

Женевский вокзал будет расширяться под землей, а не на поверхности | La gare Cornavin s'agrandira en souterrain plutôt qu'en surface

Автор: Татьяна Гирко, [Женева](#) , 08.07.2013.



Центральный железнодорожный вокзал Женевы © Keystone

В пятницу стали известны результаты экспертизы проектов расширения железнодорожного вокзала Корнавен. Комиссия отдала предпочтение варианту увеличения подземной инфраструктуры.

Les résultats de l'expertise sur le projet de l'agrandissement de Cornavin sont tombés. La solution qui privilégie une extension en souterrain plutôt qu'en surface devrait désormais s'imposer.

La gare Cornavin s'agrandira en souterrain plutôt qu'en surface

Независимая экспертиза пришла к выводу, что вокзал должен «вырасти» вглубь. Это будет стоить дороже, чем расширение площади вокзала на поверхности, но позволит избежать реконструкции части квартала Гротт. Против проекта, реализация которого грозит исчезновением 380 жилых помещений, активно выступили жители прилегающей территории, объединившиеся под сенью ассоциации Collectif 500. К 1 июля они собрали 16300 подписей в поддержку инициативы «За вокзал Корнавэн под землей». Для того чтобы инициативу можно было представить на обсуждение, в кантоне Женева достаточно набрать 10 тысяч голосов.

Ни у кого нет сомнений в том, что такой крупный транспортный узел, как железнодорожный вокзал Корнавэн, нуждается в реконструкции и расширении. [Ремонт здания](#) уже идет полным ходом. Однако постоянно растущий пассажиропоток требует увеличения пропускной способности станции.

Предполагается, что к 2030 году ежедневно услугами железнодорожного вокзала в Женеве будут пользоваться 100 тысяч человек – в два раза больше, чем сегодня. Первоначальный план – увеличение площади за счет прилегающей территории – уже включен в грандиозную [правительственную программу FAIF](#) (Финансирования развития и благоустройства железных дорог). Однако этот проект имеет свои недостатки: кроме необходимости изменить облик города и разрушить несколько жилых домов, первоначальная смета – около 800 млн франков – не включает в себя все сопутствующие расходы. Например, в плане не учтена необходимость строительства специальных развязок (мостов или туннелей) для пересечения железнодорожных путей на пригородных станциях.

Федеральное министерство транспорта (OFT), Управление швейцарскими железными дорогами (SBB CFF FFS), власти города и кантона Женева в декабре 2012 года решили провести экспертизу, которая изучила 16 вариантов расширения инфраструктуры вокзала под землей. По ее результатам удалось выбрать лучший проект: в соответствии с ним дополнительный подземный уровень будет располагаться под платформой, откуда сейчас отправляются поезда во Францию, и под площадью Монбриан.

Вариант, получивший одобрение комиссии, позволит улучшить функциональность вокзала в долгосрочной перспективе. В частности, частота отправления пригородных электричек линии RER Женева-Ла Пльн увеличится до четырех в час. Впоследствии аналогичный проект будет реализован для всех типов поездов, соединяющих Женеву с Лозанной. В соответствии с замыслами авторов, каждый час в этом направлении будут отправляться по четыре поезда InterCity, столько же InterRegio и RegioExpress. Впоследствии в подземной части вокзала можно будет построить два дополнительных железнодорожных пути.

Единственный недостаток нового плана состоит в том, что его стоимость приблизительно на 400 млн франков больше, чем запланированные правительством в рамках программы FAIF 800 млн. Поскольку Конфедерация не проявила готовности увеличить смету проекта, женевским властям придется искать самостоятельно источники дополнительного финансирования. Член административного совета Женевы и горячий сторонник подземного расширения вокзала Реми Пагани объяснил: «Нам придется найти недостающие 400 млн франков в течение двух лет».

Пока управление CFF получило разрешение продолжать изучение двух вариантов увеличения площади вокзала, подземного и наземного, чтобы иметь возможность сразу перейти к делу, как только будут выделены средства на реализацию планов. Впрочем, ассоциация Collectif 500 заявила, что готова снова объединить граждан и начать сбор подписей, если будет принят план расширения вокзала на поверхности.

Следует отметить, что обязательным условием реализации любого из вариантов является принятие программы FAIF, предложенной правительством. Вопрос о федеральном финансировании FAIF (напомним, речь идет о 6,4 млрд франков) будет решен на всенародном референдуме, скорее всего, в начале 2014 года.

[Женева](#)

Статьи по теме

[«Железка» за 6.4 млрд франков](#)

[Новое лицо Женевского вокзала](#)

[Женевцы – за транспортный проект CEVA](#)

Source URL: <https://nashagazeta.ch/news/econom/15897>