



Väylävirasto
Trafikledsverket

ПРОЕКТ «СЕВЕРНАЯ ОСЬ – БАРЕНЦ ЛИНК»

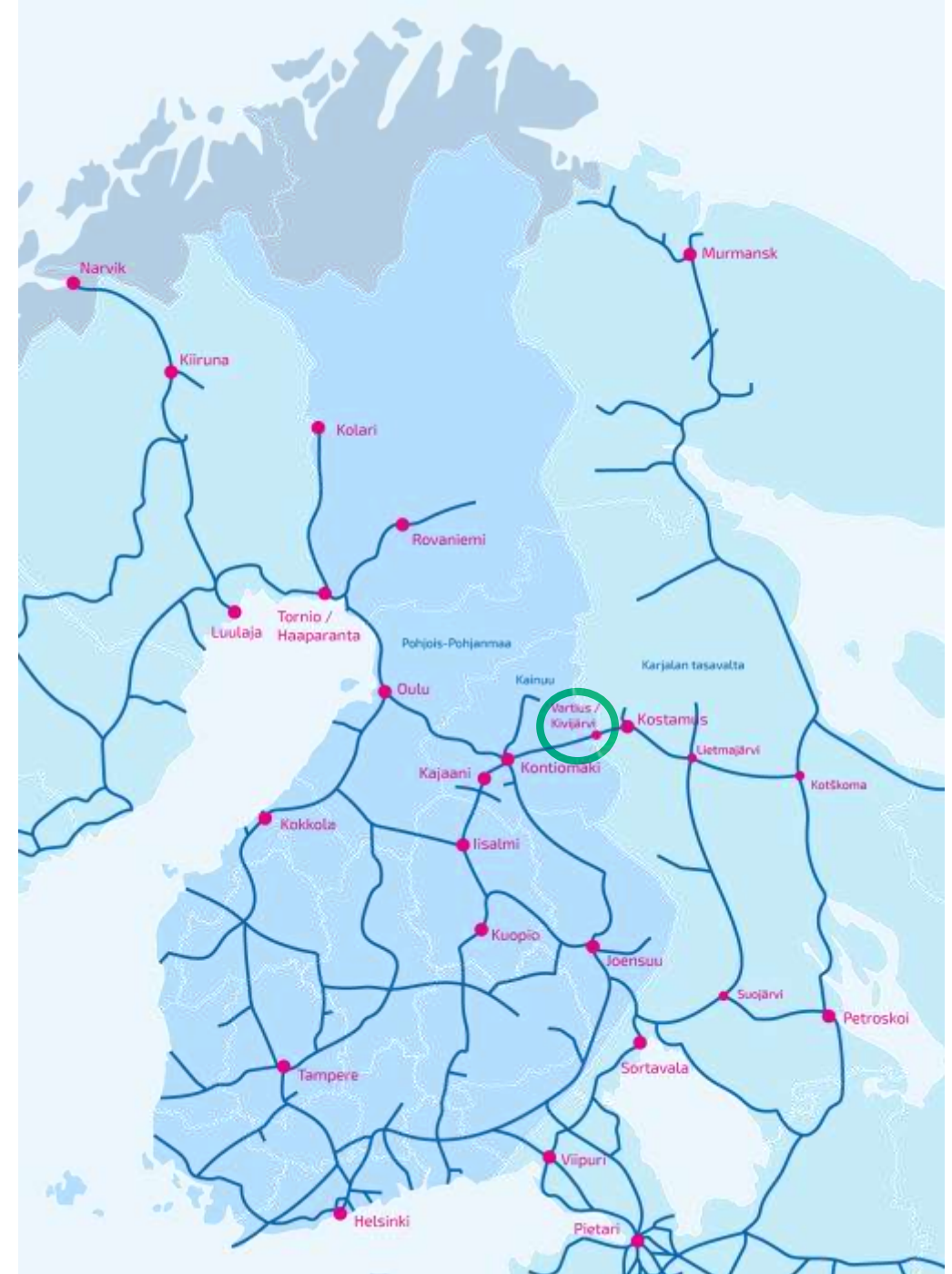
Исследование пассажиропотока через ж/д пункт пропуска Вартиус-Люття

Исследование необходимости реконструкции ж/д Оулу - Контиомяки



Введение 1/2

- В презентации представлены два отдельных, но при этом взаимосвязанных исследования в рамках проекта:
- **Пассажирские перевозки через ж/д пункт пропуска Вартиус/Люття:**
 - Определение требований к открытию границы для международных пассажирских поездов
 - Изучение потенциала пассажиропотока для перевозки по железной дороге
 - Оценка осуществимости двух вариантов работы



