

ИНФРАСТРУКТУРА

Швейцария слишком мала для скоростных дорог?

Автор: Даниэле Мариани (Daniele Mariani), swissinfo.ch

29.01.2014 - 16:36

На референдуме 9 февраля речь пойдет о расшивке «бутылочных горлышек», а не о развитии скоростных магистралей. Профессор Даниэль Манж считает, что скоростной железнодорожный транспорт в Швейцарии все еще имеет шансы на развитие.

Дальнейшее развитие железнодорожных мощностей и инфраструктуры в Швейцарии важнее, чем скорость. Предложенные народу правительством «Меры по финансированию и развитию национальной железнодорожной инфраструктуры» («FABI») стали, по сути, кардинальной сменой приоритетов в рамках транспортной политики страны.

«Все предшествующие проекты перестройки железнодорожной сети исходили из того, что важнейшей задачей всегда является стремление выиграть время для пассажиров и сократить продолжительность пользования транспортом. Однако в данном новом проекте усовершенствования швейцарских железных дорог на период до 2025 года этот аспект уже не играет практически никакой роли».

Это подчеркивает Петер Фюглишталер (Peter Füglistaler), директор федерального Ведомства Швейцарии по вопросам транспорта (BAV) в недавнем интервью специализированному журналу «La vie économique».

Среди многочисленных проектов совершенствования и развития железной дороги страны, финансирование которых будет осуществляться из фонда в сумме 6,4 миллиарда франков, предусмотренного вышеупомянутыми «Мерами», лишь один-единственный проект предусматривает, кроме всего прочего, решение задачи сокращения времени на поездку и увеличения средней скорости обращения поездов. Имеется в виду ветка Берн-Лозанна.

Для Даниэля Манжа (Daniel Mange), почетного профессора Высшей технической школы Лозанны и члена Сообщества «Развитие общественного транспорта в Швейцарии» («IGdV Schweiz») стратегия, изложенная в проекте «FABI», вовсе не означает окончательного прекращения работ по развитию и продвижению высокоскоростного транспорта в Швейцарии.

По мнению ученого, под редакцией которого недавно вышел сборник статей «План развития железных дорог на период до 2050 года: в защиту принципа скорости» («Plan Rail 2050 — Plaidoyer pour la vitesse»), несмотря ни на что, этот проект закладывает «основы для развития высокоскоростной транспортной сети, пусть не сейчас, но в будущем».

swissinfo.ch: В Швейцарии, в отличие от Франции, Германии или Италии, ни один проект прокладки скоростных железнодорожных линий так и не был доведен до реализации. Отказались в Швейцарии и от известного проекта, предлагавшегося в 1970-е годы. Почему?

Даниэль Манж: В самом деле, тогда действительно существовал проект прокладки скоростной линии между Женевой и Санкт-Галленом, а также между Базелем и Ольтенем.

Идея состояла в том, чтобы таким образом связать между собой самые крупные и важные города Швейцарии. Но периферийные кантоны выступили с возражениями, потому что чувствовали себя исключенными из этого проекта. И поэтому его воплощение отложили на потом.

Десять лет спустя, в 1987 году, в ходе реализации проекта «Bahn 2000» («Железная дорога 2000») была проложена 45-километровая трасса между

В дороге дома

Жители Швейцарии — чемпионы мира по передвижению на поездах. К такому выводу можно прийти, исходя из суммы километров, которую один человек в Швейцарии проезжает за год.

В 2012 году каждый житель страны в среднем проехал 2274 километра по железной дороге.

Эта цифра была рассчитана «Международным союзом железных дорог» («UIC») и опубликована «Информационной службой общественного транспорта» («LITRA») в Швейцарии.

На втором месте находятся жители Японии (1912 км).

городами Маттштеттен и Ротрист, по которой поезда могут курсировать со скоростью до 200 км в час. Это уже очень высокая скорость.

Кроме того, все новые тоннели сквозь Альпы (Лёчберг, Готтард, Ченери) разрабатывались с учетом возможности движения поездов на скорости до 250 км в час. Поэтому утверждение, что скоростное движение не играет в Швейцарии вообще никакой роли, не очень соответствует действительности.

swissinfo.ch: Однако проект «FAB» явно делает акцент на наращивании и развитии железнодорожных мощностей, а не на повышении скорости передвижения. Что же будет с проектами высокоскоростных линий, их похоронят окончательно?

