

Как мегаполису освободиться от пробок? Зарубежный опыт



Любовь Петрухина, «Правда»



Что оставалось делать несчастному дорожному полицейскому из китайского города Баотоу, когда бестолковые водители, устроив мертвый затор на перекрестке, никак не желали обращать внимания на его инструкции. Громко призывая Небо в свидетели своих невероятных усилий, Вэнь Юншэн рухнул на колени посреди перекрестка и стал неистово молиться. И тогда скопившиеся в беспорядке автомобили перестали гудеть, водители прекратили браниться — у них просто отвисла челюсть. Пробку удалось «разрулить».

Конечно, трогательно, однако дорожные пробки, от которых стонет весь мир, одними молитвами решить не удастся. В пробках изнывают и москвичи, и ньюйоркцы, и парижане, и сингапурцы. И каждая страна стремится разобраться с этой «чумой XXI века» по-своему. Где-то строят «умные дороги», где-то выдворяют водителей из центров мегаполисов, где-то регулируют движение «рублем», а где-то уповают на помощь Неба — как видим, во всех смыслах этого слова.

Причем не нужно думать, что идеи, достойные фантастических блокбастеров, озвучиваются только где-нибудь в высокотехнологичной Японии. В Москве предложен «совершенно новый и нигде еще не реализованный» проект строительства дорог, проходящих... по крышам многоэтажек. «ШтрассенХауз» — немецкая находка, сможет решить проблему пробок, уверены сторонники проекта.

Как именно эта «футуристическая» идея будет претворена в жизнь, не совсем ясно. Объясняя технологию, ее разработчики употребляют словосочетания вроде «дополнительные, невидимые, бесперекрестные, бесшумные дороги с односторонним движением». Понятно лишь то, что на высоте 12 метров поверх нежилых зданий предполагается провести эстакады, по которым будут нестись автомобили. И делать это они будут «невидно и неслышно», благодаря шумоизолирующим экранам.

А как с автомобильными пробками борются в разных странах? Если москвичи, к примеру, застревают в заторах в основном в начале или конце рабочего дня, то в Париже в пробке можно и заночевать. Несчастный житель Лос-Анджелеса проводит в «пробках» по 56 часов в год, а агрессивное вождение после заторов уносит больше жизней, чем пьяные на дорогах. В год потери от затруднения движения на дорогах Бельгии составляют примерно 114 миллионов евро, а в самих пробках бельгийцы, вместе взятые, проводят по девять миллионов часов.

Неудивительно, что каждая страна стремится решить эту проблему по-своему.

Первое, с чего начали власти многих европейских городов — ограничили въезд в город грузового транспорта. А что ему там делать, если большинство магазинов перебирается на окраины, спасаясь от дорогой аренды? А материалы на городские стройки и прочий «крупняк» можно развозить и ночью.

Во некоторых городах Юго-Восточной Азии армия менеджеров и чиновников уже и не помышляет, чтобы во время рабочего дня отправиться по делам на личном или служебно

авто. Вместо этого они резервируют по телефону или через компьютерную сеть миниатюрный электромобильчик. На специальном стенде им выдается пластиковая карта — ключ от машинки. На ближайшей стоянке водитель берет свое средство передвижения а когда доберется до места, электромобиль отправится на подзарядку. За день этим компактной успевают попользоваться человек 5-8 человек.

Похожая схема действует в некоторых мегаполисах США. За 300 долларов в месяц, включая бензин, страховку, ремонт и даже химчистку салона, американец из Станфорда может получить ключи от новенькой «Хонды». Он сможет пользоваться ею полный уикенд, а также вечером и утром. С началом рабочего дня он оставит машину на стоянке а через полчаса машину оттуда заберет другой человек, кому она нужнее днем, чем вечером. К шести вечера они снова поменяются местами. Таким образом, припаркованнь машин, мешающих проезду в городе, становится значительно меньше.

А в Лондоне на водителей влияют «рублем», верней, «фунтом». Сначала плата за въезд в центр города составляла £5 (примерно 250 руб.), но через два с половиной года была повышена до £8. Сотни видеокамер считывают номера у всех машин, въезжающих по рабочим дням в центральную зону. Если в результате компьютерной проверки выясняется, что водитель не заплатил при пересечении границы центральной зоны искомые пять фунтов, его ждет солидный штраф. Такие меры позволяют, по подсчетам властей, сократить число машин на 15%. Возможность поездки в центр Лондона для тех, кто ее ценит дешевле £8, закрыта. Они, а вместе с ними и общество, только выиграют, если останутся дома.

Афины борются с пробками иначе: по чётным дням владельцы машин с чётными номерами могут беспрепятственно разъезжать по городу, а по нечётным дням, соответственно, это право предоставляется владельцам машин с номерами нечётными. Говорят, это тоже значительно разгружает улицы.

Один из самых оригинальных и элегантных вариантов придумали, разумеется, в Японии. Все элементарно — в условиях катастрофической нехватки земли не надо больше строить дороги. Кому они нужны, если можно просто летать?

Решением проблемы должны стать стартовые площадки для автомобилей, чем-то напоминающие нос российских авианосцев. Водитель, разгоняет свой автомобиль до максимальной скорости и...стартует. Все остальное за него делает устойчивое регулируемое магнитное поле, которое по невидимом желобу напряжения со скоростью около 200 км в час переносит автомобиль до другого края дороги, где его встречает специально оборудованная посадочная площадка. Расстояние между стартовой площадкой и пунктом приземления может быть сколь угодно велико.

В настоящее время в Токио ведется строительство первой очереди магнитных трасс, которые позволят навсегда решить проблему пробок. А в свете того, что японцы уже построили по схожей технологии поезд, способный превышать скорость света, идея с «летающими» авто в Стране восходящего солнца не кажется такой уж фантастической.

Как, впрочем, и мысль о том, что недалек тот день, когда автомобильный маршрут, как это принято у авиаторов, нам с вами придется согласовывать заранее, с учетом загруженности магистралей. На въезде в город пересаживаться на электромобили и покупать проездные на пользование дорогой, как сейчас мы делаем это для метро А за неожиданные выезды платить по тройному тарифу.