

Насколько опасны швейцарские поезда?|How dangerous are the Swiss trains?

Автор: Азамат Рахимов, Берн, 9. 08. 2013.



Столкновение в Гранж-пре-Марнан (© Keystone)

Аварии на железной дороге заставили чиновников заново проинспектировать системы предупреждения и предотвращения столкновений поездов. От результатов проверки зависит, кого признают виновным. |

Railway accidents caused debates among bureaucrats who wish to reexamine train security systems and to find those who are responsible for tragedies.

Классический русский вопрос, как оказалось, имеет вполне универсальное приложение. Кто виноват? Прокуратура и пассажиры хотят выяснить, почему железнодорожная система Швейцарии, чья эффективность давно известна далеко за пределами страны, вдруг стала давать сбой.

Самым заметным и самым трагичным из последних инцидентов стало лобовое столкновение двух поездов близ местечка Гранж-пре-Марнан, что приблизительно в 50 км от Берна. В результате один человек погиб, а еще 25 получили травмы различной степени тяжести. Согласно предварительному заключению следователей, трагедия произошла по вине погибшего машиниста поезда, следовавшего из Пайерна. Он проигнорировал сигнал на линии, спровоцировав столкновение с поездом, двигавшимся из Лозанны.

Можно ли было избежать столкновения? Глава Швейцарских железных дорог (CFF) Андреас Майер уверен, что можно, если бы государство еще раньше согласилось на установку одной из систем предотвращения. «До 2035 года необходимо вложить 3 млрд франков на повсеместное введение системы ETCS2, доказавшей свою эффективность в Европе», - заявил он в интервью Le Matin.

European Train Control System (ETCS) – система контроля за движением поездов, позволяющая автоматически предупреждать машиниста о возможной опасности, нарушениях графика и других неполадках.



С Майером категорически не согласен директор Федеральной транспортной службы Петер Фюглишталер. «Эта технология дает лишь иллюзию безопасности», - рассказал он на страницах NZZ. Главный ее недостаток – слишком узкий набор выполняемых функций, дороговизна и недостаточная проработанность программного обеспечения.

«Может, стоит всерьез задуматься над тем, чтобы пожертвовать резким ростом технического прогресса ради безопасности людей?» - задается вопросом Фюглишталер. Его критика не звучит как обвинение, поскольку он предлагает вполне приемлемую, по мнению экспертов из CFF, альтернативу. Свою эффективность уже на протяжении многих десятилетий доказывает система базовых устройств безопасности локомотивов.

Принцип ее работы прост. Если поезд начинает или продолжает движение на красный сигнал, то автоматически включается блокировка колес. Подобные механизмы до сих пор используются на некоторых ветках московского, берлинского и лондонского метро. Конечно,

это далеко не идеальное решение, уверен Фюглишталер. Но зато оно дешево, надежно и практично. На установку 1700 дополнительных устройств потребуется всего 50 млн франков.

По сути, проблема выбора упирается в вопрос о приоритетах. Очевидно, что на обеспечение безопасности железнодорожной сети Конфедерация выделит любые средства. «Очень многое зависит сейчас от экспертов. Думаю, политикам следует воздержаться от вмешательства в эти вопросы», - заявил Le Temps член Национального совета Швейцарии Оливье Франсе.

Он также напомнил, что стоит учесть мнение самих машинистов. Профсоюзы уже давно жалуются на непомерные требования, возлагаемые на простых сотрудников. Речь идет не только о психологическом стрессе, но и о большом уровне нагрузки.

«От нас постоянно требуют пунктуальности. Руководство CFF хочет, чтобы 89% поездов приходили с опозданием не более 3 минут. Естественно, при таких условиях приходится идти на некоторый риск», - рассказал SonntagsBlick Урс Мэхлер, глава профсоюза машинистов.

Правительство и представители всех заинтересованных сторон должны как можно скорее прийти к единому мнению, считает Франсе. Чем дольше будут продолжаться споры, тем выше вероятность, что где-то снова произойдет трагедия.

Столкновение в Гранж-пре-Марнан (© Keystone)



Добавить комментарий

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