



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

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

111/2024

### Великобритания: последствия отказа от реализации второго этапа проекта строительства высокоскоростной магистрали HS2

В конце лета 2024 г. в некоторых источниках появилась информация о том, что проект HS2 (High Speed 2), предусматривающий строительство в Великобритании высокоскоростной магистральной линии с увеличенной пропускной способностью, которая должна была соединить Лондон и Манчестер, стал одним из крупнейших инженерных провалов за всю историю страны. План реализации данного проекта разрабатывался на протяжении 15 лет, изначально запланированный бюджет в дальнейшем многократно увеличивался – несмотря на это ожидаемые результаты достигнуты не были.

После объявления об отмене реализации второго этапа HS2 в октябре 2023 г., было принято решение о перераспределении финансовых средств: на улучшение транспортного сообщения в регионах Север и Мидленд выделено в общей сложности 4,7 млрд фт. ст. (5,9 млрд долл. США). Благодаря направленным на улучшение инфраструктуры и транспортных услуг инвестициям, с апреля 2025 г. регион Север получит 2,5 млрд фт. ст. (3,15 млрд долл. США), а регион Мидленд – 2,2 млрд фт. ст. (2,77 млрд долл. США). Кроме того, 8,3 млрд фт. ст. (10,45 млрд долл. США) будет вложено в ремонт дорог по всей стране, а дополнительный 1 млрд фт. ст. (1,26 млрд долл. США) направлен на улучшение автобусного сообщения на Севере и в Мидленде. Это первый транспортный бюджет такого рода, т.к. он специально ориентирован на небольшие города, поселки и сельскую местность. Он также даёт возможность инвестировать в транспортные проекты, которые наиболее важны на местах, а не в те, которые выбирает

правительство страны.

Негативным последствием отмены строительства «Северного участка» HS2, который напрямую соединил бы Манчестер и разгрузил магистраль Западного побережья (West Coast Main Line), стало существенное увеличение количества грузовых автомобилей на британских дорогах. В связи с тем, что изначально проект HS2 был разработан для обеспечения высокочастотных высокоскоростных пассажирских перевозок, ввод в эксплуатацию новой высокоскоростной магистрали позволил бы перераспределить пропускную способность сети Великобритании в пользу грузовых перевозок, спрос на которые на протяжении длительного времени демонстрирует устойчивую тенденцию роста. Но, согласно опубликованному в британской газете «The Independent» исследованию, по мнению отраслевых экспертов, отмена реализации второго этапа означает, что пропускная способность железных дорог сократится – и это, в свою очередь, может привести к ежегодному увеличению количества поездок грузовых автомобилей в Великобритании на 500 тыс.

В августе 2024 г. был опубликован новый отчет Национальной аудиторской службы (National Audit Office, NAO), озаглавленный «HS2: уточненная информация после отмены реализации второго этапа». В данном документе сделан вывод, что в Министерстве транспорта Великобритании (DfT) отсутствует четкое представление о том, каким образом использовать преимущества уже построенной высокоскоростной магистрали HS2 после отмены строительства «Северного участка». В частности, в данном отчете указано, что согласно оценке экспертов HS2, после ввода в эксплуатацию построенного участка высокоскоростной магистрали, пропускная способность сети сократится на 17%.

В опубликованном документе упоминается два основных способа решения проблемы сокращения пропускной способности: существенное повышение тарифов на проезд для пассажиров или ввод в эксплуатацию дополнительной инфраструктуры, что приведет к серьезным сбоям в работе сети, если не будет построена новая линия.

В настоящее время DfT разрабатывает технические спецификации, которые дадут возможность с максимальным уровнем эффективности использовать преимущества инфраструктуры HS2. Рассматриваются варианты ввода в эксплуатацию на линии HS2 более длинных поездов, для этого необходимо провести работы по удлинению платформ в Крю или Престоне, где поезда, сформированные из двух блоков по 200 м, могут быть разделены. При этом в отчете NAO не упоминается так называемый «План Pendolino», который был предложен опытным менеджером железнодорожной отрасли Крисом Гиббом (Chris Gibb). Данный план направлен на

максимальное увеличение пассажиропотока линий HS2 и WCML за счет использования поездов Pendolino, которые, как предполагалось, будут эксплуатироваться со скоростью 155 миль в час (249,4 км/ч). Предполагалось, что этот план станет промежуточным – на период с 2030 г. по 2040 г., пока будут приняты решения относительно Northern Powerhouse Rail, других участков линии HS2, вокзала Юстон, удлинения платформ на станциях, проведения соответствующих работ, а также разработки долгосрочной стратегии управления парком подвижного состава.

Согласно плану, движение пассажирских поездов по линии HS2 начнется в период с 2029 г. по 2033 г., и в связи с этим необходимо в кратчайшие сроки принять необходимые меры для того, чтобы совокупная пассажировместимость поездов на линии HS2 была по крайней мере не ниже, чем в поездах традиционного типа.

Помимо полной отмены реализации работ в рамках второго этапа строительства линии HS2, DfT необходимо было принять ряд непростых решений относительно того, какие из текущих работ первого этапа следует приостановить, в какие внести изменения, а какие отменить вовсе. Было принято решение сохранить выбранную ранее конструкцию поездов и их количество, т.к. изменения могли привести к существенным дополнительным расходам и проблемам при эксплуатации. Но в некоторых случаях решено было продолжить работу. Одним из примеров является станция Керзон-стрит в Бирмингеме: платформ будет построено 7, как и утверждено проектом, но пути будут проложены только к трем из них. Некоторые не менее важные решения еще предстоит принять в ближайшее время.

*Источники: railengineer.co.uk, 19.08.2024 (англ. яз.);  
материалы Интернет-сайта nao.org.uk (англ. яз.)  
bbc.com, 01.07.2024 (англ.яз.)*