

«На дальней - швейцарской - станции сойду» | Un voyage en train suisse

Author: Надежда Сикорская, [Берн](#), 23.09.2024.



Photo © SBB

Швейцарские железные дороги совершенствуются, повышают безопасность и... выбрасывают на ветер деньги налогоплательщиков.

|

Les Chemins de fer suisses s'améliorent, renforcent leur sécurité et ... jettent l'argent des contribuables.

Un voyage en train suisse

Швейцарские железные дороги – крупнейший поставщик услуг общественного транспорта в стране, а поезд – один из (если не самый!) любимых видов транспорта как самих швейцарцев, так и туристов: точность (относительная), чистота, комфорт, плюс дивные виды, которыми можно любоваться из окна, в какой бы части страны вы ни оказались. [Досье](#), собранное Нашей Газетой на Швейцарские железные дороги (SBB/CFF), исчисляется десятками материалов, но тема эта неисчерпаема: нет пределов совершенству, а стремиться к нему следует всегда, чем и занимается, насколько можно судить, руководство Швейцарских железных дорог, давая нам все новые поводы говорить о себе. Вот несколько свежих новостей.

Дуплексные поезда перестанет трясти

Дуплексные поезда дальнего следования, известные в немецкоязычной части страны как «Schüttelzüge» или «поезд, который трясется» – в русском варианте вспоминается детская игра «по кочкам, по кочкам» – будут переоборудованы за счет ШЖД в период до 2030 года.

С этими поездами дальнего следования с самого начала не задалось. Во-первых, производитель поставил их с большим опозданием. Затем последовали многочисленные неисправности и поломки. Наконец, нестабильное управление дуплексными поездами также стало предметом долгих споров – трясет их невероятно: посиделки за чашечкой кофе в вагоне-ресторане или работа на главной линии из Санкт-Галлена в Женеву через Цюрих и Берн могут закончиться не только пятном на блузке или галстуке, но и переломом конечности. И вот спустя почти десять лет после приобретения этих поездов у компании Alstom ШЖД хотят их переоборудовать. «Цель – улучшить плавность хода поезда, чтобы толчки и колебания, которые иногда ощущаются, больше не существовали или, по крайней мере, были гораздо менее выражены», – объясняет пресс-секретарь ШЖД Сабрина Шелленберг.

Стоит отметить, что два года назад компания сделала важный шаг в сторону повышения комфортности поездок, отказавшись от специально разработанной для нее же технологии: компенсации крена. Она была установлена для того, чтобы поезд мог наклоняться и быстрее проходить повороты. Однако оказалось, что плавности и комфорта при этом недостаточно. «Поэтому сейчас мы стремимся оптимизировать тележку без этой компенсации крена, чтобы улучшить плавность хода поезда и, следовательно, комфорт вождения», – объясняет Сабрина Шелленберг. Компания хочет переоборудовать все находящиеся под вагонами тележки на своих 62 дуплексных поездах дальнего следования. В сотрудничестве с производителем Alstom железнодорожная компания продолжает разработку тележек для поездов и создает прототипы с новым дизайном.

Интересная деталь: по соглашению со Швейцарскими железными дорогами Alstom продолжает участвовать в разработке усовершенствованных тележек, но не в их переоборудовании. Компания ШЖД будет платить за переоборудование сама, в рамках технического обслуживания поездов. Во сколько обойдется эта операция, она не раскрывает.

Прототип более тихого и спокойного поезда должен выйти на рельсы через год. Если он окажется успешным, весь парк поездов может быть переоборудован к 2030 году.

Граффити: искусство или вандализм?

Судя по всему, руководство Швейцарских железных дорог выбрало второй из двух предложенных ответов, так как, получив соответствующее разрешение от Федерального управления гражданской авиации, с начала июля этого года использует беспилотники для борьбы с авторами [граффити](#). Беспилотники могут летать на высоте до 30 метров и используются только в зоне трассы, куда доступ посторонним запрещен. Их цель – найти и обезвредить граждан, которые проникают на трассы в ночное время и разукрашивают на свой вкус общественные сооружения.

