

13 способов борьбы с пробками

Москва стоит всегда. Питер — почти всегда. Екатеринбург и Новосибирск, Нижний и Краснодар, Самара и Казань, Челябинск и Ростов стоят в пробках все чаще. Наши города столкнулись с проблемой, которую в мире решают уже давно. БГ собрал все известные способы борьбы с неизбежным злом

Опубликовано в № 2 (175)

Сингапур. Искусственное ограничение числа автомобилей

Действует с 1990 года

Сингапурский способ борьбы с пробками считается одним из самых эффективных в мире, но при этом никто пока не пытался его копировать — он слишком антидемократичен и тоталитарен. Государство, во-первых, ограничивает число продаваемых в стране машин, а во-вторых, взвинчивает цены на них до заоблачных высот.

Чтобы купить в Сингапуре машину, необходимо сначала на специальном аукционе (проводится в интернете — на сайте уполномоченной государственной структуры) приобрести квоту на использование соответствующего транспортного средства в течение 10 лет. Ежемесячно на аукционе разыгрывается 12 000—13 000 разрешений. Сейчас средняя цена квоты на легковушку составляет \$7 800, но в 1997 году, до кризиса, цена квоты доходила до \$39 000. Кроме квот есть еще ввозная пошлина для автомобилей. Она составляет 41% от стоимости, из-за чего Toyota Corolla у местного дилера в самой бедной комплектации стоит как минимум \$35 000, а за скромный Mercedes C-класса просят от \$88 000. Но это еще цветочки. Самое страшное — сбор за первую постановку на учет автомобиля, неважно, нового или подержанного. Он составляет 140% от рыночной стоимости машины. Ну а всему вдогонку — прогрессивная шкала дорожных налогов. Короче, чтобы купить себе первую машину, пусть это будет та же Toyota Corolla, нужно заплатить более \$100 000.

После этого ужаса прочие ограничения для сингапурского водителя уже не так страшны. На острове действует электронная система оплаты проезда по некоторым скоростным дорогам-фривеям во время пиковых нагрузок утром и вечером. Над въездами на эти участки стоят арки с сенсорами. Каждый автомобиль обязан иметь устройство под специальную смарт-карту, на которую водитель заранее кладет деньги. Иностранцы обязаны арендовать прибор и купить карту при въезде на территорию Сингапура. При проезде под аркой с карты автоматически списывается стоимость пользования дорогой (\$0,30—1,30). Если машина проскочила под аркой, не оплатив дорожный сбор (недостаточно денег на смарт-карте), ее задний номер фотографируется и отправляется в вычислительный центр. Там его распознает компьютерная программа, и нарушителю отправляется требование об оплате плюс штраф — \$6,50. Если оплаты не последовало в течение 28 дней, штраф увеличивается до \$46. Во столько же, кстати, обойдется въезд на платный фривей машины, не оборудованной считывающим устройством.

Как отслеживают нарушителей

Благодаря островной изоляции и честной полиции купить машину в обход квот и налогов в Сингапуре невозможно. В коротком своде правил и дорожных провинностей на сайте местной дорожной полиции даже не указано наказание за езду на незарегистрированной машине или без номеров. Если же подобное произойдет, можно легко представить, какое возмездие постигнет нарушителя, если пользование мобильным телефоном во время вождения карается штрафом в \$650 или 6 месяцами тюрьмы.

Все дороги находятся под постоянным видеонаблюдением. Сингапурская полиция оснащена по последнему слову техники, хорошо оплачена и не особо церемонится при выдаче штрафов и повесток в суд. Кроме того, сингапурские госслужащие имеют устойчивую репутацию честных и не коррумпированных людей: различные рейтинги постоянно ставят Сингапур в первую десятку наименее взяточемких стран в мире и на первое место в Азии.