Д.М.: Конечно, нет. В правительственном проекте «FAB» заложены три уровня приоритетов. Во-первых, сначала должно быть улучшено расписание движения, причем таким образом, чтобы время в пути между всеми крупными центрами страны составляло не более одного часа.

Во-вторых, ставится цель перейти к 15-минутной тактовой частоте оборота составов. Это приведет к увеличению объема пассажирских перевозок. Наконец, на третьем этапе нужно будет увеличить и среднюю скорость поездов, что позволит сократить время поездок.

Уточню, что здесь мы говорим о том, к чему следует прийти к 2040 году. Среди же первоочередных проектов в рамках «FAB», реализация которых должна будет завершиться к 2025 году, следует отметить проекты на территориях вокруг Цюриха и Люцерна.

К примеру, речь идет о второй очереди тоннеля «Циммерберг» между городами Тальвиль и Цуг, или о строительстве тоннеля «Аксентуннель», который свяжет важный железнодорожный узел Арт-Гольдау в кантоне Швиц с северным порталом нового скоростного железнодорожного Сен-Готтардского тоннеля, являющегося частью проекта «NEAT».

Все эти новые участки обязаны будут отвечать современным скоростным нормам, что в будущем даст возможность распространить сеть скоростных железнодорожных магистралей на всю Швейцарию.

swissinfo.ch: Но как раз об этих-то аспектах накануне референдума 9 февраля почти никто не говорил. Чем это можно объяснить?

Д.М.: Ситуация действительно отдает легким безумием. При прокладке железнодорожных линий всегда учитываются требования, предъявляемые к высокоскоростным трассам и соблюдаются соответствующие стандарты. Но одновременно декларируется, что никаких высокоскоростных железных дорог в Швейцарии развивать не предусмотрено.

Так что в целом идея скоростных поездов в Швейцарии пока отнюдь не пользуется широкой поддержкой, совсем наоборот. Считается, что нужно ездить медленнее, иначе расходы энергии будут слишком велики. Но ведь никто же не требует, чтобы самолеты летали медленнее. А вот поезда все время хотят притормозить, лишая тем самым железнодорожное сообщение громадного потенциала развития.

swissinfo.ch: Есть ли вообще смысл вводить высокоскоростное движение в Швейцарии, учитывая плотность ее населения и довольно небольшие расстояния между крупными городами?

Д.М.: Эти расстояния не так уж малы. Путь между Лозанной и Женевой составляет около 60 км, между Лозанной и Берном — 100 км, Берн отделяют от Цюриха 120 км. В Германии множество городов среднего размера, поэтому скоростные межрегиональные поезда там останавливаются каждые 60 км.

Современные поезда в состоянии быстро тормозить и быстро разогнаться. После отправки они уже очень быстро достигают максимальной скорости. Утверждение, что вводить высокоскоростные поезда в Швейцарии бессмысленно, потому что им придется то и дело тормозить, едва разогнавшись до максимума, совершенно не верны.

swissinfo.ch: Но не считаете ли Вы, что инфраструктура скоростных дорог потребует слишком больших инвестиций?

Затем следуют граждане Дании (1365 км), Франции (1301 км) и Австрии (1233 км).

Среднестатистический швейцарец совершает в год 51 поездку на поезде. Таким образом он находится на первом месте в Европе.

Следом идут (или едут?) жители Люксембурга (40 поездок в год), Дании (37), Австрии (27) и Великобритании (25).

В мировом масштабе Швейцарию обгоняет только Япония. Жители Страны восходящего солнца ездят на поездах, в среднем, 69 раз в год.

Источник: Litra

ФОТОГАЛЕРЕЯ

Внимание, поезд отправляется!



Железные дороги Швейцарии отличаются не только пунктуальностью, но и способностью дарить своим пассажирам восхитительные переживания от встреч с изумительными городами и нетронутой природой. [...]

Культура

Д.М.: Дорого было бы построить дублер существующей железнодорожной линии или просто пристроить к ней дополнительный путь — это куда дороже, нежели выстроить полностью новую ветку. Возьмем, к примеру, отрезок пути между Лозанной и Женевой.