Федеральное управление гражданской авиации выдало службе видео- и граффити транспортной полиции ШЖД разрешение на использование беспилотной системы Beehive 1 от Sunflower Labs: работают аппараты автоматически, но под наблюдением людей. По «тактическим соображениям» компания отказалась сообщить, сколько беспилотников и в каких местах было задействовано с июля, однако подтвердила, что ущерб от актов вандализма обходится ей в несколько миллионов франков ежегодно.

За спокойствие и безопасность в поездах

Если вы совершили поездку на поезде после 8 сентября этого года, то, возможно, обратили внимание на людей в форме и с нательными камерами: именно в таком виде

сотрудники транспортной полиции Швейцарских железных дорог патрулируют отныне вокзалы и составы. Каждый патруль оснащен как минимум одним подобным устройством, что должно помочь разрядить возникающие порой конфликты.

Камеры не ведут непрерывную запись, а срабатывают лишь при вмешательстве полицейских, причем, если ситуация позволяет, те устно объявляют о ее включении.

При активации раздается звуковой сигнал и три передних светодиода мигают красным. Таким образом, человек, которого снимают, может четко видеть, когда камера включена или попросить ее включить.

На сегодняшний день Швейцарские железные закупили в общей сложности 100 камер на сумму около 100 000 швейцарских франков, а дежурство на всей железнодорожной сети несут более 200 сотрудников транспортной полиции. Цель понятна – повысить безопасность пассажиров и сотрудников. Несмотря на то, что в целом ситуация стабильна и удовлетворительна, вербальные нападения и связанные с ними конфликты участились. Дирекция полагает, что присутствие полицейских, оснащенных камерами, может помочь разрядить конфликт и зафиксировать инцидент в качестве доказательства. Согласно ШЖД, защита персональных данных при этом обеспечивается в соответствии с четкими положениями. Записанные видеоданные хранятся на серверах Железной дороги в Швейцарии. Доступ к записям в доказательных целях имеют только специалисты транспортной полиции.

Несколько кантональных полицейских подразделений уже оснащены такими камерами. Муниципальная полиция Цюриха ввела их в июле этого года, в Берна – еще в 2021-м. Однако не все выступают за их использование. В Базеле же парламент в ноябре прошлого года с крохотным перевесом, но все же отклонил предложение о необходимости их приобретения.

Деньги некуда девать?

Не обошлись железнодорожные новости и без ложки дегтя, связанной, по мнению некоторых, с неразумным расходом денег налогоплательщиков: новые туннели, новые линии, новые станции – Швейцария строит даже тогда, когда в этом нет необходимости. Как ни странно, с таким мнением согласна и дирекция ШЖД, предупреждающая, что это только усугубит ее финансовую яму.

5 июня этого года бывший глава компании Бенедикт Вайбель произвел сенсацию, публично призвав остановить все железнодорожные разработки, хотя парламент уже одобрил выделение на них 25 миллиардов швейцарских франков, плюс еще 20 миллиардов в 2026 году. «Это в значительной степени деньги, пущенные на ветер, – сказал Вайбель. – Ни доказательство необходимости, ни концепция предложения не детализированы, что противоречит закону. Кроме того, они предполагают ежегодные расходы на эксплуатацию и обслуживание в размере до 3 миллиардов швейцарских франков, что приведет к банкротству железных дорог».

Легко делать подобные заявления, когда ты – бывший, подумают наши читатели. Как ни странно, нынешнее руководство ШЖД отчасти согласно с таким анализом. Дарья Мартинони, отвечающая за расписание, например, считает, что мораторий, к которому призывает бывший начальник, нереален, но признает: «Затраты на расширение сети влекут за собой огромные дополнительные расходы на ее содержание и эксплуатацию, а также на спектр предлагаемых услуг. Мы хотели бы меньше говорить о расширении инфраструктуры и больше – о полезности услуг. Приоритет должен быть отдан предоставлению достаточных ресурсов для поддержания того, что важно сегодня. Хорошо поддерживаемая инфраструктура и стабильное расписание – обязательная основа для дальнейшего расширения. А любое расширение инфраструктуры должно основываться на концепции предложения, демонстрирующей, что оно дает клиентам».

