

## ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

Современный мегаполис просто невозможно представить себе без снующих туда-сюда автомобилей и мотоциклов, следующих по маршруту автобусов, троллейбусов и трамваев, несущегося под землей метро. Да и в прошлые века улицы городов были запружены каретами, повозками, телегами, верховыми лошадьми, даже паланкинами. Правда, в те времена обладателями транспорта были в той или иной степени обеспеченные люди –

прочим же приходилось передвигаться пешком.

Впрочем, уже несколько сотен лет назад возникла идея транспорта, которым может воспользоваться каждый желающий. И в городах по всему миру появилась разнообразная извозчики, рикши и даже наемные портшезы. Однако их все же нельзя было назвать общественным транспортом в современном понимании – скорее это напоминало такси. Так долгое время работали

не только городские кэбы и пролетки, но и междугородние дилижансы и почтовые кареты, у которых не было регулярного расписания.



Первый маршрутный транспорт появился 18 марта 1662 года в Париже при «короле-солнце» Людовике XIV. Многоместная карета предназначалась для тех, у кого не было возможности обзавестись собственным экипажем. Правда, когда в первом общественном транспорте запретили ездить людям низкого сословия, предприятие пришло в упадок: богатые предпочитали личные кареты.

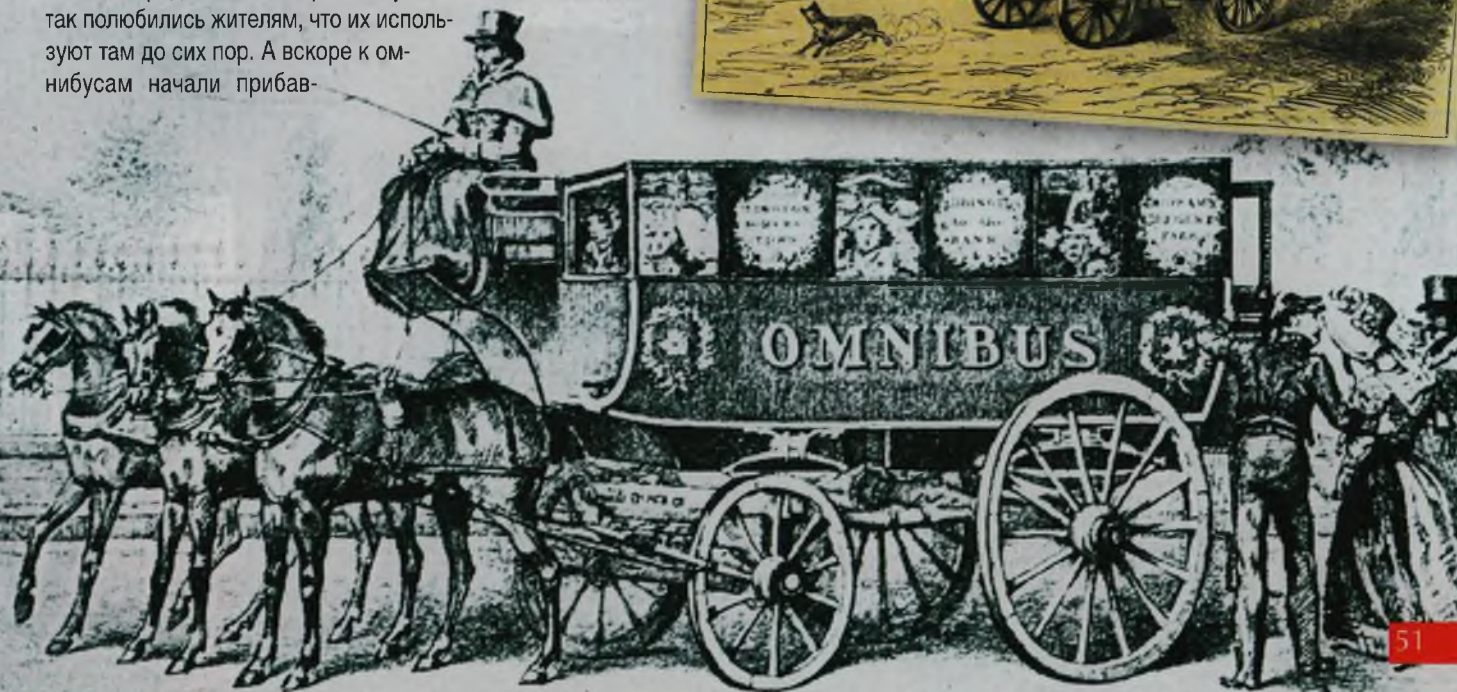
А вот первый маршрут общественного пассажирского транспорта, названного впоследствии омнибусом, что значит «для всех», появился во французском Нанте в 1826-м. Отставной офицер Станислас Бодри открыл баню и мельницу на самой окраине города и, чтобы привлечь побольше клиентов, стал доставлять их на окраину в большой повозке, вмещавшей 10 – 20 человек. Однако вскоре он заметил, что далеко не все пассажиры доезжали от центра города до бани или мельницы – многие сходили по дороге, добравшись до интересующего их места. Тогда-то он и понял, что общественный транспорт вполне востребован и на этом можно неплохо заработать, и открыл еще несколько маршрутов.