Альтернатива

Сделав автомобиль недоступным для многих жителей Сингапура, власти позаботились об общественном транспорте: метрополитен и автобусы в Сингапуре очень удобны и работают без перебоев. Лучшая же замена личному автомобилю — дешевое такси. По Сингапуру сейчас ездят 23 500 таксомоторов семи частных компаний. Все работают только по счетчикам и по единым расценкам, хотя с 1998 года государство перестало регулировать цены. Поездка обходится в сумму от \$2 до 7. Единственное, на что жалуются пассажиры, — очереди в выходные на посадку в такси возле супермаркетов. Здесь придуман обходной маневр: можно вызвать машину по телефону, заказ обходится всего лишь в лишний доллар.

Результат

При таких финансовых нагрузках машину себе могут позволить только очень состоятельные люди. Автопарк города растет строго запрограммированно — на 3% в год. Всего в Сингапуре 800 000 машин и мотоциклов на 4 484 000 жителей (178 машин на 1 000 жителей). Это выдающийся по скромности показатель для страны с ежегодным ВВП на душу населения \$28 400. При довольно активном дорожном строительстве и применении других мер борьбы с заторами (например, госучреждения начинают работать в разное время, чтобы служащие не выезжали на улицы одновременно) властям удается справляться с трафиком. Сингапур считается одним из самых благополучных мегаполисов в смысле уличного движения.

Лондон. Платный въезд в центр города

Действует с 2003 года

Платная зона, в которую вошли улицы исторического центра города, включает несколько районов: Сити, Вест-Энд, Вестминстер и Сохо. Если машина въехала, выехала или двигалась по будням с 7.00 до 18.30 внутри зоны, ее владелец должен до 22.00 оплатить ежедневный сбор, составляющий £8 (\$15,70). Автобусы, микроавтобусы с лицензиями, мотоциклы, такси, велосипеды, машины аварийных служб и автомобили, работающие на альтернативных видах топлива, освобождены от оплаты. Жители зоны (136 000 человек) платят 10% от тарифа. Оплату можно вносить через интернет, кассы некоторых магазинов, по телефону или с помощью SMS-сообщений. Платить можно вперед — за неделю, месяц или год (£40, 176 и 2 000).

Как отслеживают нарушителей

Передвижения в платной зоне контролируют 230 видеокамер: 180 стационарных на въездах и выездах, остальные установлены на крышах спецмашин, расставленных внутри «платного кольца».

Изображение передается в центр обработки, где компьютер распознает номера и составляет списки «посетителей». По истечении платежного срока компьютерная программа отсеивает неплательщиков. Если деньги не внесены до 22.00 в день поездки, оплата повышается до £10 (\$19,60), если не уплачены до полуночи следующего дня, владельцу машины отправляется по почте штраф — £50 (\$98).

Понятно, что уйти от ответственности, не заплатив за проезд или не будучи оштрафованным, гражданину Великобритании не удастся: система взимания хорошо отлажена. Другое дело иностранцы. Энтузиасты «антизонного» движения первым делом убедились, что система не узнает, например, номера Швейцарии. Также компьютер можно сбить с толку грязными или поврежденными номерами. Впрочем, в Лондоне намного строже следят за чистотой автомобильных номеров, чем самого автомобиля.

Результат

Система контроля обошлась бюджету города в \$400 млн. Когда ее вводили, многие утверждали, что ощутимых улучшений для движения в центре города спустя некоторое время после первого шока не будет. Но по официальным отчетам транспортного ведомства Лондона сейчас количество машин в центре уменьшилось на 10—15%, при этом нагрузка на метро и другой общественный транспорт существенно не увеличилась. Неожиданный эффект получился для торговли. Спустя полгода после введения системы во всех магазинах на Оксфорд-стрит продажи упали на 8% относительно аналогичных торговых улиц Большого Лондона. На это особо упирали конкуренты мэра Кена Ливингстона на выборах 2004 года. Но мэра переизбрали, и 28 февраля 2007 года к существующей зоне присоединится соседняя, примерно такая же по размеру. Ливингстон, который открыто заявил, что ненавидит машины и, будь его воля, запретил бы их полностью, прет напролом, несмотря на то что все последние соцопросы фиксируют отрицательное отношение лондонцев к идее расширения платной автозоны.

