

«Эресуннская линия» между Женевой и Лозанной | Le pont de l'Øresund entre Genève et Lausanne

Автор: Татьяна Гирко, [Женева](#) , 03.04.2013.



Быстро и с комфортом - на поезде или на машине? ©Keystone
Добраться из Женевы в Лозанну за 18 минут – этот проект 1975 года снова заинтересовал исследователей Федеральной политехнической школы Лозанны (EPFL). Не будет лишним оглянуться назад и изучить, каким образом и, главное, какой ценой можно совместить железнодорожное и автомобильное сообщение между городами Женевского озера.

|
Genève-Lausanne en 18 minutes, l'EPFL déterre une étude de 1975. Il n'est donc pas superflu de prendre un peu de recul et de voir dans quelle mesure, et surtout à quel prix, des combinaisons rail et autoroute sont possibles.

Le pont de l'Øresund entre Genève et Lausanne

Необходимость развития транспортной инфраструктуры Романдской Швейцарии назрела давно. Бесконечные пробки на автотрассе A1, использование обочины в качестве дополнительной полосы движения в Морже, переполненные в часы пик поезда – все это вынудило федеральные службы и руководство Швейцарских железных дорог (SBB) принять меры. В настоящее время изучаются проекты строительства автотрассы в объезд Моржа.

Со своей стороны SBB, в рамках программы [Léman 2030](#), планирует, в частности, увеличить вдвое число пассажирских мест к 2020-2025 годам за счет использования двухэтажных вагонов и введения дополнительных региональных поездов. Вокзалы Женевы и Лозанны расширяются. Однако, как отмечает газета Le Temps, остается нерешенной существенная проблема: весьма загруженный участок пути не имеет альтернативы на случай возникновения технических проблем или аварии. Кроме того, железнодорожные пути между Женевой и Лозанной проложены по населенной зоне, а значит, увеличить скорость поезда, при нынешнем положении дел, не представляется возможным.

Недавно одобренный закон о благоустройстве территории указывает на желание швейцарцев уплотнить строительство. В этой перспективе идеи исследователей EPFL, возможно, имеют шансы стать одним из вариантов развития транспортной инфраструктуры Женевского озера. Ученым не дает покоя Эресуннский мост между Данией и Швецией, совмещающий железную дорогу и автомагистраль. Это чудо инженерной мысли длиной почти 8 километров соединило две страны и пользуется неизменной популярностью, как среди автомобилистов, так и среди пассажиров железной дороги.

Правда, швейцарские ученые пока не предлагают перекинуть мост через Женевское озеро. Речь идет о том, чтобы использовать двухуровневую конструкцию, в которой железнодорожные пути проходят сверху, а автомагистраль – снизу, или наоборот. Родольф Вебель, бывший инженер федеральной политехнической школы, предлагает построить между Женевой и Лозанной высокоскоростную железную дорогу и совместить ее с автомагистралью. Исследователь EPFL Эжен Брювилер отмечает, что использование современных технологий в развитии транспортной инфраструктуры просто необходимо, если мы не хотим уничтожить сельскохозяйственные угодья и виноградники на берегах Женевского озера, расширяя автомагистраль и увеличивая количество железнодорожных путей.

Впрочем, идея строительства высокоскоростной железной дороги не нова. В 1975 году по поручению кантона Во конструкторское бюро Bonnard & Gardel изучило такую возможность и пришло к выводу: на пяти участках между Женевой и Лозанной поезда могут развивать скорость до 250 и даже 300 км/ч! Студентка EPFL Сара Ибанес, основываясь на исследовании 1975 года, предложила свой проект разгрузки транспортного сообщения между Женевой и Лозанной: железнодорожная линия вдоль автострасы A1, в объезд Моржа – там, где будет проходить новая автомобильная дорога. Впрочем, руководитель дипломной работы подчеркивает, что пока речь не идет о проекте строительства.

Следует отметить, что в студенческой работе рассмотрена и финансовая сторона вопроса. Приблизительно оценивая объем пассажирских перевозок от 120 до 220 тысяч человек в день к 2050 году и время в пути около 18 минут, Сара Ибанес рассчитала стоимость работ – около 3,3 млрд франков. Для сравнения, стоимость строительства объездной дороги вокруг Моржа оценивается от 2,3 до 3,2 млрд франков, в зависимости от проекта.

Конечно, многие аспекты требуют детального изучения: проблема шума, социально-экономическая оценка, влияние на окружающую среду. Горячие дебаты обещают вызвать и вынесение автомагистрали за пределы Моржа. Позволит ли этот проект, как рассчитывают его сторонники, восстановить единство города, многие годы разделенного автотрассой? Или лучше оставить дорогу на прежнем месте, вместо того, чтобы уничтожать сельскохозяйственные земли для строительства объездной трассы? В любом случае, возможность комбинирования высокоскоростной железнодорожной дороги с автострадой требует пристального внимания экспертов. Ведь развитие общественного транспорта играет немаловажную роль в уменьшении использования личных автомобилей и, как следствие, улучшении состояния окружающей среды.

[Лозанна](#)

[Женева](#)

Статьи по теме

[Туалеты в швейцарских поездах украсят изображения гор и небес](#)

[Avenir Suisse знает, как решить все транспортные проблемы](#)

[Безопасность швейцарских железных дорог под вопросом](#)

[Поезда в Швейцарии: чаще и длиннее](#)

[Лечберг празднует столетие](#)

Source URL: <http://www.nashagazeta.ch/news/15213>