

Безопасность швейцарских железных дорог под вопросом | Security of the Swiss railway system is questionable

Автор: Азамат Рахимов, Цюрих/Женева, 15. 01. 2013.



Столкновение в Нойхаузене (© Keystone)

После недавнего столкновения поездов в Нойхаузене специалисты заговорили о недостатках систем безопасности железнодорожного сообщения. Стоит ли бояться ездить на поездах? | After the recent accident in Neuhausen, specialists discuss the drawbacks of the railway network in Switzerland. Should one be afraid of taking a train?

Швейцарские поезда пользуются в Европе репутацией самых надежных и пунктуальных. Однако, как показали последние события, транспортная система испытывает нагрузки, справиться с которыми не всегда получается. «Нам еще есть, к чему стремиться», - признается руководство Швейцарских железных дорог (SBB).

С критикой работы систем безопасности, используемых сегодня SBB, выступил президент профсоюза железнодорожников Джорджо Тути: «Удивительно, что число аварий до сих пор столь низкое. Сегодня на протяжении всей железнодорожной сети Швейцарии разбросано более двух десятков узлов, управление которыми недостаточно отрегулировано. Каждый из них представляет потенциальную опасность». Его претензии поддержали не только специалисты, но и высокопоставленные политики.

Напомним, рано утром 10 января неподалеку от местечка Нойхаузен (кантон Шаффхаузен) [столкнулись региональный поезд и пригородная электричка](#). Все 17 пострадавших отделались ушибами и ссадинами. Избежать трагедии удалось чудом. Тут же вспоминается эпизод трехлетней давности: тогда с рельсов сошел знаменитый [«Ледниковый экспресс»](#), в котором ехали пожилые японские туристы. Один человек погиб и еще 42 пострадали.

Менее заметный эпизод произошел в 2011 году. Локомотив пригородной электрички должен был остановиться по сигналу, однако поезд продолжил движение и въехал на платформу вокзала в Альтдорфе. Его удалось остановить, только дернув за стоп-кран. Никто не пострадал благодаря своевременной реакции машиниста.

Понятно, что в каждом из описанных случаев действовал свой комплекс обстоятельств: от сбоев электроники до человеческого фактора. «Этих печальных эпизодов можно было бы избежать, если бы в систему заранее были заложены возможные риски и были проработаны варианты оперативного реагирования», - объяснил в интервью TagesAnzeiger Петер Моор, специалист по вопросам безопасности и представитель профсоюза.

Сама по себе система управления поездами далека от идеала: главную потенциальную опасность представляют несовершенные механизмы предотвращения столкновений. SBB уже пообещала до 2018 года внедрить так называемую автоматическую систему ETCS, которая самостоятельно регулирует скорости движения локомотивов, рассчитывает возможные риски, а в случае опасности просто останавливает поезда на конкретном участке полотна. На установку системы уже выделено 300 млн. франков, подтвердили официальные источники в министерстве транспорта.



Средства на повышение уровня безопасности поездов будут обеспечены за счет [повышения тарифов](#), которое планируется провести в течение ближайших двух лет. И снова SBB объясняет рост цен заботой о пассажирах, многие из которых вместо того, чтобы радостно приветствовать действия компании, пишут раздраженные письма в отдел по работе с клиентами.

Главные нарекания вызывают постоянные опоздания. Со стороны может показаться, что не стоит поднимать шум из-за того, что поезд приехал на 7-10 минут позже. Однако расписание составлено таким образом, что пассажир, едущий с пересадками, не успевает на следующий поезд и вынужден потратить на вокзале в среднем 30-40 минут, прежде чем отправиться дальше.

Где связь между авариями и опозданиями? И те, и другие обычно вызваны несовершенством работы систем управления. В этой ситуации железнодорожники оказываются зажатыми с двух сторон: пассажиры требуют пунктуальности, контролирующие органы – безопасности.

Пока SBB делает выбор в пользу пассажиров, считает Тути. Он утверждает: «Безопасность движения больше не является приоритетом, все силы отданы на обеспечение движения согласно расписанию. И это притом, что обслуживание центральных транспортных узлов отнимает все больше сил и средств, но не дает заметных положительных сдвигов».

В самой SBB спокойно реагируют на претензии, считая, что все произошедшее – никак не связанные друг с другом несчастные случаи. Тем не менее, все узлы, представляющие потенциальную опасность, будут еще раз тщательно изучены, а по итогам проверки будут приняты соответствующие меры, сообщили нам в ответ на запрос. Особое внимание будет уделено участкам сети, похожим на злосчастную развязку в Нойхаузене.

Безопасность поездов связана не только с работой сети, но и с недостаточным вниманием полиции. Число [нападений](#) и краж на вокзалах и в электричках не уменьшается и уже начинает вызывать опасения. С недавнего времени в транспорте через громкоговорители стали предупреждать не только об остановках, но и о [карманниках](#). Казалось бы, это всего лишь незначительная деталь. Но, если верить неофициальным опросам, все больше людей признаются, что не чувствуют себя в полной безопасности во время поездок по стране.

В таком контексте SBB будет сложно адекватно обосновать очередное повышение тарифов. Но гораздо важнее, получится ли справиться со сбоями в системе и не потерять общеевропейскую репутацию самого надежного перевозчика.



Сошедший с рельсов «Ледниковый экспресс»

Швейцарские поезда могут потерять репутацию самых надежных (© Keystone)



Добавить комментарий

Пожалуйста, [войдите](#) или [зарегистрируйтесь](#) , чтобы отправить комментарий
