

Sosește încet, dar merită să așteptați calea ferată de mare viteză?

Orașele australiene de pe coasta de est ar putea fi legate într-o bună zi de calea ferată de mare viteză, dar cu un preț de 114 miliarde de dolari și o perioadă de 40 de ani, potrivit unui studiu publicat de ministrul transporturilor Anthony Albanese.

Conform planului anunțat astăzi, rețeaua de 1.748 de kilometri - inclusiv 144 de kilometri de tuneluri - va fi finalizată pe etape, care leagă Brisbane, Sydney, Canberra și Melbourne.

Secțiunea Sydney-Canberra va fi finalizată în 2035. Ultima etapă, care leagă Coasta de Aur și Newcastle, va fi terminată în 2058.

Analiza este a doua fază a unui plan strategic anunțat în 2010.

Guvernul spune că, în ciuda prețului mare, calea ferată de mare viteză este viabilă, estimând că rețeaua va atrage 40% din pasagerii aerieni interurbani până în 2065, cu 83,6 milioane de pasageri așteptați pe an.

Am pus-o la dispoziția experților: este mult timp să aștepti și va costa mult. Merită feroviarul de mare viteză?

Matthew Burke, Senior Research Fellow, Universitatea Griffith

Raportul estimează că între 40-60% pasagerii din aviație se vor transfera pe calea ferată. Nu sunt pe deplin siguri că acest lucru poate fi realizat.

Dacă sunteți în Coffs Harbour încercând să ajungeți la Sydney, calea ferată de mare viteză are sens. Un timp de călătorie între Sydney și Canberra cu o oră în jos față de patru face din acesta un serviciu foarte competitiv.

Într-o lume în care rezervele de petrol sunt constrânse, gazele de aviație pot deveni mult mai scumpe și pot exista diferențe între costurile relative. În aceste scenarii, calea ferată de mare viteză s-ar putea acumula.

Ar fi logic să conveniți și să păstrați un coridor și să planificați un sistem viitor, dar să începeți construcția numai atunci când este viabil din punct de vedere financiar.

Ar trebui să facem transport feroviar de mare viteză în acest moment cu orașele australiene de dimensiunea lor? La scară mondială, sunt destul de mici, distanțele dintre ele foarte mari, iar costul legării acestora este enorm.

Cel mai scăzut cost al căilor ferate de mare viteză între Newcastle și Brisbane ar putea fi de 20 de miliarde de dolari și de până la 40 de miliarde de dolari. Pentru 20 de miliarde de dolari, i-ați putea oferi Brisbane proiectul său feroviar transversal. Ați putea oferi Sunshine Coast prima rețea de transport public fixă vreodată. Puteți cvadrupla dimensiunea feroviarului ușor de pe coasta de aur și puteți rămâne în continuare 10-30 miliarde dolari.

O parte semnificativă a utilizării proiectate este destinată navetiștilor zilnici care ar veni din orașele „stilului de viață” de la periferia orașului Sydney și Melbourne care călătoresc în marile centre. Aceștia ar deveni cei mai subvenționați navetiști din istoria așezării urbane australiene. Și nu sunt sigur că ați putea numi această călătorie durabilă, chiar dacă este pe cale ferată.

Rico Merkert, lector senior în managementul aviației, Universitatea din Sydney Business School

Acesta nu este un fenomen nou. Am văzut programe uriașe în Europa de Vest: în Spania, Franța, Germania, chiar și Marea Britanie are acum un program de tren de mare viteză care leagă Londra de nordul Angliei. Și Japonia, China și Taiwan. La un moment dat vom vedea trenuri de mare viteză în Australia. Este doar o întrebare despre cât de curând și cu ce preț.

Este nevoie de o dezbatere în cunoștință de cauză, având în vedere costul mare și investițiile uriașe în avans.

Banii ar putea fi cheltuiți întotdeauna în altă parte. Cu toate acestea, cel puțin în opinia mea, ar fi bani bine cheltuiți, cu beneficii de 2,30 USD pe 1 \$ cheltuit. Mulți oameni vor susține că aceste estimări sunt optimiste. Costurile de construcție vor crește probabil, dar totuși va fi rezonabil să analizăm acest lucru mai serios.

