

Туннель Сен-Готард далек от совершенства | Le tunnel du Saint-Gothard est loin d'être parfait

Автор: Татьяна Гирко, почему мы не спим, 30. 07. 2015.



Автомобильный туннель Сен-Готард © RTS

В списке 20 европейских автомобильных туннелей, которые протестировал немецкий автомобильный клуб ADAC, единственный швейцарский участник оказался в числе отстающих из-за высокого риска аварий. |

Parmi les 20 tunnels routiers européens testés par le club automobile allemand ADAC le seul participant suisse s'inscrit à la fin du classement à cause d'important risque d'accident.

Коллеги Ассоциации поддержки автомобилистов Touring Club Suisse (TCS) из Германии провели исследование, в ходе которого оценке подверглись 20 туннелей, проложенных по территории пяти европейских стран. В список вошли: 14 сооружений в Германии, по 2 – в Италии и Австрии, швейцарский Сен-Готард и Монблан, соединяющий Францию с Италией. Лучший результат показал немецкий Берг Бок, расположенный на автострате A71 на востоке Германии, состоящий из двух параллельных галерей длиной 2,7 км. Четвертый по протяженности в мире 17-километровый Сен-Готард оказался в числе последних, получив в финале оценку «хорошо».

Испытание с честью выдержали все участники, поскольку ниже «4» по пятибалльной системе не получил ни один из них. Более подробно разобраться в недостатках этих сооружений можно, изучив оценки, полученные по каждой категории в отдельности: за конфигурацию, системы освещения, наблюдения за движением и оповещения, наличие пути для эвакуации, уровень защиты на случай пожара, систему вентиляции и другие.

Авторы исследования использовали в качестве ориентиров для присуждения оценок директиву ЕС, устанавливающую минимальные требования трансъевропейской автомобильной сети, и национальные нормы. Потенциал безопасности каждого туннеля оценивался на основании списка из 200 пунктов, включающих элементы конструкции и управления, которые служат для устранения риска аварийных ситуаций и минимизации последствий.

Сен-Готард оказался в числе туннелей с наиболее высоким уровнем риска возникновения аварий, посчитали авторы исследования. Основная причина – недостатки конфигурации, получившей «1» по пятибалльной системе. Дело в том, что туннель протяженностью 16,9 км представляет собой одну галерею с двусторонним движением. Долгий подъездной путь к туннелю и большое число грузовых автомобилей среди 17,5 тысяч машин, пересекающих его каждый день, стали дополнительными факторами риска. В то время как расстояние в 2800 метров между карманами безопасности внутри галереи считается слишком большим.

| | Situation | Evaluation | | | | | | | | | NOTE GLOBALE |
|--------------------------------|--------------|---------------|--|--------------------------------------|---------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------|----------------------------------|---------------------|------------------|
| | | 15 % | 8 % | 15 % | 10 % | 14 % | 18 % | 12 % | 8 % | Potentiel de risque | |
| | | Configuration | Eclairage & Approvisionnement en énergie | Circulation & surveillance du trafic | Communication | Voies d'évacuation & de secours | Protection contre les incendies | Ventilation | Gestion des situations d'urgence | | |
| ALLEMAGNE (D) | | | | | | | | | | | |
| Berg Bock | A 71 | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| Rennsteig | A 71 | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| Jagdberg | A 4 | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | élevé | ++ |
| Dölzschen | A 17 | + | ++ | + | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| Gmünder Einhorn | B 29 | + | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | élevé | ++ |
| Hugenwald | B 294 | + | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| Universität Düsseldorf | A 46 | ++ | ++ | + | + | ++ | o | ++ | ++ | élevé | ++ |
| Reutherberg | B 294 | o | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | + | ++ | moyen | ++ |
| Josef-Deimer | LA 14 | o | ++ | + | ++ | + | ++ | ++ | ++ | élevé | ++ |
| Saukopf | B 38 | o | + | o | ++ | + | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| Königshainer Berge | A 4 | ++ | ++ | o | ++ | + | ++ | ++ | ++ | moyen | + |
| Staufer | B 10 | + | ++ | ++ | ++ | + | ++ | + | - | élevé | + |
| Ruhrschnellweg | A 40 | + | ++ | + | + | + | + | ++ | ++ | élevé | + |
| Ursulaberg | B 312 | o | ++ | o | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | moyen | + |
| ITALIE (I) | | | | | | | | | | | |
| Mont Blanc | A 57 A 40 | o | ++ | ++ | + | ++ | + | ++ | ++ | élevé | ++ |
| Sant' Angelo | A 3 | - | ++ | ++ | o | ++ | o | ++ | o | faible | ++ |
| Monza | SS 36 | + | ++ | + | o | ++ | + | ++ | + | élevé | + |
| AUTRICHE (A) | | | | | | | | | | | |
| Roppen | A 12 | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| Pfänder | A 14 | ++ | ++ | ++ | ++ | + | ++ | ++ | ++ | moyen | ++ |
| SUISSE (CH) | | | | | | | | | | | |
| Gothard | A 2 | -- | ++ | + | + | + | o | ++ | ++ | élevé | + |
| * Tunnel transtrontalier (I-F) | | | | | | | | | | ++ | très bon |
| | | | | | | | | | | + | bon |
| | | | | | | | | | | o | suffisant |
| | | | | | | | | | | - | insuffisant |
| | | | | | | | | | | -- | très insuffisant |

Лучшие автомобильные туннели Европы-2015 © TCS

В своем пресс-релизе TCS отмечает, что на этот раз оценка швейцарского кандидата оказалась немного лучше, чем результаты 2002 года, когда Сен-Готард получил отметку «удовлетворительно» вместо «хорошо». Укреплением своей позиции он обязан повышением оценок за системы наблюдения за трафиком и вентиляции. Однако основной путь к улучшению результата лежит в строительстве второй галереи, которая позволит разделить встречное движение, убеждены в TCS.

В подкрепление своей позиции Ассоциация поддержки автомобилистов приводит пример австрийского туннеля Тауэрн, удостоившегося в свое время оценки «неудовлетворительно». После того как власти построили и ввели в эксплуатацию вторую галерею, Тауэрн возглавил рейтинг лучших европейских туннелей 2012 года.

Таким образом, теперь сторонники строительства второго туннеля Сен-Готард, проект

которого уже давно [обсуждается](#) в швейцарском парламенте, могут предъявить его противникам дополнительный аргумент.

«Только строительство второго туннеля позволит значительно уменьшить риск возникновения аварий», – убеждены в Союзе швейцарских ремесленников (USAM). Длинный и крутой подъем служит причиной нагревания, в результате чего к тому моменту, когда автомобиль достигает въезда в туннель, резко возрастает риск пожара, объясняет USAM в своем пресс-релизе, напоминая, что за период с 2002 года в туннеле ежегодно случается от 5 до 16 возгораний.

Согласно опросу, проведенному газетой SonntagsBlick, 70,8% швейцарцев не против усовершенствовать конструкцию, сооруженную еще в 1980 году, построив вторую галерею. Согласно предложенному плану, Сен-Готард-2 должен быть построен в течение 7 лет. После этого первый туннель закроют на ремонт, а начиная с 2030 года будут введены в эксплуатацию обе галереи, в каждой из которых будет разрешено только одно направление движения. Стоимость работ оценивается в 2,8 млрд франков, а сам проект уже получил поддержку правительства и парламента. Однако партии левого крыла и местные общественные организации вынесли вопрос о строительстве второй галереи Сен-Готард на всенародный референдум. Таким образом, слово остается за народом.



Добавить комментарий

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