

Пассажирский рельсовый транспорт Стамбула

Крупнейший город Турции Стамбул в настоящее время располагает линиями пассажирского рельсового транспорта общей протяженностью 119 км. Новые строящиеся линии длиной 68 км позволят создать в Стамбуле единую сеть рельсового транспорта, а планируемые на перспективу — существенно повысить качество транспортного обслуживания этого мегаполиса.

Стамбул — единственный город в мире, расположенный на двух континентах. Его западная часть находится в Европе, восточная — в Азии. Эти две части разделены проливом Босфор.

Население города, численность которого в настоящее время превышает 12 млн. чел., увеличивается с темпом до 300 тыс. чел. в год. Центры деловой активности и туризма в основном сосредоточены на европейском берегу Босфора, в то время как многие жители предпочитают обитать на азиатском берегу.

Несмотря на то что Босфор в силу его значения для мирового судоходства во многом способствовал экономическому развитию Стамбула, он в то же время является естественным препятствием для наземного транспорта города. Так, постоянная железнодорожная связь через Босфор отсутствует.

Вплоть до последнего времени деятельность и развитие рельсово-

го транспорта Стамбула осуществлялись разрозненно и изолированно.

Государственные железные дороги Турции (TCDD) эксплуатируют пригородные сообщения на маршрутах Сиркеси (рис. 1) — Халкалы длиной 30 км с 18 станциями (в европейской части Стамбула) и Хайдарпаша — Гебзе длиной 42 км с 28 станциями (в азиатской части).

Эти линии в настоящее время реконструируются в ходе подготовки к запланированному на 2009 г. открытию движения поездов по строящемуся железнодорожному тоннелю под Босфором общей длиной 14 км. Проект стоимостью 850 млн. дол. США финансируется за счет кредита, предоставленного Банком международного сотрудничества Японии. Кроме того, это — единственный железнодорожный проект в Турции, который спонсируется правительством в лице Генеральной дирекции строительства железных дорог, портов и аэропортов, а не муниципальными властями.

Железнодорожная связь под Босфором будет иметь провозную способность до 70 тыс. пассажиров в час в каждом направлении, т. е. такую же, как действующий в Стамбуле метрополитен. Кроме внутригородских и пригородных, по тоннелю будут осуществляться также дальние пассажирские и грузовые перевозки, так что эта связь станет играть важнейшую роль в сообщениях меж-

ду Европой и Азией (конкретнее — Ближним Востоком).

Помимо пригородных линий TCDD, в Стамбуле функционируют (все — в европейской части города):

- линия метрополитена облегченного типа длиной 19,5 км с 18 станциями, соединяющая станцию Аксарай через Отогар и Зейтинбурну с аэропортом Ататюрк. На линии имеется короткое ответвление от Отогара до Эзенлера;
- линия обычного метрополитена длиной 8,2 км с шестью станциями от Таксима (рис. 2) до Левента;
- линия трамвая длиной 14 км с 24 станциями от Кабаташа через Эминоню до Зейтинбурну (рис. 3).

Кроме того, работает линия исторического трамвая длиной 1,6 км, соединяющая Таксим с Тюнелем, где находится начальная станция фуникулера, ведущего в Каракей. Линия исторического трамвая длиной 2,6 км имеется также в азиатской части города.

Основные сведения о действующей сети рельсового транспорта Стамбула приведены в табл. 1, план сети с перспективами ее развития на ближайшее время — на рис. 4.

По мнению властей Стамбула, действующая сеть рельсового транспорта явно недостаточна для такого большого города. По мере увеличения численности автомобилей транспортная обстановка становится все более неудовлетворительной, особенно для тех, кто утром приезжает в город на работу из пригородов и вечером возвращается домой. Решение транспортных проблем финансируется по остаточному принципу, что объясняется сложным экономическим положением страны и предпочтением других приоритетов.

Вместе с тем есть признаки улучшения ситуации. Так, муниципалитет Большого Стамбула зарезервировал 60 % бюджета на 2005 г. именно на развитие городского общественного транспорта.

В результате появились десять проектов новых линий обще-



Рис. 1. Станция Сиркеси пригородной железной дороги



Рис. 2. Станция метрополитена Таксим



Рис. 3. Станция трамвая Зейтинбурну

ственного рельсового транспорта, включая железнодорожную связь под Босфором. Общие инвестиции в реализацию этих проектов составляют 2,5 млрд. дол., а их завершение позволит создать в Стамбуле единую сеть рельсового транспорта.

Существующую линию метрополитена планируется продолжить в обе стороны. Северное продолжение длиной 3,6 км от Левента до Айязаги должно быть введено в эксплуатацию в 2006 г. За ним в 2008 г. последует открытие юго-западного продолжения от Таксима до Еникапы. Последнее включает первый метромостовой переход через залив Золотой Рог.

Линия метрополитена облегченного типа также продолжится до Еникапы. Это продолжение длиной 700 м на юг от Аксарая будет открыто в 2006 г. Практически в то же время предусмотрено начать движение поездов на западном продолжении длиной 5 км от Эзелнера до Багчилара.

Новая линия легкого метро длиной 22 км от Кадыкёя на восток до Каргала строится и в азиатской части Стамбула. Строительные работы на этой линии должны быть завершены в 2007 г., и тогда она станет первой линией такого рода на восточном берегу Босфора.