Афины. Четный-нечетный номер

Действует с 1982 года

Система, введенная в Афинах, проста. Машины, номера которых заканчиваются четным числом, могут ездить по четным числам месяца, нечетным — наоборот. Правило действует только в рабочие дни.

Как отслеживают нарушителей

Соблюдение правила «чет-нечет» полиция контролирует визуально, то есть не очень хорошо. Камер на каждой афинской улочке нет, поэтому штрафуют тех, кто попался на глаза. Минимальный штраф за выезд в неправильный день — €72. Кроме того, никто не запретил афинянам покупать несколько машин. В итоге 44% афинских семей владеют двумя машинами, а 17% — тремя. В ходе опроса, проведенного Афинским университетом экономики и бизнеса, многие жители признались, что купили машины именно для того, чтобы избежать ограничений.

Результат

Запретом власти добились скорее обратного эффекта: вторая или третья машина в семье — чаще всего старая, полуразвалившаяся легковушка, списанная в Западной Европе. Чистота воздуха и состояние памятников истории, разрушающихся от смога, ради которых, собственно, и вводили запрет, от этого только страдают. К тому же с парковкой в центре Афин творится настоящий ужас. Не помогли похожие ограничения и бразильскому Сан-Паулу. Там действует еще более экзотический запрет. По понедельникам в часы пик (с 7.00 до 10.00 и с 17.00 до 20.00) на улицы запрещено выезжать машинам с номерами, заканчивающимися на 1 и 2, по вторникам — на 3 и 4 и т.д. Однако полиция не в состоянии контролировать это ограничение. «График — ад, парковка — кошмар, определение полосы движения просто отсутствует: где есть место, там и еду», — так отзываются европейцы о вождении автомобиля в экономической столице Бразилии.

Рим. Ограничение доступа автомобилей в центр города

Действует с 1994 года

Зона ограниченного движения автомобилей в Риме — *Zone a traffico limitato* — это часть исторического центра Рима к востоку от Тибра площадью 4,6 км² (примерно два московских Китай-города с Кремлем). Зона была номинально создана в 1989 году, но только с 1994 года муниципальная полиция начала контролировать въезд в район.

Запрет действует в рабочие дни с 6.30 до 18.00, в субботу — с 14.00 до 18.00. Разрешение на въезд бесплатно получают жители зоны. Остальные, кому необходимо въезжать в зону по роду деятельности, например, врачи с офисами в центре или сотрудники промышленных предприятий, должны доказать необходимость своего присутствия там в дневные часы, предоставить некоторое количество документов и заплатить от €55 до 600 за разрешение и дополнительно за парковку.

Кроме того, на территории Рима действуют еще три зоны с различными ограничениями на движение автомобилей по экологическим показателям — внутри кольцевой железной дороги, в зоне «зеленого пояса» и внутри кольцевой автодороги.

Как отслеживают нарушителей

С октября 2001 года большинство въездов в зону стала контролировать электроника. Вместе с официальным разрешением машина получает электронный блок для установки в автомобиль со смарт-картой — бесконтактный пропуск. Проезжая в зону, машина проходит под контрольными воротами, больше похожими на обычный уличный фонарь, и датчики считывают данные пропуска. Если машина въехала без пропуска, ее номер фотографируется и отправляется в полицию. Штраф за разовый самовольный въезд в зону — €78 (\$105).

Римляне, естественно, придумали способ обмануть систему. Об этом говорят цифры: в настоящее время на въезд в зону выдано около 155 000 разрешений, а за день сюда въезжает всего 70 000 машин. 8 000 платных пропусков было выдано грузовикам, подвозящим товар в зону. Бесплатно их получили 30 000 жителей, 30 000 автобусов, 29 000 чиновников и автомобилей спецслужб и... 50 000 инвалидов. Спрашивается: что такому количеству инвалидов делать в историческом центре? Правильно, нечего. Электронный пропуск, конечно, привязан к номеру автомобиля, но не вызывает

при проезде «чужой» машины срабатывания фотокамеры. То есть номера реально проехавших машин не сопоставляются с данными базы пропусков.

