосвязь между предлагаемыми улучшениями и существующими или планируемыми услугами пригородного железнодорожного транспорта. Временной интервал обзора охватывает период с сегодняшнего дня по 2050 г.

Железнодорожная сеть сегодня

На карте железных дорог общего пользования (рис. 1) показаны электрифицированные в настоящее время участки сети, а также линии, где планируются инвестиции в инфраструктуру.

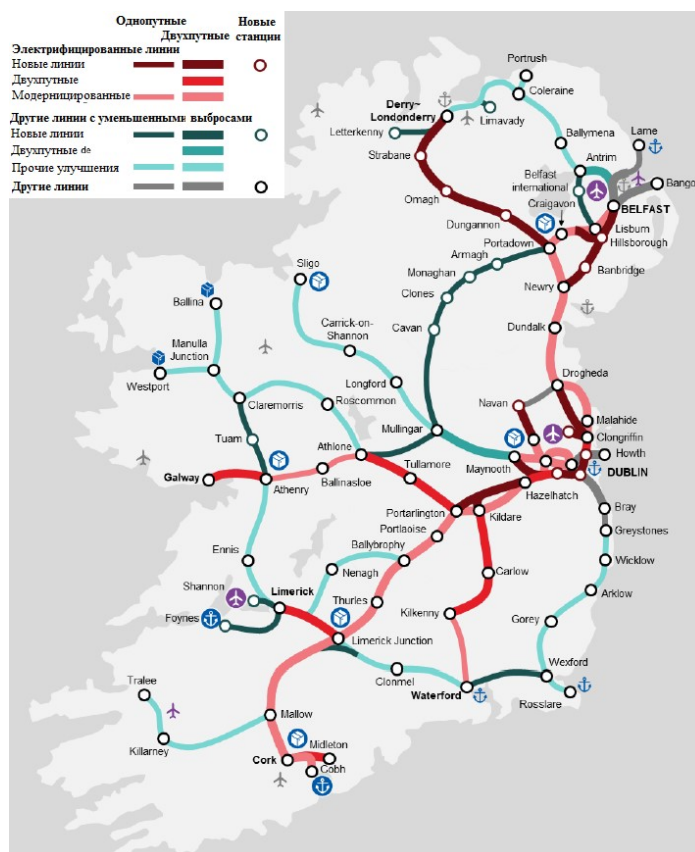


Рис. 1. Железные дороги общего пользования Ирландии

Сейчас на острове Ирландия протяженность линий общего пользования составляет около 2300 км. Государственная железнодорожная компания Ирландии Iarnród Éireann (Irish Rail) эксплуатирует 1944 км линий, а государственная транспортная компания Северной Ирландии Translink (Northern Ireland Railways) эксплуатирует еще 357 км в Северной Ирландии.

Единственными электрифицированными участками железной дороги являются те, которые используются Дублинской службой скоростного транспорта (DART). Все остальные работают на дизельной тяге. На острове используется ирландская колея шириной 1600 мм.

Максимальная разрешенная скорость на составляет 160 км/ч на линиях Дублин – Корк, Килкенни и Атлон. Максимальная скорость на маршрутах Северной Ирландии составляет 145 км/ч между Белфастом и Дублином, а также на некоторых участках маршрута Белфаст – Дерри-Лондондерри. На этих маршрутах и на остальной сети действуют многочисленные ограничения скорости.

На острове Ирландия насчитывается 199 железнодорожных пассажирских станций. Каждый из 7 крупных городов служит конечной станцией железнодорожного сообщения. В Дублине, Белфасте и Корке есть сеть пригородных железных дорог, хотя некоторые из них обслуживают лишь ограниченное число районов в пределах этих городов.

Частота движения поездов в настоящее время относительно невелика, особенно в регионах и сельских районах, где на многих маршрутах курсирует один поезд в течение двух часов, а на некоторых – только два поезда в день. Частота обслуживания значительно выше в пригородных сетях DART и Дублина, а также в пригородных перевозках в районе Белфаста.

Ряд железнодорожных линий также используются совместно с грузовыми перевозками. Сейчас железнодорожные грузовые перевозки в Северной Ирландии не осуществляются.

