



**Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»**

Дифференцированное Обеспечение Руководства

138/2020

Ход реализации знакового проекта «Штутгарт 21»: завершение работ запланировано на 2025 г.

Работы по реализации амбициозного проекта «Штутгарт 21», предусматривающего замену главного тупикового вокзала Штутгарта подземным сквозным вокзалом, а также строительство новых линий до аэропорта и выставочного центра, начались еще в 1994 г. Однако первые этапы его реализации сопровождались множеством проблем, связанных с разногласиями относительно финансирования, отсутствием взаимопонимания и согласованности между представителями власти и гражданскими активистами из местного населения. Они сомневались в рентабельности затрат из-за непрерывного увеличения стоимости работ, а также протестовали против сноса здания в центре города, представляющего историческую ценность.

Изначально стоимость проекта составляла около 2,5 млрд евро, но к 2009 г. она существенно возросла и достигла 4,5 млрд евро: при том, что расходы разделили между собой правительство региона Баден-Вюртемберг, городской совет Штутгарта, Транспортная ассоциация Штутгарта (VVS), Штутгартский аэропорт и компания DB. Дальнейшую стоимость проекта руководство DB связывало с тем, что уровень цен, устанавливаемых подрядчиками, значительно превзошел ожидаемый.

Несмотря на все аспекты, руководство DB было настроено на реализацию данного проекта, и в 2010 г. начались строительные работы. Это активизировало оппозиционно настроенные стороны и вылилось в проведение многочисленных протестных акций и демонстраций. В отдельных случаях для их завершения применялись водометы

и слезоточивый газ. В период самоизоляции в 2020 г., связанной с пандемией новой коронавирусной инфекции, массовые протестные мероприятия были на время прекращены, но уже 15 августа 2020 г. они возобновились с соблюдением всех мер предосторожности (использование участниками средств индивидуальной защиты, дезинфицирующих веществ и т.д.). Отмечается, что в настоящее время акции протеста имеют значительно низкий уровень агрессии – этого удалось достичь во многом благодаря тому, что была проведена разъяснительная работа с общественностью и включала в себя организацию экскурсионных мероприятий для осмотра зданий, строительных площадок, а также мультимедийной выставки в знаменитой квадратной башне вокзала, которая является своеобразной визитной карточкой Штутгарта.

Стоимость реализации проекта продолжала увеличиваться, и в 2018 г. была одобрена сумма 8,2 млрд евро. Строительные работы также заняли намного больше времени, чем было изначально заявлено. Реализация проекта «Штутгарт 21» должна была быть полностью завершена в 2019 г., затем эта дата была перенесена на 2022 г., а в дальнейшем – на 2025 г.

Ключевой элемент проекта «Штутгарт 21» – новая подземная станция, которая будет иметь 8 путей, предназначенных для транзитных поездов. Станция будет располагаться рядом со зданием центрального вокзала, под углом 90° по отношению к существующей конечной станции. Отмечается, что само здание вокзала, имеющее высокую историческую ценность, включая знаменитую башню, решено было полностью сохранить. Компания DB инвестирует в реновацию 200 млн евро, при том, что общая стоимость проекта составляет 250 млн евро. В настоящее время производится монтаж опор, и по состоянию на сентябрь 2020 г. установлено 11 опорных столбов из 28 запланированных (рис. 1).



Рис. 1. Фотография места проведения работ, сделанная при помощи дрона

Работы в рамках реализации проекта «Штутгарт 21» проходят на 8 строительных площадках. В северном направлении строятся тоннели для связи со станциями Фейербах (Feuerbach) и Бад-Канштатт (Bad Cannstatt). В южном направлении – тоннель Фильдер, который станет частью линии до аэропорта и выставочного центра, а также создаст связь с линией Gäubahn до станции Беблинген (Böblingen). Строящаяся новая линия от аэропорта пройдет параллельно автомобильной дороге до г. Вендлинген-ам-Неккар и станет частью высокоскоростной линии Штутгарт – Ульм.

В связи с тем, что время в пути до аэропорта значительно сократится, ожидается рост пассажиропотока на железнодорожной линии за счет его снижения на автомобильной дороге. К примеру, дорога от центрального вокзала Штутгарта до аэропорта займет всего 8 мин. вместо 27 мин.

Партнеры проекта «Штутгарт 21» приняли решение о внедрении на линиях цифровой системы СЦБ и системы управления движением поездов. Таким образом, Штутгарт станет первым городом в Германии, где будут использоваться технологии данного типа. К 2025 г. все линии, входящие в проект «Штутгарт 21», а также большая часть сети S-Bahn, будут оснащены Европейской системой управления движением поездов (ETCS) и цифровыми системами сигнализации.

Завершение работ по реализации проекта «Штутгарт 21» даст множество преимуществ: высокоскоростная линия будет введена в эксплуатацию в 2022 г., согласно плану по ней будет проходить 2 или 3 высокоскоростных пассажирских поезда в час. Поездка без остановок из Штутгарта в Ульм будет занимать всего 30 мин. (в настоящее время ее продолжительность составляет 58 мин.). Помимо этого по новой линии будут курсировать региональные поезда. На данный момент центральный вокзал Штутгарта имеет пропускную способность 35 поездов в час, но после того как будет открыт новый вокзал и в 2025 г. вступит в силу обновленное расписание, пропускная способность в утренние часы пик – с 7 до 8 утра достигнет 42 поездов (региональных и дальнего следования). Новые линии, ведущие к центральному вокзалу, позволят существенно увеличить скорость движения поездов – до 160 км/ч. В будущем планируется повысить максимальную разрешенную скорость вблизи вокзала до 100 км/ч, в то время как на настоящий момент установлено ограничение – не выше 20 км/ч.

*Источники: International Railway Journal, 09.2020, P.36-37;
stuttgarter-zeitung.de, 16.09.2020;
railwaygazette.com, 12.05.2020*