Действующая линия трамвая продляется на 5,8 км в северо-западном направлении от Зейтинбурну до Багчилара, это продолжение намечали ввести в эксплуатацию осенью 2005 г. Строится также но-

Т а б л и ц а 1

Действующая сеть рельсового транспорта Стамбула

Тип	Линия	Длина, км	Число перевозимых пассажиров в сутки, тыс.	Расчетная провозная способность, тыс. пассажиров в сутки
Пригородная железная дорога	Сиркеси — Халкалы и Хайдарпаша — Гебзе	72	175	250
Метрополитен	Таксим — Левент	8,2	145	550
Метрополитен облегченного типа	Аксарай — Аэропорт Ататюрк	19,5	195	450
Трамвай	Кабаташ — Зейтинбурну	14	165	300
Прочие		5,1	20,3	38
Всего		118,8	700,3	1588

вая линия трамвая длиной 11 км от Эдирнекапы на северо-запад до Султанчифтлиги, которая должна быть открыта в конце 2005 г.

Также в конце 2005 г. предлагали открыть линию канатной подвесной дороги гондольного типа длиной 400 м от причала Лоти



Рис. 4. План сети рельсового транспорта Стамбула

Таблица 2

Строящиеся линии рельсового транспорта

Тип	Линия	Длина, км	Расчетная провозная способность, тыс. пассажиров в час в каждом направлении	Ориентировочная стоимость, млн. дол. США	Год ввода в эксплуатацию
Железная дорога	Рельсовая связь под Босфором	14	70	850	2009
Метрополитен	Таксим — Еникапы	5,2	70	450	2008
	Левент — Айязага	3,6	70	170	2006
Метрополитен облегченного типа	Аксарай — Еникапы	0,7	35	28	2006
	Эзелнер — Багчилар	5	35	235	2006
	Кадькёй — Картал	22	35	695	2008
Трамвай	Зейтинбурну — Багчилар	5,8	15	16	2005
	Эдирнекапы — Султанчифтлиги	11	15	40	2005
Прочие		1	9,35	23,5	2006
Всего		68,3	354,35	2507,5	

до Эюпа. Продолжается строительство фуникулера длиной 600 м между Таксимом и Кабаташем, которое планируют завершить в 2006 г.

В течение следующих 10 лет сеть рельсового транспорта Стамбула

должна дополниться новыми линиями общей длиной 109 км и стоимостью 4,89 млрд. дол. В их число входят продолжение линии метрополитена длиной 20 км от Еникапы через Багчилар до Олимпийской

Таблица 3

Планируемые и проектируемые линии рельсового транспорта

Тип	Линия	Длина, км	Расчетная провозная способность, тыс. пассажиров в час в каждом направлении	Ориентировочная стоимость, млн. дол. США	Год ввода в эксплуатацию
Метрополитен	Еникапы — Багчилар — Басакшехир	20	70	1076	2015
Метрополитен облегченного типа	Бакыркёй — Бейликдюзю	21	35	958	2015
	Ускюдар — Умрание — Дудулли	17	35	932	2010
	Умрание — Гёзтепе	5	35	233	2015
	Картал — Хава-Алари	9,6	35	516	2015
Метрополитен с линейными тяговыми двигателями	Отогар — Бешикташ	13,5	35	785	2015
Трамвай	Линия Золотого Рога	10	15	186	2015
	Зейтинбурну — Бакыркёй	3,65	5	48	2010
	Багчилар — Юзил-Махаллеси	6,2	15	116	2010
Монорельсовая железная дорога	Бакыркёй — Инчирли	3,4	15	40	2010
Всего		109,35	295	4890	

деревни и Басакшехира, а также проектируемая линия длиной 13,5 км от Отогара через Улубатлы и Гайреттепе до Бешикташа.

На последней линии будут обрабатываться поезда, в тяговом приводе которых намечено применить линейные асинхронные двигатели. Это считается оптимальным решением для трассы с крутыми уклонами. Однако данная линия будет иметь провозную способность в 2 раза меньшую, чем линии обычного метрополитена.

Линию метрополитена облегченного типа длиной 21 км планируют построить от Бакыркёя на запад до Бейликдюзю. Дополнительные линии легкого метро будут проложены в восточной части Стамбула. Среди них — линия Т-образной конфигурации длиной 22 км от Ускюдара через Умрание до Дудулли с ответвлением от Умрание на юг до Гёзтепе для соединения с линией на Картал, а также продолжение линии от Картала на 9 км в восточном направлении до аэропорта Курткёй.

Дополнительные линии рельсового транспорта появятся и в западной части Стамбула. Это продолжение длиной 3,65 км линии от Зейтинбурну до Бакыркёя, новая линия длиной 6,2 км от Багчилара до Юзил-Махаллеси и линия длиной 10 км вдоль западного берега пролива Золотой Рог. В западных пригородах Стамбула планируют также проложить линию монорельсовой железной дороги длиной 3,4 км, которая будет иметь такую же провозную способность, как линии традиционного трамвая.

Планы на более отдаленную перспективу предусматривают увеличение общей длины сети рельсового транспорта Стамбула в 2023 г. до 386 км.

Основные сведения о развитии сети рельсового транспорта Стамбула на ближайшую и долгосрочную перспективу приведены в табл. 2 и 3.