

Автобус – самый горячий модный тренд

Но не старомодные автобусные маршруты. Мир переходит на bus rapid transit – системы скоростного автобусного транзита.

Города по всему миру переходят на новый вид общественного транспорта - bus rapid transit (BRT), сочетающий гибкость автобусных маршрутов со скоростью, комфортом и надежностью железнодорожных перевозок. О новом тренде рассказывает Пилар Кончи (Pilar Conci), редактор «The Wall Street Journal» в Буэнос-Айресе.

BRT-автобусы ходят часто и ездят быстро (благодаря выделенным полосам), кроме того, эта система предлагает пассажирам массу дополнительных возможностей. Небольшие и оборудованные в соответствии с новейшими технологическими тенденциями станции пришли на смену уродливым «скелетам» традиционных автобусных остановок. Торговые автоматы продают билеты и позволяют выбрать любой тариф, слегка приподнятая платформа облегчает посадку, а подключенные к GPS-сети табло с точностью до нескольких секунд предскажут вам время ожидания.

Объем перевозок действующих систем скоростных автобусов BRT

	Город	Пассажиров в день
1	Куритиба (Бразилия)	2 260 000
2	Богота (Колумбия)	1 700 000
3	Тегеран (Иран)	1 440 000
4	Гуанчжоу (Китай)	800 000
5	Стамбул (Турция)	700 000

В прошлом году по всему миру было построено 16 систем скоростного автобусного транзита, в настоящее время еще 49 находятся в стадии строительства. Они существуют и в некоторых городах США и Австралии, хотя в развитых странах пользуются меньшим спросом. Эта тренд популярнее в развивающихся странах Азии и Латинской Америки.

- BRT в будущем станет одной из главных альтернатив существующему общественному транспорту, особенно в городах с ограниченным бюджетом, - считает Уолтер Хук (Walter Hook), исполнительный директор Института развития транспорта и транспортной политики (Нью-Йорк).

Самой успешной считается BRT бразильского города Куритибы: ее протяженность около 45 миль, объем перевозок - более 2 миллионов пассажиров в день. Она выросла из трех автобусных маршрутов конца 1970-х, развивалась с учетом городского зонирования и способствовала промышленной и жилой застройке.

Скоростные автобусы в США приживаются медленно – отчасти из-за распространенности личных автомобилей, отчасти из-за того, что пассажиры предпочитают железнодорожный транспорт. Но трудности с финансированием новых железнодорожных проектов могут сделать системы BRT более привлекательными.

- Расходы на строительство 10 линий BRT приблизительно равны затратам на одну линию легкого метро (light-rail), - говорит Денис Найнбау (Dennis Hinebaugh), директор Национального института BRT в Центре исследований городского транспорта при Университете Южной Флориды.

На сегодняшний день системы скоростных автобусов действуют в пяти городах США: например, в Лос-Анджелесе (14 миль), Кливленде (7 миль), в Юджине, штат Орегон (4 мили). Еще от 8 до 10 проектов находятся в стадии рассмотрения, в том числе линии в Сан-Франциско и Чикаго.

Но есть критики, считающие BRT более подходящими для Латинской Америки:

- Железнодорожный транспорт не мешает передвижению людей на личных автомобилях, - говорит Энтони Перл (Anthony Perl), профессор Университета Саймона Фрейзера в Ванкувере (Simon Fraser University).

Тем не менее, даже он видит смысл в скоростных автобусах, если для них будут использоваться существующие магистрали:

- Я выступаю за эффективное использование дорожного пространства, но против строительства новых дорог. Если речь идет о строительстве, выгоднее сделать еще одну железнодорожную ветку.