

Базисные тоннели Земмеринг и Бреннер

Австрия имеет богатый опыт тоннельного строительства. После Лёчбергского на очереди тоннели Земмеринг и Бреннер, проекты которых вызвали бурные дискуссии.

Тоннель Земмеринг

Отвергнутый по политическим мотивам в марте 1983 г. проект тоннеля в двух однопутных трубах длиной 24 км между пунктами Глогниц и Лангенванг с подземной станцией Мюрццушлаг, который, по мнению ÖBB и министерства транспорта, мог бы стать технически оптимальной трассой, должен быть все же реализован. Согласно решению Совета министров от 30 марта 2005 г. и выводам заключительного доклада Национального совета от 6 апреля 2005 г., компании Infrastruktur Bau было поручено приступить к проектированию нового варианта тоннеля между Глогницем и регионом Лангенванга (таблица).

На участке между Глогницем и Мюрццушлагом было решено строить двухпутный тоннель с уклоном 12‰. Этому в немалой степени способствовала компания Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (HL-AG), которая в 1989 г. получила заказ на проектирование тоннеля. В тот период из-за отсутствия опыта строительства новых линий эта компания определила слишком оптимистичные сроки начала и завершения строительства. В связи с этим, а также из-за вновь предложенного руководству и местным властям решения, предусматривавшего срочное принятие проектных мер, не соответствующих нормам железнодорожного строительства (в частности, решения о замене одного из открытых участков тоннельным), стоимость проекта значительно возросла.

Тем не менее компания HL-AG не представила нового расчета экономической эффективности. Предложенная ею ранее концепция также не была пересмотрена. Несмотря на то что основные технические условия значительно изменились, в особенности относительно обеспечения условий безопасности в тоннелях, компания упорно держится за первоначальный вариант, не желая замечать новых научно-технических достижений.

Прежде всего следует принять решение по уже давно обсуждаемому вопросу, касающемуся проведения экологической экспертизы проекта на основе земельного законодательства о защите окружающей среды. Решение этого вопроса через суд потребовало бы дополнительных затрат времени и средств. Задержки с выполнением проекта по вине компании HL-AG уже стали достаточно большими, а дополнительные затраты средств составили 93,25 млн. евро. Они потребовались для проходки зондирующих штолен общей длиной 4,3 км и последующей откачки грунтовых вод.

Общая характеристика отдельных пунктов

| Раздельные пункты | Высота над уровнем моря, м | Расположение на трассе перевальной линии, км |
|-------------------|----------------------------|--|
| Глогниц | 441 | 74.902 |
| Мюрццушлаг | 681 | 116.727 |
| Хёнигсберг | 658 | 120.613 |
| Лангенванг | 637 | 123.618 |
| Криглах | 614 | 128.462 |

В 2005 г. HL-AG была интегрирована в компанию Infrastruktur Bau, но своего отношения к проекту не изменила, расширив без необходимых согласований раздел проекта, касающегося зоны Лангенванг, на регион Мюрццушлаг/Лангенванг. В связи с этим она затратила не менее 1 млн. евро на разработку двух ненужных проектов обходных трасс тоннеля (длиной 29,7 км с уклоном 6,7‰ и 28 км с уклоном 8,4‰).

В рамках проекта следует обратить более пристальное внимание на оценку расходов, необходимых для текущего содержания тоннеля и его устройств, а также на увеличение расходов, связанных с ситуацией на станции Мюрццушлаг, где планируется остановка высокоскоростных поездов. Исследования, проведенные компанией, показали, что речь об остановке высокоскоростных поездов на этой станции (в городе Мюрццушлаг насчитывается 10 тыс. жителей) может идти только в том случае, если станция будет иметь подземное исполнение. Для прочих эксплуатационных целей с относительно небольшими затратами может быть приспособлена станция Криглах, что позволит не использовать устройства инфраструктуры на станции Мюрццушлаг. При этом умалчивается, что в рамках санирования существующей линии, идущей через перевал Земмеринг, станция Мюрццушлаг потребует значительного переоборудования, несмотря на небольшой объем движения и на то, что отпадает необходимость в маневровых операциях, связанных с подачей и возвратом дополнительных локомотивов, ставящихся в голову или хвосте поезда, идущего на подъеме. Этот момент не был отражен также и в отчете 2006/2 счетной палаты.

Планируемое компанией Infrastruktur Bau дополнительное удлинение тоннеля на 5 км влечет за собой не только увеличение строительных затрат, но также увели-

чение времени хода поездов и повышенный расход энергии на тягу. Все грузовые поезда, проходящие через станцию Мюрццушлаг, должны будут выполнять совершенно бессмысленное требование об ограничении скорости до 70 км/ч, что также увеличивает время хода поезда и расход энергии по сравнению с вариантом, в котором тоннель заканчивается на станции Лангенванг.