Введение 2/2

- В презентации представлены два отдельных, но при этом взаимосвязанных исследования в рамках проекта:
- **Потребность в реконструкции ж/д Оулу – Конттиомяки:**
 - Определение эффективных проектов реконструкции в регионе
 - Анализ пропускной способности с учетом прогнозируемого пассажиропотока
 - Исследование потребностей для повышения эффективности эксплуатации и развития инфраструктуры на линии



Повестка

Пассажирские перевозки через ж/д пункт пропуска Вартиус/Люття

1. Существующий поток в районе Вартиус/Люття
2. Требования к международному пассажирскому сообщению
3. Потенциальный подвижной состав
4. Потенциал пассажиропотока
5. Резюме

Потребности реконструкции ж/д Оулу - Контиомяки

1. Участок пути Оулу – Контиомяки
2. Текущие проекты на линии Оулу - Контиомяки
3. Потребности и сложности развития
4. Возможные улучшения и их стоимость
5. Резюме

Пассажирские перевозки через ж/д пункт пропуска Вартиус/Люття

1. Текущий поток в районе ЖДПП Вартиус – Люття

- На данный момент по линии Вартиус – Контиомяки ходят только грузовые поезда
- Сложности
 - Один путь
 - Ограничение скорости – 80 км/ч
 - Холмистая местность
 - Длинные блок-участки



Рис. Рельсовый путь Вартиус – Контиомяки в км

спроса:

2. Варианты организации международного пассажирского сообщения и официальные/практические требования к нему

сезонный

- Изучены практические требования и потенциал пассажиропотока в рамках двух отдельных сценариев

туризм

- Чартерные перевозки

Облегченн

ый порядок

погранично

всего года

- Станция В



Вартиусе

потребует

значительн

ой

модернизац

3. Подвижной состав и варианты маршрутов

- В обоих случаях наиболее целесообразным конечным пунктом маршрута на территории Финляндии является Оулу:
 - Досточно возможностей для трансфера, прямое сообщение с рядом туристических районов
 - Самый легкий вариант с точки зрения обслуживания состава
- Из-за длительности поездок по России для удобства пассажиров лучше использовать спальные вагоны, но ночью граница не работает.
- Дневные поезда могут работать на линии Костамукша - Оулу с возвратом в течение 24 часов.
- Для определения эксплуатационных затрат требуется отдельное подробное исследование. Они будут в значительной степени зависеть от потенциального пассажиропотока и режима работы.

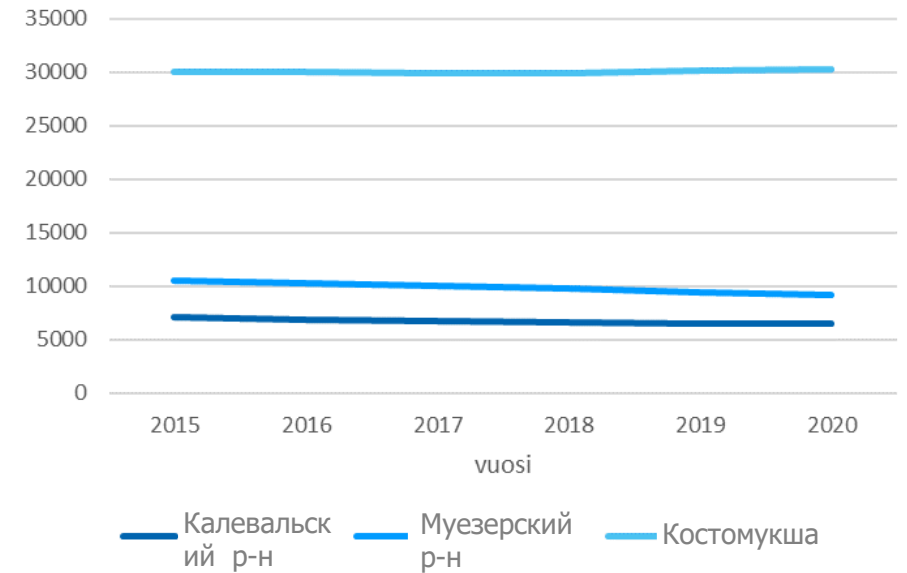


Фотографии: Aarne Alameri, Xenotron/Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0, Smiley.toerist/Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0, Xenotron/Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0, Phil Richards/Wikimedia Commons, CC BY-SA 2.0, Fabien Perissinotto/Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0, Ralf Roletschek/Wikimedia Commons, Free Art License, Phil Richards/Wikimedia Commons, CC BY-SA 2.0, Sergey Korovkin/Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0

