

Вукан Вучиќ

ТРАНСПОРТ В ГОРОДАХ, УДОБНЫХ ДЛЯ ЖИЗНИ

КРИЗИС АМЕРИКАНСКИХ ГОРОДОВ И АГЛОМЕРАЦИЙ¹

Мы часто слышим, как вернувшиеся из Европы американцы расточают похвалы городам, которые они там посетили. «Почему у нас не может быть таких оживленных и красивых городов, как Брюссель, Мюнхен или Осло?» — спрашивают они. Примерно те же слова произносят американцы по возвращении в Детройт, Даллас или Сан-Хосе из Торонто и даже из некоторых городов Австралии и Восточной Европы. Американских туристов впечатляет человечность городских ландшафтов. В планировке всех этих зарубежных городов учтены интересы пешеходов, что, разумеется, способствует удобству пеших передвижений, как в торговых зонах, так и в жилых районах. При поездках по этим городам и при путешествиях между ними туристам нет необходимости брать автомобиль в аренду. Они перемещаются на различных видах общественного транспорта.

В агломерациях развитых стран², сети фривэев³ обычно гораздо скромнее, нежели в Соединенных штатах. В особенности это наблюдение верно

1 Фрагмент книги: Vukan R. Vuchic. *Transportation for Livable Cities*. New Brunswick, NJ: Center for Urban Policy Research, 1999. P. 1–23. Перевод с английского Александра Калинина, научная редакция Михаила Блинкина. Полностью книга готовится к выпуску в 2010 г. издательским домом «Территория будущего» в рамках серии «Университетская библиотека Александра Погорельского». — *Прим. ред.*

2 Здесь индустриально-развитые страны, в первую очередь, страны Западной Европы, Дальнего Востока, Австралия и Канада, называются странами, имеющими равный с США уровень развития, или, более коротко, развитыми странами.

3 Здесь и далее по тексту термин «freeway» воспроизводится посредством англицизма «фривэй», либо русского термина «скоростная автомобильная магистраль», не вполне эквивалентного англоязычному аналогу по причине заметных различий в национальных нормативно-правовых и проектных требованиях к автомобильным дорогам высоких технических категорий. Для фривэев обязательно разделение проезжих частей по направлениям, а также отсутствие пересечений в одном уровне и наличие контролируемого доступа. — *Прим. научн. ред.*

применительно к городам, вокруг которых эти агломерации формируются⁴. В большинстве случаев фривэи обслуживают периферию города и его пригороды, но не трассированы внутрь городских центров и /или кольцами вокруг них, как это сделано, к примеру, в Коламбусе, Хартфорде и Лос-Анджелесе. Хотя уровень автомобилизации в других развитых странах ниже, чем в Соединенных штатах, автомобилей там вполне достаточно для возникновения серьезных заторов. Вопрос, однако, в том, что здесь всегда есть разумная альтернатива стоянию в заторе — использование услуг общественного транспорта, существенно более качественному, чем в городах США. Планировка зарубежных городов не только обеспечивает безопасность пешеходов, но и стимулирует развитие пешеходных передвижений как таковых. Помимо прочего, в большинстве европейских городов создано огромное количество пешеходных улиц и площадей, при этом во многих из них происходит постоянное расширение зон, закрытых для автомобилей.

БОГАТАЯ СТРАНА С ДЕГРАДИРУЮЩИМИ ГОРОДАМИ

Нет сомнения в том, что, с точки зрения личного достатка, внушительная доля населения США значительно превосходит соответствующие группы в других развитых странах. Высокие жизненные стандарты, в том числе владение просторными домами, типичны для американских пригородов. Изобилие на уровне частного потребления, которое столь впечатляет иностранцев, приезжающих в Америку, резко контрастирует с низким уровнем развития объектов, коммуникаций и услуг общественного сектора, особенно в городах — центрах агломераций.

Случайные разговоры с американскими туристами, посетившими города развитых стран мира, показывают, что у всех этих людей складывается впечатление об очевидном превосходстве зарубежных городов по показателям удобства для жизни, разумности правил землепользования и социальным условиям. Проблемы американских городов, и в самом деле, очень глубоки. Многие из них находятся в состоянии экономического и социального кризиса, а иногда и в стадии физического разрушения. Проблемы особенно остры на обширных внутригородских территориях, окружающих центральные деловые районы, где живут 80 миллионов американцев, или 30% населения США. Более того, немалая часть внутригородских районов в таких городах, как Чикаго, Детройт и Лос-Анджелес пришли в упадок: здесь вы увидите тысячи заколоченных домов, улицы, тонущие в мусоре, и промышленные

4 Понятие «город» обычно применяют к традиционному городу, окруженному пригородами и незастроенными территориями, в совокупности составляющими агломерацию. В дополнение к этому строгому определению, понятие «город» используется мною и в более широком смысле, для обозначения урбанизированных (застроенных) территорий или агломерации в целом. Таким образом, обсуждение проблемы «столкновения городов и автомобилей» в этой книге охватывает также и территории агломераций, а не только центрального городского «ядра», вокруг которых они сформировались.