Уже в 1830-м первые омнибусы появились в Санкт-Петербурге, а в 1832-м – в Лионе и Бордо. Чтобы сделать повозку еще более вместительной у некоторых омнибусов оборудовали открытый второй этаж, так называемый империал, проезд на котором стоил дешевле. Через некоторое время эти предшественники современных автобусов стали популярны повсеместно, а в городе Санта-Клара на Кубе они так полюбили жителям, что их используют там до сих пор. А вскоре к омнибусам начали прибав-

ляться новые виды общественного транспорта.

В 30-х годах XIX века в Балтиморе в США появились первые конки – по сути дела, те же омнибусы на конной тяге, но поставленные на рельсы. Эти предшественники трамваев, с одной стороны, были ограничены лишь теми маршрутами, где были проложены пути – металлические колеи, по которым карету могли тащить всего две лошади. С другой стороны, конки были вместительней – до 40 пассажиров – и дешевле омнибусов, а потому пользовались едва ли не большей популярностью у горожан, так что вскоре практически у всех конных трамваев появились свои империалы – двойные скамьи на открытой крыше вагона.

К середине XIX века конки были распространены практически во всех крупных городах Старого и Нового Света. А к концу столетия длина путей конно-железных дорог в США составляла 9 тыс.





километров, в Германии – более 1200, и даже в крошечной Швейцарии было проложено около 30 км рельсов. И лишь в 1920-х годах конки постепенно начали уступать место электрическим трамваям, отправляя упряжных лошадей на покой.

С внедрением эклектического транспорта популярность стал набирать и монорельс, известный еще с 1821 года. Долгое время этот вид транспорта считался ненадежным, а потому большой популярностью у пассажиров не пользовался. Однако с началом XX века дешевый, бесшумный и куда более простой в строительстве, чем метрополитен, он сумел завоевать свое место среди общественного городского и, главное, пригородного транспорта. Линии монорельса, построенные полвека или даже век назад, до сих пор функционируют в некоторых городах по всему миру – например, в Сиэтле, Лас-Вегасе, Дортмунде, Дюссельдорфе и Москве. Но популярнее всего монорельс был и остается в Азии. Только в Японии существует 8 линий монорельсовых поездов, составляющих реальную конкуренцию метро. Свой монорельс есть в Куала-Лумпуре, Сингапуре, ОАЭ, Тегеране, Джакарте, Малайзии и Китае.

К концу века списки городского общественного транспорта пополнил и троллейбус, впервые появившийся в 1882 году в Германии



в пригороде Берлина. Он, сочетая в себе все достоинства трамвая и автобуса, очень быстро стал популярен и до сих пор не утратил свои позиции по всему миру.