Трудно с ней не согласиться, однако на деле все обстоит не так. Разумеется, послания Федерального совета, касающиеся этапов расширения железнодорожной сети в 2025 и 2035 годах, были основаны на целях обслуживания и планировании расписания. ШЖД разработали их в сотрудничестве с Федеральным ведомством транспорта и всем сектором общественного транспорта в целом. Однако парламент решил внести ряд изменений, которые не учитывают этих консультаций.

На этапе планирования до 2025 года Федеральный совет предложил строительные проекты на сумму 3,5 миллиарда швейцарских франков. Парламент одобрил их, но при этом уступил многим конкретным региональным пожеланиям без каких-либо доказательств их необходимости. Наиболее дорогостоящими из них являются развитие железнодорожного узла в Женеве (790 млн швейцарских франков), продление линии Гюмлиген-Мюнсинген в кантоне Берн (630 млн швейцарских франков) и «распутывание» путей в Праттельне в кантоне Базель-городской (510 млн швейцарских франков).

Парламент оказался более щедрым, чем Федеральный совет, и когда дело дошло до этапа планирования на 2035 год: запрашиваемая сумма в 11,9 млрд швейцарских франков была увеличена до 12,9 млрд швейцарских франков. Одно только прямое сообщение между Невшателем и Ла-Шо-де-Фоном обойдется в 600 миллионов.

Этой весной по предложению Федерального совета парламент принял решение об адаптации и расширении уже утвержденных проектов на сумму 2,6 миллиарда швейцарских франков. В их число входит туннель Морж-Перруа. Девять километров

линии Лозанна-Женева, которая обойдется почти в 1,29 миллиарда, в качестве альтернативы третьему пути, который планировался до сих пор. Кроме того, базовый тоннель Лётшберг будет модернизирован полностью, а не частично (640 миллионов швейцарских франков).

По собственной инициативе и без согласия Федерального совета парламентом были добавлены и другие улучшения и проекты на сумму 350 миллионов швейцарских франков. Почти каждый регион страны получил что-то. Короче говоря, первоначально запрошенные 15,4 миллиарда швейцарских франков превратились в 22,3 миллиарда швейцарских франков, то есть возникли дополнительные расходы в размере 6,9 миллиарда франков без какой-либо концепции предложения или доказательства того, что они отвечают реальным потребностям.

Все это идет вразрез с обещаниями, которые Конфедерация давала до сих пор и с ориентацией на затягивание поясов. Не в последнюю очередь это относится к докладу «Мобильность в Швейцарии завтра» подготовленному по заказу бывшего президента страны Дорис Лойтхард в 2017 году. Федеральное ревизионное управление Швейцарии встревожено тем, что Федеральный совет и парламент не следуют указаниям, изложенным в этом документе. Петер Кадерли, руководитель аудиторской службы, написал в газете «NZZ am Sonntag», что расширение железнодорожной сети всегда звучит хорошо, но сегодняшние расходы на расширение обернутся завтрашними расходами на содержание.

По данным того же управления уже сегодня в этой области имеется отставание от графика: 6,5 миллиарда швейцарских франков. В период с 2015 по 2021 год эта задолженность увеличилась более чем на 2 миллиарда. Президент ШЖД Моника Рибар и генеральный директор Венсан Дюкро предупредили об этом в марте этого года в своем докладе о текущей ситуации.

Федеральное ведомство транспорта придерживается другой точки зрения. «В принципе, расходы, вытекающие из решений по планированию, принятых до сих пор парламентом, могут быть профинансированы», - уверяет представитель ведомства. Строительство, предложенное Федеральным советом, основано на концепции поставок 2035 года, за исключением 30-миллионного кредита на исследование работа в туннеле Гримсель. С другой стороны, концепция поставок для дополнительных мер, запрошенных парламентом, отсутствует, подтверждает пресс-секретарь.

