

Расписание поездов на 2025 год вызвало скандал | L'horaire CFF/SBB pour 2025 crée un scandale

Auteur: Надежда Сикорская, [Берн](#) , 24.05.2023.



Photo © Nashagazeta

Чувства жителей Романдии оказались задеты не на шутку. Учет ли это руководство Швейцарских железных дорог?

|

Les sentiments des utilisateurs du réseau ferroviaire en Suisse romande sont profondément touchés. Les patrons vont-ils en tenir compte ?

L'horaire CFF/SBB pour 2025 crée un scandale

Пару недель назад было обнародовано расписание поездов, которым предстоит мчаться по швейцарским железным дорогам в 2025 году – оно должно войти в силу 15 декабря 2024 года. Обнародовано, согласитесь, заблаговременно, если не с опережением графика. И хорошо, потому что на разбирательство с, вероятно, неожиданно бурной реакцией на этот документ потребуется время. В чем суть?

Дело в том, что из-за масштабных работ, запланированных на многих участках железнодорожной сети, пассажирам предстоит столкнуться с неудобствами разной степени. Так, можно пережить то, что время в пути по некоторым маршрутам немного увеличится: Лозанна-Сион на две минуты, Лозанна-Берн на три и Лозанна-Бьенн на восемь. Однако труднее смириться с тем, что на ближайшие десять лет пассажиры лишатся прямого сообщения между Женевой и подножьем Юры и водуазским побережьем, в частности, прямых ежечасных поездов Невшатель-Женева (время в пути 1 ч 09) и поездов с пересадкой в Лозанне (время в пути 1 ч 36 м). Согласно новому расписанию, всем придется пересаживаться в Ренене (Renens) – эта небольшая станция станет пулом романдской части железнодорожной сети. Впрочем, Вале окажется в выигрыше: частота прохождения поездов RegioExpress, в настоящее время проходящих один раз в час между Аннисом и Сен-Морисом, удвоится, и доехать они будут до Мартиньи. Появится новый маршрут между Палезье и Веве, а время в пути между Фрибургом и Веве сократится на десять минут, между Фрибургом и Сионом – на пять. При этом уже известно, что в течение восьми недель лета 2025 года между Фрибургом и Берном придется перемещаться на перекладных – поезда будут заменены автобусами.

Руководство Швейцарских железных дорог (SBB/CFF) объясняет неудобные новшества абсолютной необходимостью ремонта, без которого вся сеть рискует быстро деградировать. Уверяет, что новое расписание было составлено на основании нескольких проведенных исследований, подтвердивших невозможность систематического циркулирования отмененных поездов в адекватных условиях. Обещает, наконец, большую пунктуальность поездов, напоминая, что в 2022-м, как и в предыдущие годы, именно в Романдской Швейцарии она была менее надежной (84%), чем в остальных частях страны (92,5%). При этом последовать примеру Германии, где ввели единый проездной билет за менее 50 франков в месяц, отказывается, объясняя это политическим выбором. «Правительство [Германии] вложило 3,5 млрд евро для финансирования разницы между реальной стоимостью билета и тем, что платит пассажир. В Швейцарии мы так не делаем. Уровень использования поездов в Германии сегодня равен приблизительно четверти швейцарского», так объясняет свою позицию генеральный директор SBB/CFF Винсент Дюкро.

Эти аргументы убедили далеко не всех. Уже через два дня после публикации нового расписания коммуны Ивердон-ле-Бан (Во), Невшатель, Ла Шо-де-Фон (Невшатель) и Женева, при поддержке Женевского аэропорта, выступили с общим текстом, отвергающим план Швейцарских железных дорог. Опасаясь за потерю привлекательности всего региона, они призвали пересмотреть это решение и предложить разумную альтернативу для 300 тысяч его жителей. За неделю число недовольных коммун выросло до шестнадцати.

Министры транспорта романдских кантонов уже встретились с федеральным советником Альбертом Решти, возглавляющим департамент окружающей среды,

транспорта, энергетики и связи, и высказали ему свои претензии. Решительно внимательно их выслушал, после чего в официальном Твиттере SBB/CFF появилось обещание начать конструктивный диалог с недовольными коммунами.

Помимо логистических неудобств для пассажиров, изменение графика движения поездов вызывает и другие вопросы. Так, женевская госсоветница от партии Зеленых Лиза Маццоне заметила, что нововведение противоречит национальной политики в области климата, призванной поощрять пользование поездом. Проблема, на ее взгляд, - опоздание на несколько лет с вложениями в железнодорожную сеть, а также в отсутствии доверия к обещаниям руководства SBB/CFF. Словно в подтверждение ее правоты, буквально через несколько дней появилась информация о том, что предприятие Vaud Céréales, контролирующий центр сбора овса, рапса и пшеницы в Bussy-Chardonney, решил отказаться от услуг железной дороги, предпочтя им грузовики. Причины решения понятна – экономия почти вдвое, но это значит, что теперь 3000 тонн зерна будут перевозить 120 грузовиков, к большому неудовольствию жителей населенных пунктов, через которые пролегает их маршрут.

Тем временем наши коллеги с RTS выяснили, что в течение пятнадцати лет, с 1995 по 2010 годы, руководство SBB/CFF сознательно не вкладывало достаточно средств в поддержку железнодорожной сети, предпочитая инвестировать в расширение предложения. Представленный в 2010 году доклад показал, что задержка в финансировании ремонтных работ уже на тот момент составляла несколько миллиардов франков. В том же году были заменены 110 км рельсов, в то время как ежегодно должны заменяться 220 км железнодорожных путей. В последние годы отставание пытались нагнать, но в 2015 году он исчислялся 2.8 млрд франков.

Очевидно, что что-то неладно в железнодорожном королевстве. Мы будем следить за развитием ситуации.

[Женева](#)

Статьи по теме

[Дорогие швейцарские железные дороги](#)

[Швейцарские железные дороги не несут ответственности за опоздания на самолет](#)

Source URL:

<https://nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/raspisanie-poezdov-na-2025-god-vyzvalo-skandal>