Однако вслед за конками, трамваями и омнибусами на улицы городов выехали и автомобили, тесняя конный личный транспорт – кареты и двуколки. Поначалу этот вид транспорта многим казался просто опасным развлечением для чудаковатых богачей. Однако, когда Генри Форд сделал авто общедоступным, это стало настоящей транспортной революцией. Его величество автомобиль начал триумфальное шествие по планете.

Растущий спрос породил предложение: все новые автоконцерны предлагали свою продукцию по разумным ценам, и вскоре автомобиль перестал быть роскошью и стал просто средством передвижения. Однако купить автомобиль – лишь полдела. Его надо было где-то парковать, на нем надо было ездить. А значит, спрос на автомобили породил и спрос на автостоянки, потребовал модернизации и расширения дорог, улиц и проспектов. Но даже перестроенные улицы не могли вместить всех, так что через некоторое время автомобилистам пришлось столкнуться с обратной стороной комфорта и свободы перемещений – покорным стоянием в многочасовых пробках. По подсчетам специалистов, такая проблема возникает в любом городе, как только на каждую тысячу жителей начинает приходиться 300 и более автомобилей. Первыми, еще в 1920-х, с пробками столкнулись жители мегаполисов США, а к 60-м эта проблема докатилась и до Европы.

Общественному же транспорту на перегруженных автомобилями улицах практически не осталось места – ему пришлось в буквальном смысле уйти в подполье. Эта идея и раньше приходила в головы муниципальным властям: первые линии метро появились в крупных городах еще в XIX веке, чтобы хоть как-то разгрузить заполненные транспортом улицы исторических центров, не спроектированные для плотного трафика. Первый поезд метро проехал по подземному туннелю под Лондоном 10 января 1863 года, в 1872-м метрополитен появился в Берлине, а в 1878-м сеть городских железных дорог, правда, на этот раз не подземных, а наоборот, на эстакадах, заработала и в Нью-Йорке. А вскоре из-за заполнивших улицы городов автомобилей метро стали строить во всех крупных городах. Сегодня во всем мире насчитывается 188 систем метро в 56 странах и 175 городах. Оставшийся же на поверхности общественный транспорт обслуживает лишь треть всего их пассажиропотока.

Но и это не решило проблему пробок. Автомобильный поток в Лондоне сегодня движется медленнее среднего велосипедиста. Водители Лос-Анджелеса и Нью-Йорка проводят в пробках по



90 часов в год. А последние британские исследования показали, что лондонский автовладелец тратит более 100 дней своей жизни на поиск места для парковки. Однако постоянные пробки и необходимость проектировать, расширять и возводить все новые стоянки, проезжие части, развязки и эстакады – далеко не единственная проблема, вызванная растущим числом автомобилей. Города задыхаются от выхлопных газов и смога, да и утилизация сломанных и ненужных машин является большой проблемой.

Но жители больших городов все же не отказались от личных авто – казалось, общественный транспорт навсегда уступил им пальму первенства. Однако всего один случай, произошедший в 2005 году, сумел наглядно показать всему миру, насколько любой крупный город зависит от муниципальной транспортной





