

ЭКСПЕРТ

Лука Гуала: Те, кто последует за Пермью, пойдут уже проторённой дорогой

Транспортный инженер из Италии рассказал «Новому компаньону» о своём участии в работе над мастер-планом и Генеральным планом Перми, а также о мировых тенденциях в транспортном планировании

Вадим Попов

— Лука, как вы оказались в Перми в первый раз и кто вас пригласил работать над транспортной концепцией мастер-плана города, а затем и над транспортной частью генплана?

— Всё просто. В период разработки мастер-плана и генплана Перми я работал в компании Systematica. Это целая команда, которая имеет большой опыт разработки стратегического видения по транспорту. Именно поэтому свой выбор на ней остановили специалисты из голландской компании КСАР, которая была приглашена для разработки мастер-плана и генплана Перми в целом. Руководителем проектной группы Systematica по разработке транспортных концепций развития Перми выступил я.

— Какое впечатление о транспортной системе города сложилось у вас в ходе первого визита в Пермь?

— Ещё до моего приезда в Пермь повсюду кипела работа над мастер-планом и уже было собрано множество информации о транспорте города, с которой я, естественно, ознакомился. Так что в ходе моего первого визита в Пермь у меня уже было хорошее теоретическое понимание транспортной системы города. Но когда я смог посмотреть на всё воочию, меня удивили две вещи. Во-первых, это процент использования общественного транспорта горожанами.

Приличное количество маршрутов, число трамваев, троллейбусов, автобусов, курсировавших по основным улицам. Это произвело очень положительное впечатление. Но был и отрицательный момент: плохое состояние системы общественного транспорта и хаос, который создавал на дорогах автотранспорт, личные автомобили.

— Как борются с классическими транспортными проблемами в мире и есть ли основания считать, что этот опыт применим в Перми, или же городу нужен свой особый путь?

— Подход к решению транспортных проблем очень серьёзно изменился с конца XX века. И этот новый подход, который очень серьёзно сдвигает акценты в пользу общественного транспорта, особенно применим к Перми и другим российским городам. По целому ряду причин.

Конечно, Перми нужно искать свой путь в рамках стратегии, которая основана не на приоритете личного автотранспорта, но в данном случае речь не идёт о том, что следует переходить грань разумного. Очевидно, что развивать связанность города следует точно не за счёт пешеходной инфраструктуры и качества общественного транспорта. Подход

XX века заключался в том, чтобы бороться с пробками за счёт расширения дорог и инвестирования в инфраструктуру для частных авто. Но так как это дорогое удовольствие и эта инфраструктура занимает много пространства как для передвижения, так и для паркинга, оно неизбежно отнимается у других функций.

Этот классический подход критиковался, начиная с 1980-х годов. В итоге сейчас каждый европейский муниципалитет идёт в сторону того, чтобы усилить качество пешеходной инфраструктуры, использование общественного транспорта, использование велосипедов там, где климат позволяет, безопасность всех пользователей уличного пространства, даже если это ограничивает свободу людей использовать автомобиль, где и когда они хотят.

— Многие пермяки, простые обыватели (как автомобилисты, так и те, кто пользуется общественным транспортом), эксперты, наконец, многие политики и бизнесмены считают идеи мастер-плана неприменимыми к Перми. Для них сократить расширение дорожной инфраструктуры в городе за счёт ставки на общественный транспорт — утопия. Что скажете в ответ?

— Абсолютно нет никакого подтверждения тому, что увеличение количества дорог снизит интенсивность движения. С другой стороны, научно подтверждено противоположное.

Представьте: у вас есть успешный ресторан, который всегда полон. Приходят люди, чтобы поужинать, но не могут найти место. Поэтому они либо остаются дома, либо идут в другой ресторан. Как вы поступите? Наверное, ещё добавите столы. Если вы добавите столы, то, как думаете, у вас будет больше или меньше посетителей? Понятно, что вы ожидаете увеличение посетителей. В идеале вы даже хотите, чтобы все ваши новые столы всегда были заняты.

В транспорте точно такая же история. Если вы строите новые дороги, вы получаете дополнительный поток. Особенно если автомобилизация растёт. И многие автомобили, выезжающие на вновь построенные дороги, — это авто тех людей, которые перестали пользоваться общественным транспортом. В результате последний продаёт меньше билетов, следовательно, меньше денег остаётся на его ремонт, на поддержание качества и количества услуг, которые в итоге сокращаются. Соответственно, складываются все условия, чтобы подстегнуть и так идущий процесс пересадки людей на личные автомоби-

ли. В итоге растёт транспортный поток, муниципалитет планирует строить всё больше дорог. Круг замкнулся.

