

Новая связь с аэропортом Хитроу

В июне 2005 г. было открыто новое сообщение аэропорта Хитроу с центром Лондона. Его обслуживают четыре электропоезда серии 360/2 семейства Desiro постройки компании Siemens TS, отправляющиеся со станции Лондон-Паддингтон и следующие с пятью промежуточными остановками в Илинг-Бродвее, Уэст-Илинге, Хануэлле, Саутолле и Хейсе.

До открытия в 1998 г. скоростного железнодорожного сообщения Heathrow Express Паддингтон — Хитроу компания ВАА, оператор аэропорта, рассчитывала на организацию перевозок с двух лондонских терминалов четырьмя парами поездов в час со станции Паддингтон (этот проект реализован) и четырьмя со станции Сент-Панкрас. Реализация второго проекта зависела от электрификации грузовой линии Dudding Hill и укладки дополнительных путей на магистральной линии Great Western (оба условия не выполнены). Более того, вокзал Сент-Панкрас перепрофилирован под сообщения Eurostar и не имеет резервов для приема поездов из Хитроу.

Компания ВАА, взяв на себя обязательство по увеличению объема перевозок за счет служащих аэропорта и местных жителей, рассмотрела вариант сообщения со станцией Паддингтон, обслуживаемого поездами, следующими с остано-

вами. Решить проблему недостатка пропускной способности на магистрали Great Western было не просто: отсутствовали средства, к тому же укладка дополнительной пары путей между Илингом и Хануэллом физически затруднена. Единственным выходом представлялось налаживание сотрудничества ВАА с оператором местных перевозок на этом направлении — компанией Thames Trains (ныне First Great Western, FGW).

Эта идея получила поддержку администрации Strategic Rail Authority (SRA), а предложенный проект сообщения, получившего название Heathrow Connect, — шансы на реализацию. В декабре 2004 г. в расписание движения поездов по станции Паддингтон были внесены изменения, соответствующие политике SRA «один лондонский терминал — один оператор». Местные и пригородные сообщения были переданы в ведение компании First Great Western, и в расписании появились

поезда Heathrow Connect, следующие с промежуточными остановками.

Если сотрудничество с FGW способствовало выделению ниток графика на магистральной линии, то пропуск поездов через развязку Аэропорт-Джанкшн (рис. 1) был сопряжен с определенными проблемами, поскольку входящий в состав развязки съезд устроен в расчете на поезда Heathrow Express, следующие по главным путям (fast), а поезда Heathrow Connect идут по местным путям (slow). Сложность прохождения через этот узел и находящийся там путепровод Стокли ограничивает число поездов Heathrow Connect двумя в час. Если проект Crossrail будет принят и реализован, заложенная в нем реконструкция развязки Аэропорт-Джанкшн устранил эту проблему, если нет — ВАА придется искать другие пути решения.

Однопутная линия от центральной терминальной зоны (СТА) аэропорта Хитроу к терминалу Т4 может пропускать четыре пары поездов Heathrow Express в час, поэтому поезда Heathrow Connect должны оборачиваться на пути в этой зоне, обустроенном при строительстве тоннеля для поездов Heathrow Express в расчете на сооружение в перспективе продолжения к терминалу Т5 (предусмотрено проектом Crossrail). Поэтому пассажиры, которым нужен терминал Т4, делают пересадку в зоне СТА.

Для пассажиров, совершающих поездки только на участке Паддингтон — Хейс, ВАА играет роль субподрядчика FGW и применяет к

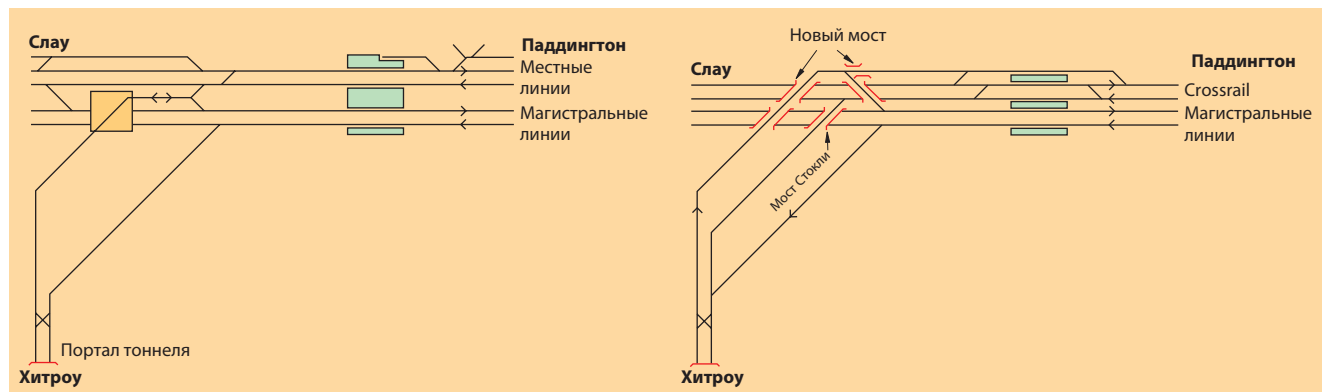


Рис. 1. Схема путевого развития развязки Аэропорт-Джанкшн и предложения по его изменению

ним обычный тариф. С тех, кто желает попасть в аэропорт, взимается дополнительная плата 6 ф. ст. Персонал аэропорта может пользоваться сезонными билетами для поездок на работу. Стоимость проезда от Паддингтона до Хитроу в поезде Heathrow Connect равна около 9 ф. ст. по сравнению с 14 ф. ст. в поезде Heathrow Express.