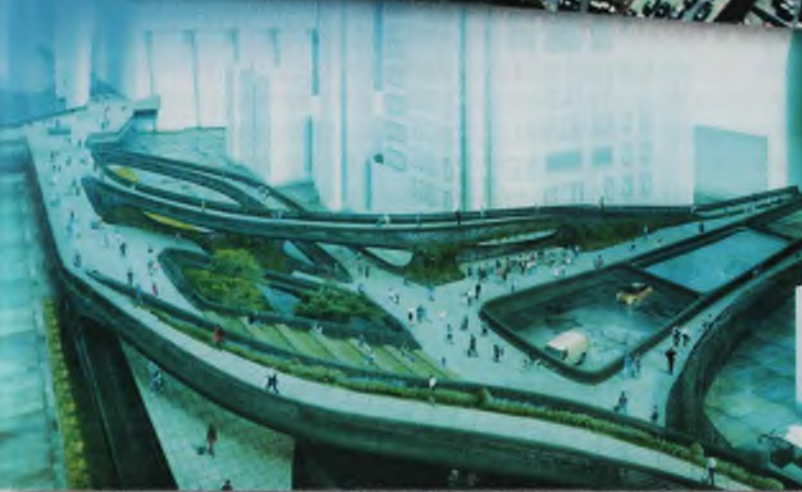
системы. Случилось это в Нью-Йорке во время всеобщей забастовки транспортников, начавшейся 20 декабря 2005 года. В первый же день из-за закрытия метрополитена дома вынуждены были остаться порядка 7 млн. жителей города. Когда в понедельник утром они подходили к входам в метро, на всех дверях видели лишь замки и надписи «Станция закрыта по случаю забастовки. Счастливых праздников!». Поймать такси в тот день было задачей практически невыполнимой, так что кому-то пришлось отправиться к месту работы пешком или на велосипедах, остальные же просто вернулись домой. В результате всего за один день городская экономика потеряла около 400 млн. долларов. Тем же, кто имел собственный автомобиль для поездок за город или за покупками, пришлось отправляться на работу на нем. Не справившиеся с таким наплывом улицы мегаполиса встали намертво, и тысячи человек оказались заперты в многочасовых пробках. И эта проблема, в свою очередь, принесла городу еще больше убытков.

Второй день забастовки был ничем не лучше первого – этот случай, названный впоследствии «Нью-Йоркский двухдневный пред Рождественский кошмар», часто вспоминают социологи и урбанисты, рассказывая, как важен общественный транспорт для нормального функционирования любого мало-мальски крупного города. Именно тогда всем стало ясно, что совершенствование инфраструктуры для автомобилистов не решит всех транспортных проблем. Урбанисты считают, что строительство более широких дорог и новых стоянок приведет лишь к увеличению числа автомобилей на улицах, а значит, потребует нового расширения автострад и еще большего количества парковочных мест. И этот процесс может продолжаться до бесконечности. *«Требуется прыжок через голову существующей действительности, а не продолжение курса на строительство все новых и новых эстакад»*, – в один голос твердят ученые. И добавляют, что будущее логистики крупных городов за общественным, а не частным транспортом.



И действительно, от строительства новых дорог и паркингов и расширения другой автомобильной инфраструктуры постепенно отказываются и в Европе, и в Соединенных Штатах, которые не зря называют страной мегаполисов. И такое муниципальное сдерживание автомобильного спроса постепенно приносит свои плоды. По подсчетам социологов, за последние 25 лет количество жителей больших городов, которые предпочитают общественный транспорт частному, превысило 40 – 45%. В то время как в конце прошлого века их было не более 25%.

Кроме того, специалисты предлагают для усовершенствования системы транспортного сообщения и многие другие проекты, которые с каждым годом внедряются в десятках и сотнях городов по всему миру. Они считают, что люди легко откажутся от использования личных автомобилей, если создать разнообразные альтернативы. Началось все с того, что в 1999 году увидела свет книга известного американского урбаниста Вукана Вучика «Транспорт в городах, удобных для жизни». Сам Вукан Вучик никогда не был только теоретиком – он немало поспособствовал развитию транспортной урбанистики и не раз консультировал транспортные ведомства по всему миру. Благодаря ему жизнь горожан стала комфортнее не только в США, где он сотрудничал



с министерством транспорта, но и в Перте, Риме, Белграде и Пекине. С тех пор десятки учеников Вучика работают над проектами, призванными улучшить городскую транспортную систему. Одно из направлений, которое разрабатывается урбанистами, называется CarFree city – «Город без автомобилей». Его цель – создавать удобные для жизни и передвижения города, в которых люди не пользуются личными машинами, но ездят на общественном транспорте, ходят пешком или катаются на велосипедах. В 1996 году даже вышла одноименная книга Дж. Кроуфорда, в которой он подробно описал свой проект идеального города без авто. В соответствии с этим планом все необходимые человеку объекты, вроде магазинов или кабинета врача, должны находиться на расстоянии 5 минут ходьбы, а расстояние между любыми двумя точками в этом городе можно преодолеть на общественном транспорте меньше чем за 35 минут. Впрочем, систему CarFree city продвигают и в уже существующих городах, призывая власти и самих автомобилистов постепенно освобождать городскую черту от личного транспорта.