Результат

По официальным данным, интенсивность движения в ZTL снизилась на 20% после введения электронной системы контроля. При этом на 6% выросла нагрузка на общественный транспорт. В целом ситуация пока устраивает и власти, и жителей Вечного города, хотя электронного контролера часто лихорадит. Например, водители жалуются, что иногда им выписывают сразу 6 штрафов за единственный 6-минутный проезд по зоне.

Лос-Анджелес. Совместное использование автомобилей (Carpool)

Действует с 1970-х годов

Движение Carpool зародилось стихийно — через объявления в газетах люди находили компанию для путешествий, чтобы сэкономить на горючем и дорожных сборах. Особенной популярностью такие совместные поездки пользовались в США и Австралии, где путешественникам нужно покрывать огромные расстояния. С появлением интернета движение получило второе дыхание. В последние годы власти Соединенных Штатов увидели в этом способ регулирования дорожного трафика и призывают соседей и коллег по офису использовать совместно одну машину для поездок на работу. Для легковых автомобилей с загрузкой больше одного человека выделяют особые полосы движения, позволяющие объезжать дорожные заторы в часы пик.

Способ имеет ограниченное применение — компании пассажиров с трудом складываются и легко рассыпаются. Но популярность этого способа передвижения постепенно растет. Впрочем, прогнозировать его результаты пока никто не берется.

Цюрих. Автомобиль в аренду

Действует с 1948 года

Система, при которой парк легковых или грузовых автомобилей находится в совместном пользовании нескольких водителей, впервые появилась в Швейцарии. В компактной стране додумались, что если одному человеку машина нужна в основном для поездок на работу, второму — для самой работы, а третий использует автомобиль только в выходные, то для этого вполне подойдет всего один автомобиль. Водители платят аренду, а машинами владеет и распоряжается государственный, корпоративный или частный хозяин, который обслуживает машины, планирует график и распределяет время использования между своими клиентами в зависимости от их потребностей. В различных формах система применяется уже более полувека, но в последнее время, как и в случае с Carpool, благодаря информационным технологиям она получает все большее распространение. Сейчас во всем мире насчитывается около двухсот операторов, которые предоставляют подобные услуги в шестистах городах мира.

Результат

Этот способ оказывает мало влияния на сами пробки, скорее существенно уменьшает количество припаркованных на улицах автомобилей.

Мешает развитию этого способа и естественное наличие у человека чувства собственника. Пока что недостаточное количество людей относятся к автомобилю как к тележке в супермаркете. К слову, автомобиль Smart делался именно с прицелом на бурное

развитие подобного сервиса. Финансовые проблемы компании, которая существует только благодаря поддержке DaimlerChrysler, свидетельствуют, что время коллективной собственности на автомобили еще не пришло.

Вена. Ограничение мест под парковку, ограничение времени парковки, система перехватывающих парковок

Действует с начала 1990-х годов

Проблему пробок в Вене попытались решить с помощью ограничения на парковку. Власти посчитали, что, убрав машины с обочин улиц, они заметно увеличат их пропускную способность. В разных районах Вены введены специфические ограничения на длительность парковки. Например, в первом, центральном, с 9.00 до 19.00 запрещено парковаться дольше чем на полтора часа. В других районах парковка разрешена в промежутке с 9.00 до 20.00 не более чем на два часа. Если нужно выгрузить багаж, за стекло кладется лиловый талон на 10 минут бесплатной стоянки. Стоянку нужно оплатить, предварительно купив специальные разноцветные парковочные ваучеры (каждые полчаса стоят €0,40), заполнить и положить один из них под лобовое стекло. Чтобы припарковать машину надолго, в городе есть 17 перехватывающих парковок. Они находятся недалеко от автобанов, подходящих к Вене, и одновременно от остановок общественного транспорта. Сутки стоянки там обойдутся в €2,70.