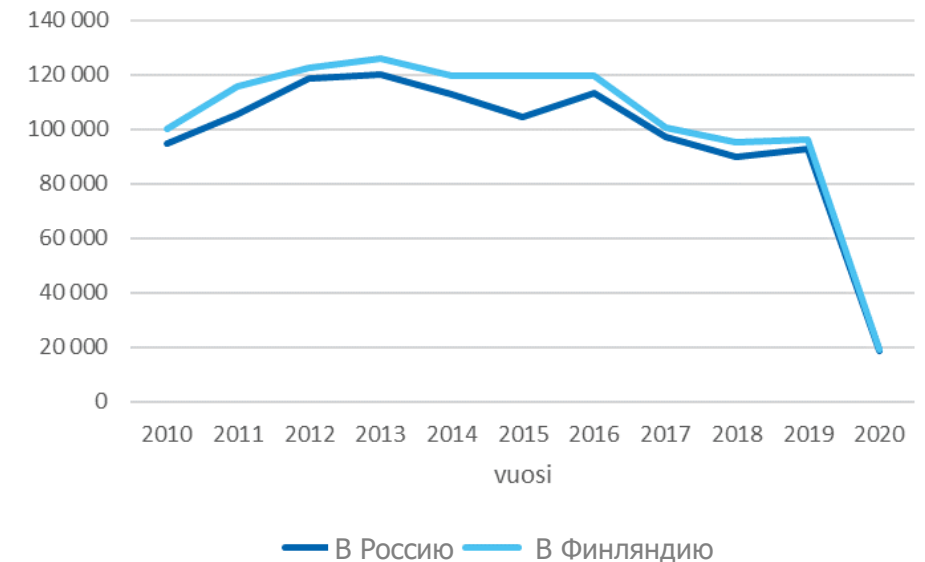
4. Потенциал пассажиропотока

- Населения на приграничной территории недостаточно для обеспечения в ближайшем будущем достаточного пассажиропотока.
- Району Вартиус/Люття (ближайший крупный город Костомукша) будет сложно конкурировать с южным маршрутом через Вайниккала с более высокой плотностью населения (Санкт-Петербург и окрестности).
- Автомобильный пункт пропуска Вартиус не считается важным с точки зрения сезонного туризма, что означает отсутствие потенциала для перевода потоков с автотранспорта на железнодорожный.

Население рядом с МАПП Вартиус-Люття



Количество пересечений на МАПП Вартиус/Люття



5. Резюме

- Отсутствует потенциал и спрос на charterные или регулярные пассажирские перевозки ж/д транспортом
- Необходимо найти клиентуру, для создания необходимого спроса на пассажирские перевозки требуются значительные изменения потока через границу
- Требуется серьезная инициатива и взаимодействие региональных игроков (турбизнес, города, регионы)



