

Секция «География»

**Развитие скоростных видов городского общественного транспорта США с
1970-х годов**

Степанов Павел Сергеевич

Студент

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический
факультет, Москва, Россия*

E-mail: pav.stepanov2012@yandex.ru

В начале XXI века в крупных городах России прослеживаются те же процессы, связанные с развитием транспорта, что и в городах США в середине прошлого века. По этой причине Россия сталкивается с теми же проблемами, что когда-то Соединенные Штаты: пробки, заторы, загрязнение городской среды. Таким образом, опыт американцев может стать полезным в ближайшем будущем.

В течение XX столетия США шли по пути автомобилизации, общественному транспорту была же отведена весьма скромная роль. Лишь в нескольких наиболее крупных городах имелся метрополитен, единственным же видом общественного транспорта в большинстве городов был автобус, который выполнял главным образом социальную функцию – перевозил граждан, которые в связи со своим физическим состоянием не могли водить автомобиль (например, дети и пожилые люди). Однако в 70-е годы, когда дальнейшая автомобилизация стала невозможной, когда города оказались, разделены на части множеством автомагистралей, а утреннее и вечернее многочасовое стояние в пробках стало обычным делом, власти городов стали искать альтернативные способы передвижения в городе. Таким образом, с начала 70-х годов в разных городах Соединенных Штатов начали появляться новые виды общественного транспорта, принципиально отличающиеся привычных для городов Америки. Этими видами общественного транспорта стали метрополитен, который начали строить в наиболее крупных городах и агломерациях США, скоростной трамвай (LRT), скоростной автобусный транспорт (BRT), а также монорельс, который представлен лишь как единичный случай.

К началу 70-х гг. XX века количество систем скоростного общественного транспорта в Соединенных штатах было весьма скромным. Всего насчитывалось 13 систем в 8 городах. Все города были приурочены к восточному побережью США и району Великих озер.

В Нью-Йорке и Чикаго это был метрополитен, причем в первом систем было две, а в Ньюарке и Новом Орлеане скоростной трамвай. В Кливленде и Бостоне к семидесятому году имелись оба этих вида скоростного транспорта. В Филадельфии же помимо вышеупомянутых видов (как и в Нью-Йорке, систем метрополитена тоже было две) был еще и скоростной автобусный транспорт, который здесь был открыт раньше всех остальных подобных систем в США почти на 40 лет.

В настоящее время количество систем скоростного транспорта достигло 52. Они находятся в 37 городах страны.

Открытие систем проходило неравномерно, как в пространстве, так и во времени. Так в 70-х гг. были построены лишь несколько систем в крупнейших городах Соединенных Штатов, преимущественно это были метрополитены. В 80-е годы большинство открывающихся систем располагались на западном побережье (штаты Калифорния и

Орегон). В 90-е пальму первенства у них перехватили города, лежащие во внутренних частях США. В 2000-х годах процесс строительства охватил уже всю страну.

Помимо временной и территориальной неоднородности, были различными также и причины, из-за которых было решено построить систему скоростного транспорта. Все города оказались разделены на три группы в зависимости от этих причин: креативные города, адаптивные города, а также города-консерваторы.

В креативных городах системы были открыты по объективным причинам: для решения конкретных проблем и задач, для усовершенствования городской среды наиболее рациональным способом.

Адаптивные города начали развивать скоростные виды транспорта, глядя на его положительные эффекты в креативных городах. Здесь инициаторами строительства выступали городские власти.

В консервативных городах власти, а часто и население, всячески сопротивлялась строительству скоростного транспорта, порой даже, если это было необходимо.

В распространении каждого типа городов также была выявлена территориальная дифференциация. Каждый из трех типов оказался характерен главным образом для определенной части США. Креативные города оказались на западном побережье страны, адаптивные во внутренних частях Соединенных Штатов, а консервативные на востоке США, особенно в южных штатах (например, Техас).

Также в ходе работы был выведен показатель — коэффициент интенсивности работы системы, который показывает, насколько велики потенциальные возможности системы. Этот индекс был рассчитан для каждой системы скоростного общественного транспорта. В результате чего было посчитано, насколько эффективно работает та или иная система. Часто оказывалось так, что системы в консервативных городах оказывались наиболее эффективными.

Таким образом, несмотря на то, что системы скоростного транспорта имеются во всех частях США, они часто отличаются друг от друга в соответствии со своим географическим положением.