Счетная палата рекомендует компании *Infrastruktur Bau* при проектировании нового тоннеля руководствоваться первоначальными технико-экономическими аспектами. При проектировании тоннеля должно быть обеспечено:

- минимальная длина трассы между Глогницем и Лангенвангом;
- минимально возможные затраты;
- современное техническое решение, оптимальное с точки зрения надежности.

Для новой линии, которая пройдет через новый тоннель и соединится с существующей, идущей через перевал, будет установлена скорость пассажирских поездов 200 км/ч, грузовых — 120 км/ч.

В настоящее время на участке перевальной линии от Мюрццушлага до Лангенванга установленная максимальная скорость лежит в пределах от 70 до 150 км/ч.

Новый план на 2007–2012 гг. предусматривает начало строительства тоннеля Земмеринг в 2012 г.

Тоннель Бреннер

В начале июля 2007 г. в Вене министры транспорта Австрии и Италии выступили с заявлением о строительстве базисного тоннеля Бреннер. Было отмечено, что обе страны намерены вложить в строительство по 2 млрд. евро, что составит две трети общей стоимости проекта. Оставшуюся сумму 2 млрд. евро должен был выделить ЕС.

Министры транспорта полагают, что строительство начнется в 2010 г. и закончится в 2022 г.

Непосредственно базисный тоннель между Инсбруком и Франценсфесте должен иметь длину 56 км, а с учетом уже имеющегося тоннеля в объезд Инсбрука он станет самым длинным тоннелем в мире (62 км). Время хода поезда из Инсбрука в Боцен сейчас составляет 2 ч, а через новый тоннель оно сократится до 50 мин.

В принятом соглашении речь идет прежде всего о взаимном согласии по данному вопросу. В финансовом и политическом плане здесь существует много неясностей. Если, по общей оценке, сумма строительных расходов составит 6 млрд. евро, то с учетом инфляции и расходов, связанных с самой процедурой финансирования, эта сумма увеличится до 8–9 млрд. евро. Исходя из того, что от ЕС следует ожидать сумму меньшую, чем 2 млрд. евро, участники проекта рассчитывают на получение заемных средств в размере 2 млрд., из которых по крайней мере 1 млрд. евро определено не поступит в бюджет проекта.

Объем трансальпийских грузовых автомобильных перевозок неуклонно растет, причем темпы роста очень высоки. Это объясняется тем, что автомобильные перевозки дешевле, чем железнодорожные. Повернуть ситуацию в сторону железных дорог можно только путем резкого поднятия тарифов на трансальпийский транзит для автопоездов. Министерство транспорта заявляет об этом открыто и только ждет предложений о том, в какой форме можно это реализовать. В частности, предлагается увеличить в два раза, как в Швейцарии, пошлины на транзитные автомобильные перевозки по всей территории страны, а не только по автобанам. Полученные средства должны быть использованы для развития железных дорог и конкретно для строительства железнодорожного тоннеля Бреннер.

Идея министра транспорта Австрии о поднятии пошлин по всей тер-

ритории страны не встретила поддержки в Брюсселе, где ему противостояли силы, лоббирующие автомобильные перевозки.

Итальянский министр транспорта намерен решить проблему финансирования за счет поднятия пошлины за проход автопоездов через перевал Бреннер. Для этого он должен получить согласие своего парламента.

Германия не участвует в строительстве тоннеля, но считает необходимым построить подъездную линию на своей территории.

Известно, что Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) в нижнем течении реки Инн модернизируют линию, идущую в Германию, в четырехпутном варианте. В то же время со стороны Германии от Розенштайна до Куфштайна планируется лишь трехпутная линия. В связи с этим возникает вопрос о целесообразности использования в Австрии четырехпутной линии, если дальше в Германии поезда пойдут только по трем путям. Впрочем, рассматриваемый австрийский участок в этом регионе является единственным четырехпутным звеном коридора ЕС Берлин — Палермо.

Проект тоннеля также подвергается критике специалистов, считающих, что перевозчики не захотят переводить трансальпийские грузы с автомобильного транспорта на железную дорогу. В результате миллиардные вложения в тоннель окажутся потраченными без пользы. Министерство транспорта Австрии и ЕС единодушны во мнении о том, что перевод грузоперевозок с автомобильного транспорта на железную дорогу невозможен без других, дополняющих мероприятий — значительного повышения пошлин за проезд автопоездов, запрета на перевозку автотранспортом определенных категорий грузов и т. д.

*По материалам компании *Infrastruktur Bau* и *ÖBB*.*