Как отслеживают нарушителей

Наказание за неправильную парковку составляет от €14 до 36 (как правило — €21). За порядком следит специальная парковочная инспекция. Машину, оставленную в запрещенном месте, эвакуируют. Очень похожие, с небольшими вариациями, меры по ограничению мест под парковку при ее высокой стоимости есть практически в любой европейской столице. Особо выделяется Амстердам. Там в центре можно стоять только два часа, а по истечении этого срока машины эвакуируют, причем жители уверяют, что эвакуаторы специально поджидают, когда истечет лимитированное время, и действуют молниеносно.

Результат

Власти уверяют, что нагрузка на центр снизилась на 20% и отнесена на периферийные магистрали.

Мельбурн. Платные скоростные шоссе в черте города

Действует с 1999 года

По официальным данным, в Мельбурне, втором по величине городе Австралии, только 7% горожан передвигаются на общественном транспорте (для сравнения: в Москве — 80%). Остальные жители предпочитают автомобили. Мощная дорожная сеть, естественно, не могла справиться с такими потоками. Около десяти лет назад власти города приняли решение о строительстве двух скоростных магистралей, которые должны были соединить в единую систему несколько подходов к городу фривеев. Заказ был отдан коммерческой структуре. В результате было построено 22 км новых платных скоростных дорог, включая два длинных тоннеля (3,6 и 1,4 км).

Как ловят нарушителей

Автомобилист может стать абонентом платных фриреев CityLink, может оплачивать каждую поездку отдельно (от \$1,50 до 4,50) или купить «проездной» на сутки или уикенд (\$10). Плату за проезд собирают без остановки машины. Платить можно по телефону, через интернет или на некоторых автозаправочных станциях. Абонент получает электронный прибор для установки под лобовое стекло автомобиля, который опознается детекторами при проезде машины под аркой на автостраде, и со счета водителя списываются деньги за проезд. Если машина прошла под контрольными воротами без прибора, ее номер фотографируется. На оплату разового проезда дается трое суток, по прошествии которых начисляются пени. Если проезд не оплачивается в течение 14 дней, дело передается в полицию штата Виктория, которая присылает владельцу машины штраф — от \$31 до 77 в зависимости от суммы долга.

Результат

Новые платные дороги ощутимо помогли движению, но их работа, к сожалению, сопровождалась регулярными скандалами и обвинениями в излишнем стяжательстве. У компании, которая построила и обслуживает платные фриреи, уже успели украсть базу данных с номерами кредитных карт, затем некачественными оказались автомобильные приборы, не сигнализовавшие о севших батарейках, в результате чего 94 абонента были вынуждены заплатить штраф.

Рейкьявик. Всемирный день без автомобиля — World Carfree Day

Действует с 1996 года

Строго говоря, движение Carfree впервые появилось еще во время нефтяного кризиса 70-х годов. Уже позже в трех городах Европы, самый известный из которых — столица Исландии, были организованы акции зеленых Carfree, а затем проект Евросоюза «Город без моего автомобиля», переродившийся в Европейскую неделю мобильности. С тех пор 22 сентября во множестве городов мира проводится World Carfree Day. В 2006 году в этой акции приняли участие 1 500 городов в 40 странах мира. Как правило, все мероприятия проходят при активной поддержке властей.

Способы проведения «антиавтомобильного дня» самые разные — перекрываются улицы, проходят велосипедные демонстрации, иногда мэрия на несколько часов запрещает передвижение автомобилей во всем городе или в какой-то его части, предлагая всем ездить на велосипедах, роликах или на общественном транспорте. Где-то устраивают концерты и фестивали — опять же, на перекрытых для автомобильного движения улицах. Общая цель этих мероприятий — показать, насколько лучше — свободнее, красивее и чище — может быть город без автомобилей.

Антиавтомобильное движение явно набирает силу, в первую очередь усилиями зеленых и городских муниципалитетов, разглядевших в пропаганде альтернативных способов передвижения лишнюю возможность пересадить людей на общественный транспорт. У тех же, кто в силу упрямства или по необходимости остается 22 сентября за рулем, зеленые праздники вызывают только озлобление: перекрытые улицы неминуемо приводят к диким заторам.

