

Дорогие швейцарские железные дороги | Le chemin de fer est cher à la Suisse

Auteur: Татьяна Гирко, [Берн](#) , 30.01.2014.



На счету железных дорог Швейцарии - немало чудес инженерной мысли
©myswitzerland.com

Один из вопросов, на который швейцарцам предстоит ответить на референдуме 9 февраля, касается финансирования и благоустройства железнодорожной сети ([FAIF](#)). Предлагаем вернуться в прошлое и окинуть взглядом результаты предыдущих голосований на похожие темы.

|
Alors que les Suisses s'apprêtent à voter le 9 février sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIF), retour sur les précédents débats et votations sur le sujet.
Le chemin de fer est cher à la Suisse

Широкая сеть железных дорог, проникающая даже в наиболее труднодоступные уголки маленькой альпийской страны, – особый повод для гордости швейцарцев и восхищения путешественников из других стран. Функционирование компании SBB-CFF-FFS, отвечающей за большую часть пассажирских и грузовых перевозок на территории страны, всегда привлекает повышенное внимание. Особенно учитывая тот факт, что ее основным акционером является Конфедерация.

Требования к качеству предоставляемых услуг высоки, а за [опозданиями](#) (прибытие в пункт назначения более чем на три минуты позже указанного в расписании времени) внимательно следят общественность и пресса.

Правительство раз в четыре года определяет основные приоритеты развития железнодорожной сети Швейцарии, а Федеральное собрание фиксирует максимальную сумму расходов на финансирование SBB-CFF-FFS. Этот показатель учитывается при составлении годового бюджета Конфедерации. Государственные средства, в первую очередь, направляются на содержание действующей инфраструктуры и ее расширение в соответствии с текущими потребностями, а также развитие в ногу с техническим прогрессом. Более амбициозные проекты финансируются в рамках специальных программ Конфедерации и кантонов. Об этом говорится в Законе «О федеральных железных дорогах», вступившем в силу 20 марта 1998 года.

Вопрос, вынесенный на референдум, который состоится через десять дней, касается плана правительства выделить на развитие инфраструктуры железных дорог 6,4 млрд франков. Об этом проекте и предлагаемых источниках его финансирования мы [уже писали](#). А сейчас предлагаем вам проследить, какие еще крупные проекты получили одобрение или были отвергнуты жителями Конфедерации в течение последних 25 лет.

1987 год: 57% голосующих одобрили концепцию Rail 2000. Первоначальная смета



составила 5,4 млрд франков.

1992 год: 63,6% швейцарцев поддержали план строительства новых железнодорожных трансальпийских веток (NLFA). На реализацию туннелей [Сен-Готард](#) и [Лечберг](#) изначально планировалось выделить 15 млрд франков.

1998 год: вышедший из-под контроля рост расходов привел к пересмотру сметы. В

1998 году 63,5% жителей Конфедерации поддержали идею формирования специального фонда для финансирования общественного транспорта (FTP), предназначенного для реализации крупных проектов.

Средства из этого фонда, срок действия которого рассчитан на 20 лет, направляются на финансирование проектов NLFA, Rail 2000, а также присоединение к французской сети скоростных железных дорог [TGV](#) и меры по повышению звукоизоляции. Первоначально предусмотренный размер инвестиций (по состоянию на 1995 год) составил 30,5 млрд франков. Первый этап Rail 2000, завершённый в 2004 году, обошёлся в 5,9 млрд франков.

2009 год: правительство выделило 5,4 млрд франков на финансирование фонда FTP. Второй этап проекта развития железнодорожной инфраструктуры находится в стадии реализации. Новый план развития (FAIF) предусматривает инвестиции на сумму 6,4 млрд франков на срок до 2025 года. Программа, разработанная правительством и получившая одобрение правительства, станет одним из объектов голосования 9 февраля 2014 года.

Что касается предложений, направленных на координирование общественного и автомобильного транспорта в рамках одного проекта, то им до сих пор не удавалось заручиться народной поддержкой. Планы правительства по созданию единой законодательной базы в этой сфере потерпели поражение в 1935, 1946 и 1991 годах. Во время последнего голосования только 37% швейцарцев одобрили инициативу, получившую название «за поощрение общественного транспорта», включавшую, среди прочих, требование принять меры для того, чтобы основной поток грузоперевозок приходился на железную дорогу.

В 2004 году 63% жителей Конфедерации отвергли контрпроект инициативе Avanti, авторами которой стали два клуба поддержки автомобилистов ACS и TCS. Основное их требование – обеспечение равноценного развития автомобильной и железнодорожной сети.

Так называемое «автомобильное лобби» неоднократно выступало против того, чтобы многочисленные налоги и сборы, которые платят сегодня владельцы личного транспорта, шли на развитие общественного транспорта. Результаты недавно прошедшего [референдума](#), на котором швейцарцы отказались повышать плату за пользование автострадами, пока подтверждают сложившуюся тенденцию: жители Конфедерации готовы тратить деньги на развитие железной дороги, если расходы не ложатся на плечи автомобилистов.

[Швейцария](#)

Статьи по теме

[Берну нужны деньги на дороги](#)

[Женевский вокзал будет расширяться под землей, а не на поверхности](#)

[Сколько будут стоить опоздания швейцарским железным дорогам?](#)

[Швейцарские железные дороги предлагают путешествовать стоя](#)

[Вагоны-рестораны – от Старбакс до высокой кухни](#)

[Когда в Швейцарии появится метро?](#)

Source URL:

<http://www.nashagazeta.ch/news/politique/dorogie-shveycarskie-zheleznye-dorogi>