Несмотря на то что мастер-план производит впечатление чего-то очень идеалистического (здесь я могу компетентно рассуждать только о транспортной стратегии), отмечу, что генплан является более реалистичным документом. Но при этом ни то, ни другое не является научной фантастикой. Эти документы предлагают нечто, что реализовано во множестве западных городов. И эти документы стремятся адаптировать это к реальности российского города.

Например, транспортная стратегия учитывает необходимость строительства новых дорог, нет такого, что мы принципиально против их строительства. Мы учли и перспективу строительства ещё одного моста через Каму, внутренних магистралей, соединяющих разные концы города. При этом, однако, в качестве компенсации мы предусмотрели целый ряд мер по защите центра города от чрезмерно интенсивного дорожного движения и, в особенности, от транзитного потока.

— Многим совсем не нравится ставка на трамвай как основной вид общественного транспорта, к которому у большинства пермяков, мягко говоря, скептическое отношение. Что скажете в ответ?

— Пожалуй, пермяки не любят свой общественный транспорт в принципе. Я в ходе множества своих приездов в Пермь также часто на нём ездил и согласен, что нынешнее его качество оставляет желать лучшего. С другой стороны, что я ценю в транспортной системе Перми — так это её возможности по «связыванию» города.

Конечно, когда мы делали ставку на трамваи в Перми, мы предполагали, что это будет подвижной состав куда более качественный, чем нынешний. Это могут быть современные европейские сдвоенные трамваи, которые могут перевозить по 400 пассажиров. На трамвайных линиях европейских городов, обслуживаемых такими машинами, даже в час пик нет такого, что люди стоят, как сельди в бочке.

Если транспортная система улучшается в качестве, она будет привлекать большее количество пассажиров, что, в свою очередь, приведёт к увеличению выручки от продажи билетов. Соответственно, транспортная система должна вырваться из этого порочного круга, когда понижение качества услуги вызывает вслед за этим снижение количества пассажиров и выручки, что приводит,

в конечном счёте, к коллапсу. Вместо этого надо создать не порочный круг, а благоприятный. Но для его запуска, безусловно, необходимы серьёзные начальные инвестиции.

— Вы заговорили про инвестиции. Но ведь критика мастер-плана и генплана во многом основывается на тезисе, что меры, прописанные там, не по карману бюджету Перми и что разработчики просто не соотнесли возможности казны со своими проектами...

— Меры, которые предлагают мастер-план и генплан, не дороже многоуровневых развязок, которые колоссально дороги в строительстве. Но при этом мало кто спорит с подобными проектами.

Во многих случаях одна из причин строительства многоуровневых развязок или расширения дорог — это создание рабочих мест. Поэтому в восприятии многих людей создание многоуровневых развязок — это хорошо потраченные деньги. Плюс они якобы снимают проблему пробок. Но можно продемонстрировать, что они вовсе не снимают проблему пробок или проблема решается лишь в краткосрочном периоде.

Если говорить о соответствии инвестиций муниципальному бюджету, мастер-план не предлагает количественного анализа. Но, разумеется, мастер-план и не предлагает очевидно нереальных мер, пусть в нём и нет стоимостных оценок. Зато они есть в генплане. Их делали специалисты Бюро городских проектов, и, насколько я знаю, все запланированные мероприятия были расположены на определённой временной шкале с тем, чтобы сделать их максимально реалистичными и выполнимыми.

— Помимо строительства новых трамвайных путей в мастер-плане предполагалось устранение троллейбусных линий. На первый взгляд, это странная мера. Троллейбус, в отличие от трамваев, может объехать препятствие, да и дорогостоящей прокладки рельсов не требует. Хотелось бы понять логику этой идеи...

— Во-первых, мы исходили из ситуации, что Пермь по мере реализации мастер-плана обзаведётся троллейбусами, трамваями и автобусами, которые куда более высококачественны, нежели сегодняшние. Высококачественные трамваи, которые поддерживаются в хорошем состоянии, никогда не ломаются. Трамваи в хорошем состоянии имеют срок службы в пять-шесть раз больше, чем у автобусов. Это невероятно надёжные машины.