

https://www.youtube.com/watch?time_continue=1&v=tv1VaBuOJRo

17 мая 2016 г.

Радио Австралии о SkyWay, интервью с Родом Хуком

Радиостанция «891 ABC Аделаида»

Радиопрограмма «Завтрак с Мэтью Абрахамом и Дэвидом Биван»

Ведущие: Мэтью Абрахам и Дэвид Биван

Вед.: Доброе утро всем! Сегодня мы будем говорить о демонстрационном проекте строительства новой надземной транспортной линии SkyWay в Аделаиде. Ее размещение планируется на территории Университета Флиндерс. Линия пройдет от недавно построенного студенческого городка Бедфорд вверх до Университета Флиндерс, где она соединится с будущим продолжением железнодорожной линии Тонсли, о чем было объявлено на прошлой неделе. Наш собеседник – Род Хук, директор компании «Род Хук и Ассошиэйтс», бывший руководитель Департамента транспорта. Сейчас он присоединяется к нам. Доброе утро, Род Хук!

Р.Х.: Доброе утро, Дэйв! Доброе утро, Мэт!

Вед.: Род Хук, в чем состоит отличие этой рельсовой системы SkyWay от традиционного поезда надземной железной дороги?

Р.Х.: Традиционный поезд надземной железной дороги проще всего описать как железную дорогу с поездом и облегченными рельсами, приподнятую над автомобильной дорогой. Мы построили такую несколько лет назад. Это довольно громоздкая структура, проложенная над юг. Станция у нас была наверху. Если посмотрите на нее, поймете, что значит поднять железнодорожную или трамвайную линию в небо. В Мельбурне сейчас пытаются создать свою трассу SkyWay, утверждая, что здесь на это название нет патента. Но в принципе это просто поднятие железных дорог над землей. Сама конструкция не будет выглядеть привлекательно. Для этого будет использовано много бетона. Когда это будет сделано они будут расположены над автомобильными дорогами. Поезд SkyWay будет выглядеть гораздо лучше и иметь намного более обтекаемую форму. Об этом я мог бы говорить больше, если хотите. Но слушаю вас.

Вед.: В чем состоит отличие SkyWay от монорельсовой системы?

Р.Х.: Монорельс – это довольно тяжелая одинарная балка, по которой движется подвижной состав. Раньше в Сиднее была монорельсовая дорога.

Вед.: Она проходила над Симпсон-роуд и езда на ней была медленной.

Р.Х.: Да. В Сиднее такая дорога была тоже не быстрой. В SkyWay у нас есть два рельса, четыре колеса. Трасса проектируется очень легкой и обтекаемой. Каждое колесо подвижного состава оснащено своим мотором и своей подзаряжаемой аккумуляторной батареей. Транспортное средство движется по двум рельсам, а не по одной балке.

Вед.: Есть ли какие-нибудь инновации в этой подзаряжаемой батарее, чтобы не перегревались кабели?

Р.Х.: Да. Когда мы строили трамвайную линию в городе в 2007 году, я спросил своего главного инженера, почему мы продолжаем устанавливать столбы и контактные провода по линии. Ведь есть технологии аккумуляторных батарей. Почему бы не установить их в трамваях? Он ответил, что это можно сделать, но батареи будут настолько тяжелыми и займут столько места, что для пассажиров его не останется. Но технологии с тех пор значительно продвинулись вперед. Как в отношении SkyWay, так и по всему миру. Сейчас есть батареи, которые можно устанавливать в стальное колесо SkyWay диаметром около 350 мм. Такая батарея заряжается за 20 секунд на остановке и обеспечивает движение на следующие 20 километров.

Вед.: Каковы ваши планы? Насколько мне известно, вы хотите сначала построить демонстрационный участок трассы.

Р.Х.: Я говорил с некоторыми людьми об этом проекте, и они очень впечатлены им, поддерживают мою идею. Но они хотят видеть что-то действующее. В Восточной Европе уже строят демонстрационный проект прототипа. Наш участок трассы будет длиной 500 метров с подвижным составом,двигающимся вверх на холм Университета Флиндерс. Это будет для меня возможность показать людям, как это выглядит. Если хотите узнать подробности, можете сесть в самолет и отправиться в Беларусь.

Вед.: Вы говорите, что ваш участок длиной 500 метров будет идти от студенческого городка Бедфорд Парк вверх до Университета Флиндерс и Медицинского центра.