Кое-где уже сегодня есть районы, куда запрещено въезжать на автомобиле – так называемые CarFree-зоны. Чаще всего это исторические центры, улицы которых изначально не предназначались для передвижения по ним большого числа автотранспорта. Например, с 2015 года в Осло многие центральные улицы переведены в статус пешеходных зон и велодорожек, а в центре города даже на автомобильных дорогах запрещена парковка. Чтобы компенсировать жителям и гостям города отсутствие личного автотранспорта, там продлены трамвайные линии, снижены цены на проезд в общественном транспорте, а тем, кто собирается купить электровелосипед или самокат,





дают льготы и субсидии. В результате этой модернизации воздух в Осло стал одним из самых чистых в Европе. Примером города без автомобилей может служить и итальянская Венеция. Автомобили приезжие оставляют на больших парковках за пределами города, а затем отправляются туда пешком или на общественном транспорте: на поезде, автобусе или речном трамвайчике. А в центре Мадрида с осени 2018 года запрещено движение любых автомобилей, кроме тех, что принадлежат жителям этого района, спецтранспорта и электромобилей.

Порой за роскошь пользоваться автомобилем жителям больших городов приходится даже платить. С 2007 года проезд днем или вечером через центр Стокгольма стоит в зависимости от времени суток от 15 до 35 крон. Бесплатно прокатиться здесь можно лишь с полуночи до 6:30 утра.

И все эти меры существенно улучшают жизнь горожан. Ведь по данным барселонского Института глобального здоровья, из-за вредных веществ, выбрасываемых в воздух автомобилями, в мире ежегодно заболевают и гибнут 184 тыс. человек. Потому в Париже для борьбы со смогом и загазованностью власти приняли решение о временном запрете движения автомобилей с четными или нечетными номерами по определенным числам месяца. Это сразу же позволило снизить загрязненность воздуха на 30%. С тех пор подобная мера время от времени вступает в силу, а жителям центральных районов Парижа запрещено пользоваться автомобилями в выходные дни. А в Мехико, Афинах и Риме собираются вскоре запретить дизельные автомобили.

По результатам компьютерного моделирования, сделанного экологом Одри де Назелл из Имперского колледжа в Лондоне, выходит: если заменить все автомобили в мегаполисах развитой системой общественного транспорта, здоровье горожан окрепнет в 30 раз — из-за улучшения экологии и значительного сокращения количества ДТП. Ведь сейчас под колесами автомобилей ежегодно гибнут более миллиона человек, а 78 млн. получают разной степени тяжести травмы. Эту теорию полностью подтверждает испанский город Понтеведра, в центре которого автомобильное движение запрещено еще с 1999 года. С тех пор там не было зарегистрировано ни одного случая гибели или причинения серьезного вреда здоровью человека в ДТП.

На волне отказа от личного автотранспорта архитекторы даже начали проектировать новые города. Инфраструктура для личного транспорта в них не предусмотрена вовсе. Именно таков один из пригородов китайского города Чэнду, прозванный Большим городом. Со временем в нем поселится от 80 до 100 тыс. жителей, но при этом тут нет ни одной парковки или магистрали, ведь будущий город раскинется на площади всего в 1 км<sup>2</sup>, так что из любой его точки в другую можно будет дойти пешком за 10 — 15 минут. Зато предусмотрено множество велодорожек и воздушных мостов, связывающих небоскребы. А чтобы добраться в Чэнду, надо будет воспользоваться



не авто, а продуманной современной системой общественного транспорта.