Федеральное Ведомство по вопросам транспорта провело исследование и пришло к заключению, что строительство третьей 17-километровой колеи в дополнение к уже существующим колеям между населенными пунктами Ренан и Алламан обойдется в 1,9 млрд. франков, что составит 100 млн. франков за километр рельсов. Мы же, проведя свое исследование на эту же тему, пришли к выводу, что стоимость совершенно новой железнодорожной ветки, на 60% проходящей через тоннели, составила бы только 70-80 млн. франков за километр.

Относительно пути между Аарау и Цюрихом уже существует совместный проект концерна «Швейцарские железные дороги» (SBB) и Федерального ведомства по делам транспорта, согласно которому часть существующей железнодорожной линии будет реконструирована и расширена за счет нескольких новых тоннелей. Но стоит это очень дорого. Поэтому экспертная группа «Bahn 2000 Plus» отдает свое предпочтение совершенно новой линии, которая обходным путем соединит Ольтен и Аарау. Благодаря ей время в пути между Цюрихом и Берном станет вдвое короче и вместо одного часа будет занимать только 30 минут.

Да и затраты на это новое строительство будут меньше, чем на обновление уже существующей линии, потому что не понадобится дорогостоящая адаптация железнодорожных путей внутри городов, а также не нужно будет перестраивать вокзалы. Но дебаты вокруг этого проекта, который может быть реализован после 2025 года, начнутся только после голосования 9 февраля.

swissinfo.ch: Нет ли опасности, что наличие новых высокоскоростных трасс плохо скажется на региональном транспорте?

Д.М.: Такой опасности не существует. В противоположность Франции или Италии у нас высокоскоростные железнодорожные ветки — одна на направлении Восток-Запад и вторая — Север-Юг — стали бы органичным элементом уже существующей сети. Построив высокоскоростную линию между Лозанной и Женевой, мы реально разгрузили бы уже существующую региональную сеть, позволив увеличить объемы как пассажирских, так и грузовых перевозок.

Сокращение времени в пути от Цюриха до Лозанны или от Цюриха до Лугано до одного часа стало бы настоящей революцией для нашей страны. Это значительно сблизило бы и разные языковые регионы.

Перевод на русский и адаптация: Людмила Клот.

Статьи могут быть использованы дальше

Вы имеете право использовать данный материал дальше только в случае Вашего согласия со следующими условиями:

- не использовать эти материалы на швейцарских сайтах
- не менять текст и заголовок
- обязательно упоминать имя автора/журналиста и имя портала swissinfo.ch
- Вы имеете право использовать не более одной статьи в неделю

Пожалуйста, имейте в виду, что Вы можете использовать только статьи, которые подписаны следующим образом: "[имя журналиста], swissinfo.ch"

Если Вы хотите или если Вам необходимо использовать более одной статьи в неделю, пожалуйста, обратитесь к нам

РЕФЕРЕНДУМ 9 ФЕВРАЛЯ 2014 Г.

В поисках денег для железных дорог Швейцарии



Парламент и правительство намерены раз и на всегда обеспечить финансами развитие национальной железнодорожной сети. С этой целью они разработали пакет мер, который будет вынесен в следующем году на референдум. Критики утверждают, что этот пакет мер «недоработан». [...]

[Политика](#) [Прямая демократия](#) [Референдум 9 февраля 2014 г.](#)

TRANСПОРТ

Швейцарские железные дороги – горе от ума?

Швейцарские железные дороги (SBB) имеют в своем распоряжении не просто одну из самых плотных путевых сетей в мире. Эта сеть еще и координирует свою работу с расписаниями других видов общественного транспорта. Данная система очень популярна – и поэтому работает на пределе возможностей. [...]

[Общество](#) [Прямая демократия](#) [Референдум 9 февраля 2014 г.](#)

Гиперссылки

Федеральное ведомство по вопросам транспорта.

Профессор Даниэль Манж.

Сообщество «Развитие общественного транспорта в Швейцарии» («IGöV Schweiz»).

URL этой статьи

<http://www.swissinfo.ch/rus/detail/content.html?cid=37825840>