Наша Газета
nashagazeta.ch
Опубликовано на Швейцария: новости на русском языке (https://nashagazeta.ch)

Железные дороги Швейцарии и Франции отпраздновали жемчужную свадьбу | Noces de perle entre les CFF et la SNCF

Author: Ольга Юркина, Женева , 03.10.2011.

Скоростные поезда TGV связывают Швейцарию и Францию с 1981 года (DR)

27 сентября скоростная линия TGV между Женевой и Парижем отметила тридцатилетний юбилей. Что изменилось за прошедшие годы, как новое железнодорожное сообщение отразилось на жизни Европы и чем порадуют поезда между Францией и Швейцарией в будущем?

|

Le 27 septembre le trajet entre Genève et Paris en train à grande vitesse a fêté ses 30 ans. Qu'est-ce qu'il a changé depuis dans l'ensemble de connexions ferroviaires de la Suisse à l'Europe et quels sont des projets pour le futur?
Noces de perle entre les CFF et la SNCF

Это случилось осенним днем, 27 сентября 1981 года: скоростной поезд TGV отправился в свое первое путешествие между Женевой и Парижем. С тех пор железнодорожное сообщение между Францией и Швейцарией не переставало развиваться, связав с Парижем Лозанну, Невшатель, Берн, Цюрих, Базель и Бриг.

Современные TGV разгоняются до 300-320 км/ч при средней скорости 160-245 км/ч, что существенно отражается на времени пути: до французской столицы отныне можно добраться за 3 часа 5 минут от Женевы, 3 часа 27 минут от Базеля и 4 часа 36 минут от Цюриха. Учитывая, конечно, что на железных дорогах соседей не будет забастовок. Тридцать лет назад подобные скорости и временные рамки были немыслимы, не существовало между Францией и Швейцарией и никаких других скоростных линий, кроме Женевы-Парижа.

Федеральное министерство транспорта (OFT) не скрывают своего удовлетворения расширением сети TGV на швейцарской территории. Тем более что для маленькой альпийской страны качественное транспортное сообщение с соседями имеет решающее экономическое значение.

TGV Берн-Париж на швейцарско-французской границе (DR)
«Линия Париж-Женева исторически первая скоростная ветка между Францией и Швейцарией и остается наиболее важной в международном плане», - уточняет Алан Барбе, генеральный директор филиала Lyria, совместного предприятия швейцарских (CFF) и французских (SNCF) железных дорог: «В прошлом году скоростными поездами между городом Кальвина и французской столицей воспользовался один миллион пассажиров».

В общей сложности TGV между Францией и Швейцарией в 2010 году транспортировали 2,3 миллиона пассажиров, на 7% больше, чем в позапрошлом году. Таким образом, первая швейцарско-французская скоростная ветка обеспечивает 45% железнодорожных перевозок между двумя странами. «Этот сегмент, даже если его эксплуатация обходится дороже всего, самый прибыльный», - добавляет Алан Барбе.

Журналист и независимый эксперт, Сильван Мейясон, смотрит на скоростные линии

еще более оптимистично. По его мнению, продемонстрировав, что путешествие на поезде может быть быстрее и комфортабельнее, чем авиа-перелет, TGV спасли швейцарские и французские железные дороги от конкуренции самолетов.

«В то время свирепствовала жестокая конкуренция с авиакомпаниями Цюриха, Женевы и Базеля. Но TGV предложили доступные цены и комфортабельные условия», - объясняет журналист. Он убежден, что швейцарско-французское сожительство на железной дороге - гармония контрастов, дополняющих друг друга. Так, французы сосредоточены на технологиях и коммерческих целях предприятия, в то время как швейцарцы смотрят на дальнейшее развитие сети через политическую призму.

Совместные франко-швейцарские скоростные линии не перестают совершенствоваться. Торжественно открытый 8 сентября, скоростной участок отныне связал Рейн и Рону – Мюлуз и Дижон, став одним из ключевых этапов подключения Швейцарии к сети европейских железных дорог. Когда 11 декабря 2011 года начнется эксплуатация этой ветки, со вступлением в силу нового железнодорожного расписания, путешествие из Цюриха/Базеля в Париж будет занимать на полчаса меньше времени.

Не говоря уже о той выгоде, которую извлечет из нового сообщения кантон Юра. Скоростная линия TGV сделает регион на границе Швейцарии и Франции куда более доступным и привлекательным – как в глазах туристов, так и для самих жителей. Конфедерация инвестировала 100 миллионов франков в проект, общая стоимость которого достигает 2,3 миллиардов евро.

Испытания новой высокоскоростной линии между Рейном и Роной (Мюлуз-Дижон) © RFF 2010

Кроме того, для экономики кантона козырной картой станет открытие участка между Делль, на франко-швейцарской границе, и Бельфором в регионе Мюлуз, где останавливается TGV. Конец ремонтных работ запланирован на 2015 год. Линия откроет прямой путь во Францию из швейцарского Биля/Бьенн, и Юра окажется всего в 2 часах 45 минутах от Парижа.

Новая линия между Рейном и Роной - часть глобальной швейцарской программы расширения международного сообщения с Францией (Парижем и Лионом) и Южной Германией (Штутгартом и Мюнхеном), одобренной Федеральным советом в 2004 году и распланированной до 2015 года. Общая стоимость всех проектов достигает 1,9 миллиардов франков, некоторые из них уже завершены. К последним относится,

например, участок между Бельгардом (Bellgarde) и Бург-ан-Бресс (Bourg-en-Bresse) на востоке от Женевы и линия Валлорб/Невшатель – Фрасн-Дижон.

В восточной части Швейцарии работы продолжаются на участке между Линдау и Гельтендорфом, который позволит на 40 минут сократить время в пути от Цюриха до Мюнхена. Кроме того, грандиозный проект в будущем свяжет север и юг – Новые железнодорожные линии Альпов (NLFA) с двумя новыми туннелями Лёчберга, действующими с 2007 года, и фантастическим проектом Сен-Готарда, который должен завершиться к 2017 году. Таким образом, значительно сократится время в пути между Берном, Бригом и Италией.

В то же время, Федеральный транспортный офис отмечает, что скоростные линии не являются приоритетными для швейцарских железных дорог. В настоящий момент они гораздо больше озабочены тем, как разгрузить «горячие» точки внутреннего сообщения. Почти половина из 900 000 пассажиров, ежедневно пользующихся поездами в Швейцарии, делает это в часы пик, рано утром или поздно вечером. Согласно прогнозам, количество пассажиров возрастет в несколько раз к 2030 году, особенно в регионах Женевского озера и Цюриха. Между тем, проект третьего пути между Лозанной и Женевой по-прежнему остается миражом: выделенные на него средства пошли на покрытие непредвиденных расходов на Сен-Готардский туннель.

TGV-Lyria

швейцарские железные дороги
Статьи по теме
Европейский поезд опоздал? Требуйте компенсации в Швейцарии!
Париж приблизится к Женеве, а поезд – к самолету?
Швейцарцы, влюбленные в поезда
Исторические пути Швейцарских железных дорог

Source URL: *https://nashagazeta.ch/node/12347*