Сеул. Единая интеллектуальная система управления движением в городе

Действует с начала 1990-х годов

Внедрение интеллектуальных транспортных систем стало ежедневной головной болью властей крупных городов и фактически превратилось в самостоятельную

отрасль науки. Не только Сеул, готовившийся принять Олимпийские игры, а практически каждый промышленно развитый город начал интересоваться достижениями высоких технологий и вкладывать деньги в улучшение условий движения автомобилей. В результате практически каждый европейский поселок может похвастаться системой управления светофорами, настроенной в зависимости от времени суток, погоды, наличия занятий в школах и еще десятка факторов, а уж про столицы и крупные мегаполисы говорить нечего.

Основа всех интеллектуальных транспортных систем — непрерывный сбор информации о загруженности дорог, скорости потоков, авариях и условиях для движения машин (в Южной Корее, например, используют все, что придумано на этот счет,— различные датчики в асфальте и вдоль дорог, видеокамеры с программами распознавания числа машин, измерение автомобильного потока по числу мобильных телефонов, находящихся у водителей и пассажиров). Собранная о потоках машин информация предварительно обрабатывается. Затем либо выдается в радиозфир, онлайн на интернет-ресурсы и дорожные указатели-табло, становясь дополнительным средством навигации для водителей, либо используется для регулирования движения. Следующей ступенью становятся приборы спутниковой навигации для автомобилей, в которые поступает информация о заторах и возможных вариантах объезда, изменяемые дорожные знаки и указатели, управление из единого центра фазами работы светофоров, ну а в конечном итоге — системы, полностью управляющие дорожными потоками без участия человека. К этому и пришли в Сеуле, создав за несколько лет Национальную систему управления движением автомобилей. Во всем столичном регионе компьютер обчисляет все штатные и внештатные ситуации и реагирует на тысячи факторов, влияющих на движение автомобилей.

Препятствий при создании системы всего два — законодательные и финансовые. Видеонаблюдение и фоторегистрация нарушителей не очень вяжется с принципом неприкосновенности личной жизни. Например, во Франции после введения системы контроля скорости радарными резко подскочило число разводов — на рассылаемых на дом владельцам машин штрафных фотокарточках супруги слишком часто обнаруживали посторонних лиц. Теперь радары ставят только так, чтобы они сфотографировали задний номер машины.

Результат

Строго говоря, известно, что система никогда не решает проблему пробок, но обходится значительно дешевле строительства дорог. Например, из двухмиллиардного транспортного бюджета мэрия Сеула тратит ежегодно примерно десятую часть на развитие информационных технологий.

Вашингтон. Полосы с реверсивным движением

Действует с 1903 года

Суть этого способа проста: одна или несколько полос посередине дороги меняют свое направление в зависимости от увеличения числа машин в часы утреннего и вечернего трафика. Устройство таких полос — обычное дело в Северной Америке и Австралии, изредка встречается в Европе. Чаще всего реверсивные полосы делают в узких местах дороги, не поддающихся расширению, — на мостах и в тоннелях, но есть и многокилометровые автобаны, на которых утром и вечером машины едут в разных направлениях.

Отходящая от Белого дома Коннектикут-авеню — не самая длинная, но, наверное, самая знаменитая улица, где действует реверсивная полоса. По ней можно двигаться в одном направлении с 7.00 до 9.30 и в обратном — с 16.00 до 18.30. Технически реверсивные полосы устраивают несколькими способами. Самый простой — специальная дорожная разметка, а над полосами дороги вывешиваются светофоры, разрешающие или запрещающие выезд на полосу в соответствующее время. Бывает, что потоки разделяются разными видами барьеров, которые меняют дорожные службы. Иногда барьеры строятся стационарно, а контролируются только въезды и выезды на полосы.