Во избежание переполнения поездов Heathrow Connect транзитными пассажирами ВАА намеревалась ориентировать пассажиров, следующих в аэропорт, преимущественно на поезда Heathrow Express, используя политику, применявшуюся ранее British Rail в отношении пассажиров сообщения Gatwick Express, следующих в аэропорт Гатуик. В соответствии с этой политикой поезда Heathrow Connect, отправляющиеся со станции Паддингтон, обозначаются как следующие до Хейса, а отправляющиеся из аэропорта — как следующие до Илинг-Бродвея. Время следования поездов Heathrow Connect от Паддингтона до зоны СТА равно 25 мин по сравнению с 15 мин для поездов Heathrow Express.

Руководство сообщения Heathrow Express обязалось перед SRA не превышать расчетную вместимость поездов до и от Хейса. Это возможно, так как значительная часть пассажиров, следующих из аэропорта, в Хейсе пересеживается на поезда западного направления, освобождая места для пригородных пассажиров, следующих в восточном направлении, а пиковые потоки в аэропорт противоположны пригородным.

Электропоезда серии 360/2 Desiro (рис. 2) подобны поездам серии 360/1, которые использует компания-оператор one в сообщениях, начинающихся от станции Ливерпуль-стрит. Кресла расставлены по схеме 3 + 2, имеется система телевизионного наблюдения. Поскольку поезда Heathrow Connect значительную часть пути проходят в тоннеле, вагоны соответствуют требованиям пожарной безопасности первого класса, а

в пол встроены светильники аварийного освещения, показывающие направление выхода. Еще одним отличием от серии 360/1 является наличие системы АЛС, применяемой на линиях FGW. В поездах Heathrow Connect присутствуют два сотрудника службы сервиса, в то время как в поездах FGW — только машинисты.

В целом уровень комфорта поездов семейства Desiro дает основания полагать, что жители Хейса и других районов, тяготеющих к станциям, обслуживаемым сообщением Heathrow Connect, предпочтут эти поезда, обращающиеся с интервалом 0,5 ч, всем другим.

Путь разворота в зоне СТА аэропорта Хитроу имеет ограниченную вместимость, так что поезда серии 360/2 сообщения Heathrow Connect пока можно формировать не более чем из четырех вагонов. Завершение строительства тоннелей к терминалу Т5 снимет это ограничение. Эксплуатацию пятивагонных электропоездов планируют начать в 2006 г.

В поезда серии 360/2 вставлять дополнительные вагоны в условиях депо приписки Олд-Оук-Коммон нельзя, и для выполнения этой операции составы необходимо возвращать на завод-изготовитель в Крефельде (Германия). Пятый поезд, полученный уже пятивагонным, позволит поочередно выводить четырехвагонные поезда из эксплуатации для выполнения указанной операции. В результате в парке Heathrow Connect вскоре будет пять пятивагонных поездов.

После открытия терминала Т5 поезда Heathrow Express (четыре пары в час) будет обслуживать станции СТА и Т5. Высвобождение однопутного участка до Т4 позволит продлить маршрут двух поездов Heathrow Connect до этого терминала. Два поезда-челнока, курсирующие между Т4 и зоной СТА, позволят пассажирам Т4 пересеживаться на Heathrow Express.

В случае реализации проекта Crossrail предложено пропускать в



Рис. 2. Электропоезд 360/2 Desiro сообщения Heathrow Connect

аэропорт Хитроу четыре поезда этого сообщения в час. Простейший способ осуществления этого предложения — убрать нитки поездов Heathrow Connect и челночных и заменить их четырьмя поездами сообщения Crossrail Лондон — зона СТА — терминал Т4. Однако при этом терминал Т5, расчетная пропускная способность которого больше в 2–3 раза, чем Т4, не получит выгод от прямых поездов Crossrail. Поэтому некоторые поезда Crossrail целесообразно направлять непосредственно к терминалу Т5, но это возможно только за счет поездов сообщения AirTrack. Если же проект Crossrail реализован не будет, компании-оператору аэропорта ВАА придется искать другие пути.

Для обслуживания пяти составов Heathrow Connect в депо Heathrow Express Олд-Оук-Коммон выполнена реконструкция стоимостью 11,5 млн. ф. ст. Уложены три дополнительных пути (два с северной стороны от имеющихся и один с южной), а также путь для разворота поездов на восточной стороне. Кроме того, построено новое двухэтажное служебное здание и расширена зона охвата системы видеонаблюдения (за 6 лет поезда Heathrow Express пострадали в депо от любителей граффити только один раз). Сооружена новая вагономоечная установка компании Washtech, которая может обрабатывать поезда серий 360/2 и 332.