При ближайшем рассмотрении оказывается, что даже самые дорогие улучшения не имеют ничего общего с реальной потребностью. Федеральное ведомство оправдывает полную модернизацию Лётшбергского туннеля тем, что она позволит избежать полного закрытия этого важного маршрута на восемь месяцев, облегчит ремонт склада боеприпасов в Митхольце, обеспечит большую стабильность расписания и сократит время движения грузовых поездов в транзитном сообщении через Альпы.

Туннель Морж-Перруа обладает большей пропускной способностью и эксплуатационной гибкостью, обеспечивает дублирование и, вероятно, вызовет меньше возражений со стороны местных жителей, чем третий наземный путь, изначально запланированный для крайне востребованной линии Лозанна – Женева. Дополнительные расходы, связанные с туннелями Бруттен и Циммерберг, с цюрихской станцией Штадельхофен, расширением вокзала Ольтена и увеличением

федерального взноса в подземный вокзал в Женеве также не «напрямую продиктованы предложением», признает пресс-секретарь.

Очевидно, что на протяжении многих лет доля общественного транспорта в общем объеме перевозок существенно не менялась, в то время как предельная полезность миллиардов, вложенных в инфраструктуру, продолжает снижаться. Филипп Морф, бывший составитель расписания ШЖД, подсчитал, что благодаря оптимизации расписания и оцифровке без каких-либо других изменений по существующей железнодорожной сети может ходить на 25 % больше поездов. Несмотря на миллиарды франков, вложенные в улучшения за последние несколько десятилетий, доля железных дорог на рынке стагнирует.

Что думает правительство?

Вопрос о железных дорогах обсуждался на сентябрьской парламентской сессии.

Конфедерация должна выплатить SBB 1,15 миллиарда швейцарских франков в качестве компенсации за убытки, понесенные во время кризиса Covid-19, считает Национальный совет, который сохранил свое первоначальное решение после того, как Совет кантонов не подтвердил эту сумму.

97 голосами против 92 депутаты подтвердили выплату 1,15 миллиарда швейцарских франков. Либерально-республиканская партия и Народная партия Швейцарии предложили 600 миллионов. По мнению Мартина Кандинаса (Центр/Грюйер), «Швейцарские железные дороги должны быть в хорошем финансовом состоянии, чтобы быть сильными. Мы должны придерживаться курса и не пускать SBB под откос».

Эта сумма соответствует убыткам, понесенным SBB в дальнем сообщении во время пандемии, напомнил социалист Йон Пульт. Большинство поддержало вариант Федерального совета. «Это единовременное вливание капитала соответствует поручению парламента, - сказала Карин Келлер Суттер, глава Федерального департамента финансов. - Этот единовременный платеж уменьшит чистый долг компании».

Совет кантонов должен провести повторное голосование по этому вопросу.

А несколько дней назад Генеральный директор SBB/CFF Винсент Дюкро заявил, что в долгосрочной перспективе мобильность изменится, и допустил возможность полного закрытия маленьких вокзалов, добавив, что в краткосрочной перспективе этот вопрос не стоит на повестке дня. Нельзя не признать, что логика в рассуждениях г-на Дюкро есть: частые остановки поездов действительно замедляют работу системы и расходуют много сетевых мощностей. В интервью NZZ am Sonntag эксперт призвал политиков сосредоточиться на обслуживании пассажиров, а не на инфраструктуре и в первую очередь определить, где нужна более высокая частота или более быстрое сообщение, а уж потом решать, какая инфраструктура необходима для того или иного сервиса. И привел в пример получасовое сообщение между Берном и Люцерном: «К сожалению, мы не можем ввести его раньше 2035 года, потому что инфраструктура недостаточна».

[железные дороги Швейцарии](#)
[швейцарские поезда](#)



[Надежда Сикорская](#)

Nadia Sikorsky

Rédactrice, NashaGazeta.ch

Source URL:

<http://www.nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/na-dalney-shveycarskoy-stancii-soydu>