Как отслеживают нарушителей

Штраф за выезд на реверсивную полосу в Вашингтоне — \$100. Надеяться, что нарушения не заметят, не стоит — полиции в столичном федеральном округе Колумбия достаточно. К тому же все дороги увешаны камерами наблюдения — только на Коннектикут-авеню их четыре.

Результат

Реверсивные полосы при их продуманном устройстве хорошо помогают справиться с пиковыми нагрузками на дороги. Единственный минус — безопасность. В Америке реверсивные полосы прозвали «дорогой самоубийц». Хватает случаев, когда водитель не обращает внимания на реверсивный светофор и происходит лобовое столкновение машин, в котором выжить меньше всего шансов.

Париж. Создание выделенных полос для движения автобусов, улучшение условий общественного транспорта в ущерб автомобильному

Действует с 2000 года

Последнее десятилетие мэрия Парижа стремится сделать и так довольно популярный общественный транспорт города еще более привлекательным для горожан, дабы те как можно реже пользовались личными автомобилями. Одно из изобретений — полосы общественного транспорта, которые стали в массовом порядке вводить по основным магистралям города с 2000 года. Отделенные от остальной части дороги разметкой, а иногда невысокими бордюрами, они предназначены для движения автобусов и такси. По замыслу мэрии, выделение привилегированных коридоров для автобусов должно устранить их основной недостаток с точки зрения пассажира — то, что они стоят в пробках вместе с машинами. Тогда автобусы стали бы ходить как поезда — по расписанию.

Как наказывают нарушителей

Средний штраф за выезд и движение по автобусной полосе — €35, но по решению судьи можно лишиться прав. Полиции в городе достаточно, водители не рискуют выезжать на полосы. Чего не скажешь о мотоциклистах, которые, впрочем, на парижских дорогах ведут себя так, будто им никакие правила не писаны.

Результат

Сейчас в городе 41 километр экспресс-коридоров, автобусы ходят по расписанию, но двигаются они все равно медленнее, чем метро. При этом автомобильные заторы на дорогах существенно увеличились. Когда из-за пробок блокируются перекрестки, встают и автобусные полосы. Последние опросы общественного мнения показывают

недовольство и раздражение парижан транспортной политикой властей, а социологи предсказывают провал нынешнего мэра Бертрана Деланоэ, если он рискнет выдвинуться на второй срок.

Нью-Йорк, Токио. Антипробочная планировка города и постоянное строительство дорог

В каком-то смысле двум самым крупным городам двух самых крупных автомобильных держав повезло: у них нет тяжелого для современного мегаполиса багажа — исторической застройки. Экономическая столица Соединенных Штатов молода, а Токио практически полностью был разрушен землетрясением в начале прошлого века. То есть архитекторы, проводившие улицы, уже знали, что такое автомобиль.

Нью-Йорк и Токио первыми прошли через огонь, воду и выхлопные трубы пробок. Большинство методов борьбы с ними — платные парковки, платные дороги и тоннели — применяются в этих городах уже давно. Но самое главное — их изначальная приспособленность к автомобильному движению.

Главное ноу-хау Нью-Йорка — квадратные кварталы и система парных односторонних улиц. При такой планировке у водителя почти всегда остается возможность свернуть на перекрестке и объехать затор по параллельной улице. Вообще же, квадратная планировка города — чисто американское изобретение, так устроено большинство американских городов. Еще одна американская выдумка — разделение движения автомобилей на местное и транзитное. Там быстро поняли: сколько ни расширяй улицы, их все равно заполнят автомобили. Поэтому над старыми дорогами начали прокладывать по эстакадам транзитные магистрали, выводящие машины из городов.

Японцы, следуя своей идеологии постоянных постепенных улучшений, ничего экзотического не изобретали. Они просто методично строили дороги и развязки, которые покрывают, иногда в пять слоев, территорию Большого Токио. В конце концов, после того как они охватили все построенное спутниковой навигацией, системами регулирования движения, совместили дороги с местными и региональными скоростными автобанами, им ничего не осталось, как начать делать как можно более комфортные автомобили, чтобы стоять в них в пробках.