Va fi destul de multă cerere, în special pe coasta de est cu Brisbane, Sydney și Canberra. Sydney către Melbourne este în prezent a cincea cea mai aglomerată rută aeriană din lume. Brisbane la Sydney nu este cu mult în urmă. Există un potențial destul

de mare aici, deoarece un tren de mare viteză vă poate duce de la Sydney CBD la Melbourne CBD în mai puțin de trei ore. Aceasta este o propunere destul de interesantă pentru mulți călători de afaceri.

Va fi o alternativă la companiile aeriene. Nu va înlocui traficul aerian, deoarece este încă mult mai rapid să călătoriți pe calea aerului. Dar unii călători cu sediul chiar în centrul orașului, lângă gară, ar putea găsi oferta atractivă. În ceea ce privește nivelurile de serviciu, acestea sunt similare cu un zbor. Dacă guvernul nu este pregătit să subvenționeze aceste operațiuni cu trenul, atunci prețurile pentru aceste călătorii cu trenul vor fi puțin mai mari decât cele ale unui transportator [aerian] (cu siguranță dacă este un transportator low-cost, cum ar fi Jetstar).

Peter Newman, profesor de durabilitate, Universitatea Curtin

Sistemul feroviar de mare viteză din Japonia a început după prima criză a petrolului. Acum suntem până la al patrulea sau al cincilea. Sistemul european s-a dezvoltat și pe această linie. Nu puteți continua să vedeți un viitor în care se folosește din ce în ce mai mult ulei. Unele țări au depus eforturi serioase pentru a renunța la acesta.

Salut orice studii despre scoaterea oamenilor din mașini și avioane și crearea unui sistem de transport mai durabil. Dacă este electric, este mult mai ușor să se conecteze la sistemul de energie regenerabilă. Trebuie să scoatem petrolul, în special motorina.

Trebuie să fim serioși în această privință și mă întreb cât de grav este să propunem un proiect care va costa 114 miliarde de dolari.

M-am uitat la costurile de construcție feroviară în ultimii ani și m-am înfuriat din ce în ce mai mult pe modul în care au crescut, ceea ce se datorează gestionării inutile a riscurilor.

Această propunere pare să depășească orice cost realist de construit. Cu toate acestea, am construit calea ferată sudică în Perth pentru 17 milioane de dolari pe kilometru. Avea tuneluri și poduri, depășește și este în esență o cale ferată de mare viteză la 130 de kilometri pe oră. Înțeleg cerințele de înaltă calitate ale pistelor, dar aceste numere mi se par prea mari.

Phillip Toner, cercetător onorific senior, Universitatea din Sydney

Toată lumea este în favoarea mai multor mijloace de transport în comun. Dar există o mulțime de alte opțiuni mai ieftine, intermediare. Lucruri precum trenurile înclinabile care

circulă destul de repede, necesită modificări relativ minore ale rețelelor feroviare existente. Aceste trenuri ar putea reduce timpul de călătorie între centrele urbane la jumătate.

Chiar și în ceea ce privește transportul, există o mulțime de opțiuni cu prioritate ridicată, cum ar fi îmbunătățirea rețelei feroviare de marfă între Melbourne și Brisbane, și Melbourne către Perth. Aceasta este o prioritate absolută pentru a scoate camioanele de pe drum și pentru a reduce semnificativ poluarea.

Ceva ar trebui să se întâmple și cu traficul aerian. În timp ce puteți obține tarifele de întoarcere de la Sydney la Melbourne pentru 100 USD, aceasta este o opțiune ieftină. Poluarea generată de traficul aerian este o problemă majoră acum, dar în viitor ar putea fi folosite cu energie regenerabilă. Până când vor începe să lucreze la un tren rapid, probabil vor exista evoluții în domeniul energiei regenerabile, cum ar fi introducerea biocombustibililor pe bază de alge.

Nu mă pot abține să cred că totul este să facă guvernul să arate vizionar și să construiască națiunea. Este greu de văzut cazul luând în considerare opțiunile mai ieftine. Trebuie doar să luați în considerare ce altceva puteți face cu acești bani, cum ar fi investițiile în Gonski, învățământul superior și baza științifică și tehnologică australiană.

Sursa: <https://theconversation.com/>