А в городах, где отказ от личных авто на постоянной основе по тем или иным причинам пока невозможен, периодически проводят так называемые дни без автомобиля, когда горожан настоятельно просят оставить машины на парковках всего на один день и воспользоваться общественным транспортом. Исследования показали, что в такие дни содержание удушающей двуокиси азота вдоль крупных магистралей снижается в среднем на 40%, других вредных веществ в воздухе – на 35 – 70%, а уровень шума падает на 5%.

Конечно, городским властям надо было, помимо прочего, предложить автомобилистам и некую альтернативу. Так, во многих городах появились велопарковки и целые сети велопрокатов и байкшерингов. Так что любой желающий может не только отправиться в гости или на работу на собственном велосипеде, не ломая голову, где же его потом оставить, но и недорого взять двухколесного коня в аренду на время, порой даже просто на улице с помощью смартфона. Первая такая сеть велопроката появилась в 1990-е в Копенгагене и других городах Северной Европы в порядке эксперимента. Опыт был признан удачным, и спустя 10 лет в Вене открыла свою сеть велопроката компания JCDecaux. А вслед за ней в мае 2005 года стартовал проект Cuslocity, в рамках которого велопрокаты были открыты во всех крупных городах Европы. Только в Париже в 2007 году были установлены 1202 велостанции, на которых содержали и обслуживали 20 тыс. велосипедов. А не так давно сеть байкшеринга – «Колобайк» – стартовала и в Беларуси. Эти проекты сумели наглядно показать, что жители больших городов с удовольствием используют велосипеды не только для занятий спортом и прогулок, но и вместо личных автомобилей – чтобы добраться до работы или доехать от дома до ближайшей станции метро или станции городской электрички.

К сожалению, во многих городах велосипеды вряд ли станут решением всех транспортных проблем, ведь они могут использоваться только в теплое время года и в хорошую погоду. Но и эту проблему планируют решить, запустив по примеру байкшеринга проекты каршеринга. Теперь быстро и легко, нажав пару кнопок на смартфоне, можно ненадолго одолжить не только велосипед, но и автомобиль. По статистике, на каждый прокатный автомобиль приходится около 7 – 8 поездок в день, при этом у 70% пользователей каршеринга есть собственные автомобили. То есть один автомобиль из системы проката заменяет как минимум 5 личных, которые не выезжают на переполненные городские улицы.

Однако просто запретить использование автомобилей или заменить их велосипедами или общественными автомобилями из системы каршеринга – лишь полдела. Перед урбанистами стоит и задача повысить привлекательность общественного транспорта. И они неплохо с этим справляются. Так, архитектурное бюро Нор-



мана Фостера под лозунгом «Ждать автобуса не должно быть скучно» придумало новый тип остановки, в павильоне которой ожидающим транспорта людям доступны и интерактивные средства навигации, и быстрый доступ в интернет, и обогрев, и бесплатная телефонная связь. Такие ультрасовременные остановки уже установлены в Милане, Праге, Сеуле, Париже, Ташкенте.

Кроме того, использование общественного транспорта поощряется десятками других способов. Например, пассажиры получают скидки на единые проездные документы и бесплатные транспортные ваучеры в обмен на оставленные на стоянках на окраине города автомобили. При этом автобусы, троллейбусы и трамваи становятся все комфортабельней, а их маршруты – все более разветвленными и удобными, во многих видах общественного транспорта пассажирам предлагают развлекательные программы, бесплатный доступ в интернет и многое другое. И все это постепенно дает результаты – с каждым годом процент жителей мегаполисов, пересевших из личных автомобилей на общественный транспорт, становится все больше.

Но когда общественный транспорт, казалось, должен был триумфально вернуться в жизнь буквально каждого жителя мегаполиса, пандемия COVID-19 сместила все карты. Теперь личный автомобиль – не только средство передвижения или признак статуса, но и своеобразный способ соблюдать социальную дистанцию, что в общественном транспорте делать довольно затруднительно. И как теперь изменится система городских перевозок, покажет лишь время. Впрочем, списывать общественный транспорт со счетов не стоит: однажды он уже вернул свои позиции, и высока вероятность того, что он сделает это снова.

*Екатерина Градовская*