Потребности реконструкции ж/д Оулу - Контиомяки

1. Ж/д Оулу - Контиомяки

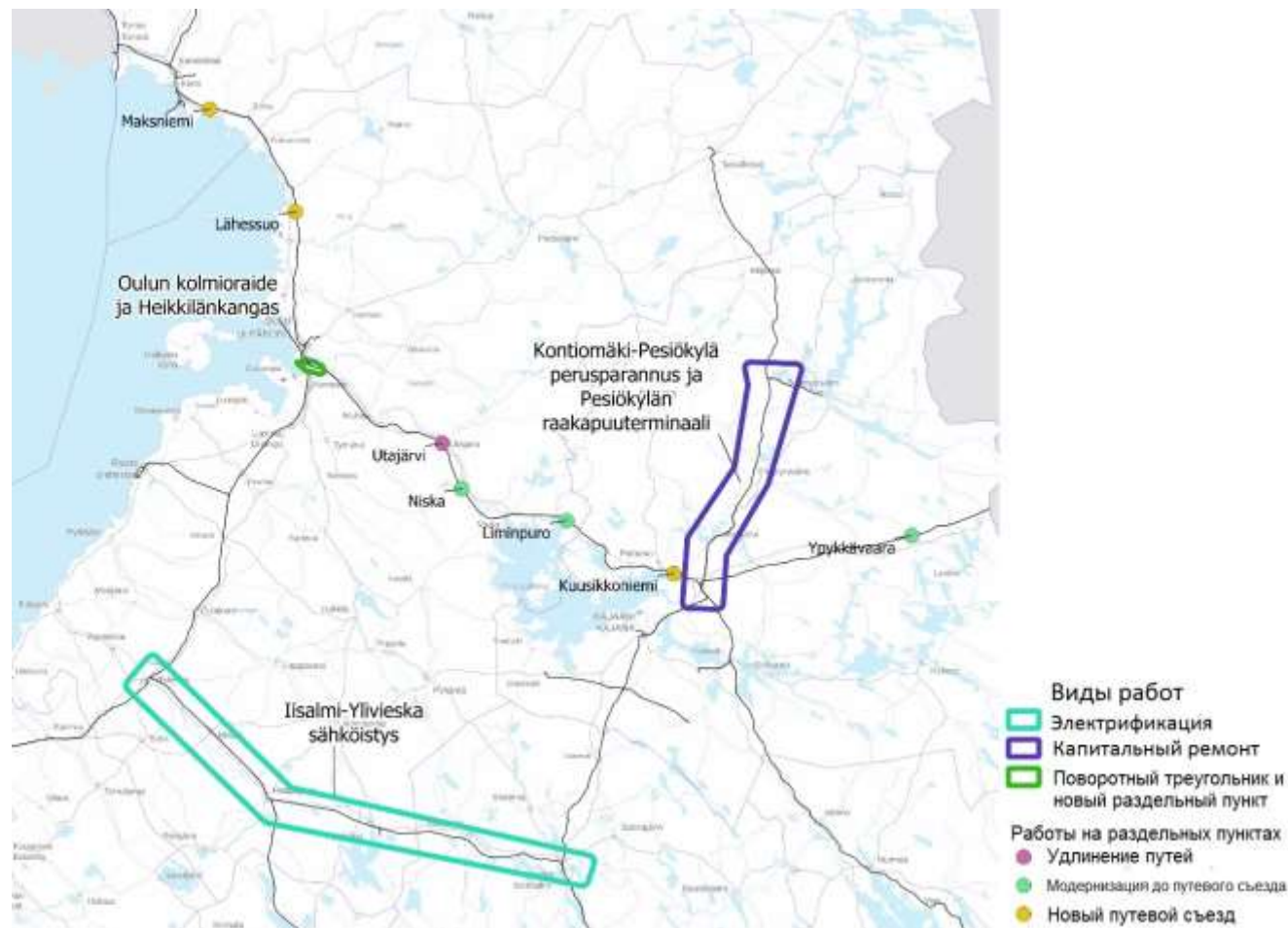
- Однопутная, 166 км
 - 6–8 пассажирских поездов в сутки
 - 135 тысяч проездов в 2019 г.
- 9–15 грузовых поездов в сутки между конечными станциями
- Нехватка разъездов для длинных грузовых поездов
- 100-процентная загрузка в определенные часы
- В последние 10 лет проведен капитальный ремонт



2. Текущие проекты

Проекты, повлияющие на спрос и работу участка Оулу-Контиомяки

- 2021–2022 гг.:
 - 4 новых отдельных пункта
 - Удлинение участков пути + новые соединения путей
 - Увеличение числа разъездов для длинных грузовых поездов
- 2021–2023 гг.:
 - Электрификация пути Иисалми-Юливиеска
- Другие возможные проекты:
 - Новые отдельные пункты и поворотный треугольник в районе Оулу



3. Потребности и сложности развития

- Изменение пассажирских платформ для оптимизации работы съездов
- Достаточное число разъездов для обеспечения гибкости
- Достаточное время для потребностей ремонта/техобслуживания
- Функциональность станции Контиомяки
- Сложности с пропускной способностью
- Процесс управления пропускной способностью:
 - Непредсказуемость графика движения грузовых поездов
 - Резервирование пропускной способности постоянно превышает фактическую частоту движения поездов



Поворотный треугольник в Контиомяки

4. Возможные улучшения

- Разъезд в Кивесярви
 - Третий путь
 - Стоимость ~2,37 млн евро
 - Анализ графика учитывает появление в будущем других новых разъездов на участке
- Новые пассажирские платформы в Мухосе и Палтамо
 - Стоимость ~ 2,55 млн евро каждая



На карте показана текущая ситуация. В ближайшем будущем путевые съезды также появятся в Ниске, Лиминпуро и Мелалаhti

5. Резюме по линии Оулу - Контиомяки

Основные вопросы на будущее:

- Будущие изменения (число поездов) на участке Оулу-Контиомяки создают сложности с пропускной способностью
- Предлагаемые улучшения позволят увеличить поездное движение и оптимизировать эксплуатацию существующих поездов
- Требуется критический анализ процессов управления пропускной способностью
- При проведении любых строительных работ необходимо учитывать долгосрочную цель увеличения нагрузки на ось до 25 т





Väylävirasto
Trafikledsverket