Р.Х.: Точнее он будет идти до нижней парковочной площадки, где соединится с будущим продолжением железнодорожной линии Тонсли.

Вед.: Понятно, это значит, что система SkyWay не будет пересекаться с расширением железнодорожной линии Тонсли, а будет служить как её окончание – правильно я понимаю?

Р.Х.: Да, верно.

Вед.: То есть, это будет конечная станция на расширенной железнодорожной линии Тонсли, где пассажиры будут высаживаться?

Р.Х.: Правильно. В случае, если у вас есть автомобиль, вы можете оставить его на имеющейся парковке и добраться до университета по надземной системе.

Вед.: Кстати, говорят, что строительство этой системы обойдётся в \$13 млн?

Р.Х.: Да, это то, над чем мы все работаем, так как мы заложили эту сумму в бюджет.

Вед.: Правда, что Университет Флиндерс не предоставляет финансирование проекта?

Р.Х.: Это так. Мы проводили переговоры с Университетом о проекте, о том, чтобы получить участок земли для реализации его строительства, но я не просил финансовой поддержки ни со стороны Университета, ни со стороны Правительства. На данный момент нас поддерживают международные инвесторы, с которыми мы будем продолжать работать над осуществлением

проекта. Мы направимся в Беларусь через несколько недель, чтобы проработать все детали проекта.

Вед.: Вы будете решать там финансовые вопросы?

Р.Х.: Нет. Мы рассчитываем привлечь к финансированию компании из частного сектора. Если будет принято решение продлить эту трассу в будущем, мы надеемся заинтересовать инвесторов. Мы собираемся строить общественный транспорт, и это может привлечь частные компании.

Вед.: Это программа «Завтрак». Вы слушаете Рода Хука, рассказывающего об идее в небе под названием SkyWay. Он является директором компании «Род Хук и Ассошиэйтс». Вы в самом деле надеетесь построить эту дорогу? Но ведь это потребует денег. Чертежи могут быть прекрасными, но для их воплощения требуется финансирование.

Р.Х.: Деньги любят перемещаться. У нас есть средства для разработки проекта. Но нам требуется международное инвестирование для строительства этого объекта. Нам трудно будет получить его, если мы не развернем информационную кампанию. Я собираюсь посетить разные страны, показать и рассказать там о том, что мы намереваемся сделать в Австралии. Я считаю, что инвесторы мирового масштаба заинтересуются тем, что происходит в Австралии.

Вед.: Вы говорили, что ваша дорога сможет перевозить до миллиона пассажиров в год. В основном это будут студенты. Они будут платить за проезд?

Р.Х.: Это не входит в мои намерения. Если студентам придется платить за проезд вверх на 500 метров, они могут быстро отказаться от этой услуги. Для меня главное в том, чтобы продемонстрировать работу дороги, а не делать на ней деньги.

Вед.: Кто-нибудь еще делает такой проект? Почему вы должны ехать в Беларусь? Возможно, чтобы узнать больше об этой технологии. Но у них же должна быть своя программа по демонстрационному проекту на холмах Беларуси.

Р.Х.: Я сам побывал у них на строительстве такого объекта. Это технология, которая раньше или позже придет в Австралию, и в нее нужно будет инвестировать. Она была разработана в Беларуси, это не моя технология. Между нами заключен договор. Там строится демонстрационный центр. Я поеду туда, чтобы еще раз осмотреть его и обсудить вопросы по строительству такого короткого участка в Австралии.

Вед.: Вы получите финансовую поддержку от Университета?

Р.Х.: Нет, мы договорились, что они предоставляют нам землю. Мы будем проводить лекции для студентов технических факультетов, и это будет хорошо для Университета.

Вед.: Как стало известно вчера, правительство Австралии выделяет 0,5 миллиарда долларов на развитие трамвайного транспорта, а общая сумма по транспортному проекту составляет 3 миллиарда долларов. Вам нужно 13 миллионов. Не хотите ли вы получить гораздо больше из этой общей суммы с целью дальнейшего развития вашего проекта?

Р.Х.: Это возможно. У нас новая технология, новая стабильность, мы не нарушаем экологию, не мешаем автомобильному и железнодорожному транспорту. Наш демонстрационный участок будет гораздо более дешевым, чем традиционные железнодорожные или трамвайные линии.

Вед.: Спасибо, Род Хук. Мы говорили о SkyWay. У нас в гостях был Род Хук – директор компании «Род Хук и Ассошиэйтс», бывший руководитель Департамента транспорта, планирования и инфраструктуры.