Проблемы и сдерживающие развитие факторы

Основные проблемы и сдерживающие факторы:

- В охвате железнодорожной сети имеются значительные пробелы.
- Частота и скорость движения поездов относительно невелики по сравнению с аналогичными железными дорогами (например, в Шотландии и Дании). Поезда между ключевыми городами часто ходят медленнее, чем автомобили и автобусы.
- В Ирландии самый низкий уровень электрификации железных дорог в ЕС, а в Северной Ирландии нет электрифицированных железных дорог.
- Качество предлагаемых услуг не всегда соответствует ожиданиям клиентов. Многие респонденты, принявшие участие в первоначальных общественных консультациях, выразили обеспокоенность по поводу качества обслуживания (например, из-за отсутствия общественного питания).
- Доступ к станциям не удобен, а кое-где и вовсе затруднен. Многие станции не доступны для пользователей с ограниченными возможностями, а ряд станций расположены на некотором расстоянии от населенных пунктов, которые они обслуживают.
- В настоящее время ни один крупный аэропорт острова не обслуживается железной дорогой. Сейчас сеть идет только в аэропорты Белфаст-Сити имени Керри и Джорджа Беста, но они не имеют прямого сообщения со зданиями аэровокзалов. Дублинский аэропорт является самым загруженным аэропортом в Европе, в котором нет железнодорожной станции или метро.
- Существующая инфраструктура ограничивает возможности для проведения доступных преобразований.
- Демографические условия на острове не позволяют содержать сеть железных дорог с высокой плотностью и высокой частотой движения во многих местах. Есть ряд коридоров и населенных пунктов, чьи потребности в общественном транспорте лучше удовлетворять автобусами.
- Природные богатства острова создают некоторые препятствия для будущего развития железных дорог на некоторых коридорах. Многие прибрежные транспортные коридоры острова проходят через живописные (и

специально обозначенные/охраняемые) районы.

Проблемы и ограничения, описанные выше, приводят к следующим негативным результатам:

- Низкая доля пассажирских железнодорожных перевозок и высокая доля частных автомобилей.
- Низкая доля грузовых железнодорожных перевозок и высокая доля автомобильных перевозок.
- Относительно высокие выбросы CO₂ на железных дорогах и в транспортной системе в целом.

Наличие этих проблемы означает, что железная дорога в настоящее время не в состоянии обеспечить высокую долю пассажирских и грузовых перевозок, что приводит к нежелательным социально-экономическим и экологическим последствиям.

Рекомендации

По декарбонизации:

- разработать и внедрить стратегию декарбонизации железных дорог на всем острове, включая электрификацию междугородних сетей.
- разработать планы инвестиций в навыки, цепочки поставок и подвижной состав для обеспечения декарбонизации.
- в среднесрочной перспективе закупить гибридный и электрический подвижной состав.

Для междугородних перевозок:

- модернизировать железнодорожную сеть по пересеченной местности до двухпутной (а местами и четырехпутной) и увеличить частоту движения.
- модернизировать основную железнодорожную сеть междугородних перевозок для максимальной скорости 200 км/ч.
- проложить короткие участки новых железных дорог по перегруженным коридорам.
- разработать решение для пересечения Дублина.

Для развития регионов:

- обеспечить прямое сообщение между Западным и Южным побережьями Ирландии.
- обеспечить, чтобы на региональных и сельских линиях курсировал как минимум один поезд в течение двух часов.
- увеличить скорость движения на линиях как минимум до 120 км/ч.
- интегрировать расписание автобусного и железнодорожного сообщения, чтобы соединить населенные пункты, где прямое железнодорожное сообщение оказывается нежизнеспособным.

По устойчивому развитию городов:

- соединить Дублин, международный аэропорт Белфаста и аэропорт

Шеннон с железной дорогой и улучшить существующее железнодорожное сообщение с аэропортом.

- отделить междугородние/экспресс маршруты от остановочных.
- изучить возможность строительства новых станций в Белфасте, Корке, Дерри–Лондондерри и Лимерике - Шенноне.

