



Опубликовано на Швейцария: новости на русском языке (<https://nashagazeta.ch>)

---

## В Женеве появится городская канатная дорога? | La télécabine urbaine séduit les Genevois

Author: Людмила Клот, [Женева](#) , 18.01.2013.



Успешно работает канатная дорога в Гренобле (© thelocal.ch)

Большой Совет – парламент – Женевы рассмотрит вопрос создания в городе канатной дороги. Идея воздушного трамвайчика, соединяющего отдаленные кварталы, вовсе не выглядит легковесной.

|  
Un téléphérique urbain pourrait aller de Bernex-Est à Palexpo-Aéroport, en passant par Cressy, les Evaux, le Lignon et Balexert. Ce trajet par les airs ne prendrait que vingt minutes à la vitesse de 22 km/h.

La télécabine urbaine séduit les Genevois

Транспортная система Женевы явно не справляется с нагрузкой: [жалобы горожан](#) на пробки в часы пик и на то, что до многих уголков города нужно ехать с пересадками, звучат ежедневно. В дополнение к привычному наземному транспорту необходим альтернативный. Но, как давно показали исследования, метро в Женеве построить невозможно: этого не позволяет структура почвы, пронизанная скальными породами и подземными течениями. Поэтому остается только завидовать соседям из Лозанны, у которых есть свое, пусть и маленькое, [метро с линиями m1 и m2](#).

Идея воздушного трамвайчика, соединяющего периферийные кварталы города, выглядит не такой уж и легковесной. И пусть в декабре 2012 года ее отклонил муниципалитет женевской коммуны Берне - в январе ею заинтересовались уже депутаты парламента кантона Женева.

Предложение выдвинула Партия зеленых. Она призывает Большой Совет изучить технические и финансовые возможности создания сразу нескольких линий канатной дороги, которые соединили бы периферийные кварталы с центром города и аэропортом. Например, телекабина могла бы двигаться от восточной части квартала Берне до выставочного центра Palexpo возле аэропорта, останавливаясь в Кресси, Эво, Ле Линьоне и рядом с торговым центром Balaxert.

Этот воздушный маршрут занял бы всего 20 минут – еще бы, без пробок! – при скорости движения кабины 22 километра в час. Еще одна линия канатной дороги соединила бы жилой массив Ле Линьон и с ледовым катком в Верне, пересекая реку Рону и останавливаясь в городском лесопарке Бати. Она может доставлять пассажиров на место всего за 6 минут вместо 27, которые занимает сейчас поездка на наземном общественном транспорте.

По мнению специалистов-промоутеров, телекабина могла бы присоединиться к трамвайным линиям и к женеvской «стройке века» - международной железнодорожной сети CEVA, начинающейся во Франции и вливающейся в Швейцарские железные дороги (основной этап строительства рассчитан на 2012-2017 годы).

«И почему бы не использовать высотные жилые дома в качестве башен для канатной дороги?» - дали ход воображению женеvские журналисты.

Партия зеленых ожидает, что ее предложение вызовет улыбку. Точно так же, как идея сооружения канатных дорог в Швейцарских Альпах заставляла улыбаться скептиков конца 19 века, напомнил депутат Франсуа Лефорт.



Прекрасный вид: телекабина спускается с горы Салев к Женеве  
([telepheriquedusaleve.com](http://telepheriquedusaleve.com))

«Канатный общественный транспорт существует в 16 странах, в 36 городах, - пояснил депутат Андре Бо. - Он позволяет преодолевать препятствия и становится все более популярным».

В качестве примера зеленые политики Женевы привели такие города, как Барселона, Гренобль, Каракас, Медельин (второй по значимости город Колумбии) и, конечно, Нью-Йорк, успешно использующие телекабины. Во французском Бресте сейчас начали строительство канатной дороги, которая к 2015 году соединит два берега реки.

Воздушный кабельный транспорт требует в 3,5 раза меньше энергии, чем трамвай. Он оказывает менее негативное влияние на почву. Наконец, канатная дорога дешевле в сооружении и эксплуатации, чем трамвайные линии. Ей не мешают такие препятствия, как скалы, реки, скоростные автомобильные трассы и железнодорожные линии. Телекабины не производят шума, не выбрасывают в атмосферу вредные вещества, не создают пробок на дорогах и не конкурируют с другими видами транспорта, как, например, это делают автомобили, автобусы и троллейбусы. Одним словом, несмотря на относительно небольшую пассажироместимость, они могли бы стать прекрасным дополнением к структуре общественного транспорта в отдаленных кварталах.

Большинство женецев, принявших участие в онлайн-опросе газеты Tribune de Genève, поддерживают идею сооружения канатной дороги.

Жителям города Кальвина хорошо знакома достопримечательность соседей-французов: канатная дорога на [гору Салев](#). Телекабина стартует в нескольких сотнях метров от женевской границы и поднимает пассажиров на 1100-метровую высоту меньше, чем за 5 минут. Пущенная в эксплуатацию в 1932 году канатная дорога стала авангардным и поистине визионерским проектом, временно закрывшимся во время Второй мировой войны: тогда регион [оккупировали фашисты](#), а граница была заперта на замок из военных патрулей. С 1947 года и до нашего времени канатную дорогу Салева вновь активно используют туристы, спортсмены, фотографы, любители горных прогулок и просто местные жители.

[транспорт в жене](#)

[Женева](#)

Статьи по теме

[Трамвай в Женеве: как усложнить жизнь горожанам](#)

[Легенда об исчезнувших трамваях](#)

[Женевскому трамваю – 150 лет](#)

[В Швейцарии запустят троллейбус-high tech](#)

---

**Source URL:**

<https://dev.nashagazeta.ch/news/la-vie-en-suisse/v-zheneve-poyavitsya-gorodskaya-kanatnaya-doroga>