По перевозке грузов:

- разработать рациональное решение для обеспечения доступа к железнодорожным путям Дублина на протяжении первой и последней мили.
- снизить плату за доступ к железнодорожным путям для перевозки грузов.
- расширить железнодорожное сообщение с наиболее загруженными портами острова.
- развивать сеть внутренних терминалов вблизи крупных городов железнодорожной сети.

По работе с клиентами:

- инвестировать в инициативы по работе с клиентами.
- оценивать и контролировать качество обслуживания и постоянно улучшать его.
- следите за тем, чтобы спецификации будущего подвижного состава соответствовали мерам, направленным на развитие инфраструктуры.
- инвестировать в улучшение интеграции на железнодорожном транспорте, а также между железнодорожным транспортом и другими видами транспорта.
- разработать трансграничные структуры для повышения эффективности трансграничной инфраструктуры и планирования железнодорожных перевозок.
- инвестировать в программу улучшения транспортной доступности.
- раз в 10 лет проводить анализ и обновлять Стратегический обзор железных дорог всего острова с учетом последних изменений в политике.

Выгоды и затраты

При выполнении всех рекомендаций, то число людей, живущих в радиусе 5 км от железнодорожной станции, могло бы вырасти более чем на 700 тыс., что на 25% больше, чем сегодня. Кроме того, в каждом графстве Ирландии и округе местного самоуправления в Северной Ирландии будет как минимум одна железнодорожная станция, обслуживаемая регулярным пассажирским железнодорожным сообщением. Кроме того, интегрированные билеты на автобусно-железнодорожные перевозки и расписание движения поездов позволят воспользоваться преимуществами расширения железнодорожного сообщения и добраться до населенных пунктов, обслуживаемых сельскими автобусными маршрутами, которые пересекаются

с железнодорожными узлами.

Количество пассажирских перевозок по железнодорожной сети острова может удвоиться. Аналогичным образом, доля железнодорожного транспорта на рынке также удвоится с примерно 3% пасс-км на сегодняшний день до более чем 6% (до принятия каких-либо мер по управлению спросом, которые могут еще больше увеличить долю этого вида транспорта). Это также могло бы увеличить доходы железнодорожной отрасли, в зависимости от принятой тарифной политики.

Рекомендации также позволят крупнейшим городам острова расширить возможности использования мультимодального общественного транспорта. Новая железная дорога восток-запад в Дублине значительно улучшит транспортное сообщение между городами в районе Большого Дублина. Города Дублин, Белфаст и Шеннон выиграют от железнодорожного сообщения с аэропортами, которое позволит 90% пассажиров коммерческой авиации добираться до своих аэропортов по железной дороге.

Они также позволят оживить отрасль железнодорожных грузоперевозок за счет обеспечения более совершенных маршрутов между портами острова и его основными экономическими центрами, обеспечения мультимодальных перевозок внутри страны между грузовыми операторами и снижения стоимости железнодорожных перевозок в целом. Усовершенствования Западного коридора и Юго-восточного направления позволят свести к минимуму конфликты между грузовыми и пассажирскими перевозками.

Расходы

В ценах 2021 г. капитальные затраты на реализацию рекомендаций, содержащихся в обзоре, оцениваются примерно в 32 млрд евро.

Дополнительные расходы на эксплуатацию и техобслуживание более крупной железнодорожной сети на острове, по оценкам, составят около 600 млн евро, которые могут быть покрыты за счет дополнительных доходов и/или государственной поддержки (в зависимости от уровня тарифов).

Реализация этих инвестиций займет около 25 лет, что предполагает ежегодные капитальные затраты порядка 1,3 млрд евро сверх существующих обязательств.

Хотя эти дополнительные расходы значительны и будут увеличиваться с ростом инфляции, они аналогичны по масштабам финансированию, которое Ирландия инвестировала в 2000-х годах в расширение своей сети автомагистралей, и будут распределены между обеими юрисдикциями.

Источник: Департамент транспорта и департамент инфраструктуры – Стратегический обзор железнодорожного транспорта всего острова. Заключительный отчет. «All-Island Strategic Rail Review Final Report», 31.07.2024 (англ.яз.)