здания, разрисованные граффити. Жизнь в этих районах неразрывно связана с преступностью, наркоманией, вандализмом и нищетой.

Парадоксально, но в США, одной из самых богатых демократических стран мира, центры городов дают пристанище непропорционально большой доле тех 40 миллионов человек, которые живут ниже официально установленного уровня бедности. Такая концентрация бедного населения тесно связана с существованием обширных гетто и территориальным обособлением городских меньшинств, которые прозябают в состоянии, названном «апартеидом по-американски». Хотя бесчисленное количество американских законов запрещает сегрегацию, в большинстве агломераций она продолжает существовать де-факто по расовому и экономическому признакам.

Состояние городских районов, растут они или приходят в упадок, зависит от множества экономических, социальных и других факторов. Разнообразные «экономические эффекты централизации» — другими словами, повышение эффективности экономических и социальных функций, обусловленное близостью расположения — стимулируют концентрацию различных видов деятельности и, таким образом, ведут к созданию и последующему росту городов. С другой стороны, привлекательность владения собственным домом, социальные проблемы, ведущие к расслоению населения, и различные виды деятельности, требующие сравнительно больших пространств, способствуют децентрализации. Транспортный фактор также может оказывать влияние на централизацию или децентрализацию, в зависимости от преобладающего вида транспорта, налоговой политики и других аспектов. Характерное для многих людей безусловное предпочтение частного автомобиля, ведет к выбору места жительства в пригородах, а не в городских центрах. Перемещаться на автомобиле удобнее всего в районах с невысокой плотностью застройки и рассредоточенными объектами инфраструктуры, в то время как в густонаселенных районах и в городах, где основную ценность представляет пространство, более важную роль играет общественный транспорт и пешеходное движение, при этом негативные воздействия, которые оказывают здесь автомобили, особенно серьезны. Таким образом, *чем больше в том или ином городе используется общественный транспорт и пешеходное движение, тем больше, в сравнении с пригородами, он выигрывает в вариативности, удобстве и суммарных затратах на передвижения. Чем в большую зависимость от автомобилей попадает город, и чем дольше он пренебрегает альтернативными способами передвижения, тем выше вероятность упадка его центральных районов.*

В последние десятилетия американские города переживали период расползания с упадком центральных районов; затем наблюдалось обращение этого процесса вспять (так называемая «джентрификация»⁵, имевшая место

5 Облагораживание района (gentrification) — коренная реконструкция жилой застройки и социальной инфраструктуры городского района, находившегося ранее в состоянии глубокой стагнации. Сопровождается радикальным повышением качества и цены жилой недвижимости и, соответственно, ростом ипотечных, арендных и налоговых платежей. Вместо маргинальных слоев населения, типичных для

во многих городах, к примеру, в Нью-Йорке и Филадельфии); затем последовал новый этап расползания в пригороды. За миграцией населения последовало строительство пригородных торговых центров; несколько позже и бизнесы начали перебираться подальше от центра. На исход городского населения за пределы городов особенно сильно повлияли два фактора: высокий уровень преступности и низкое качество городских школ. Свой вклад в эту тенденцию вносит и более низкая, по сравнению со стоимостью городских участков, цена на сельскохозяйственные земли в пригородах, а также налоговые льготы, предоставляемые при строительстве односемейных домов, сооружаемых, как правило, в районах, удаленных от центра.

Очевидно, что транспорт не является единственным фактором, порождающим эту тенденцию. Свою роль играют и другие проблемы. И все же отсутствие общественного транспорта, то обстоятельство, что люди имеют возможность добраться до нужного места лишь на личном автомобиле, без сомнения, внесло далеко не последний вклад в развитие этой тенденции. Невероятно низкие непосредственные («выплачиваемые из кармана») расходы на автомобильные поездки ведут к тому, что удаленность местожительства начинает считаться меньшим из возможных зол. Соответственно, любые проблемы и неудобства, с которым население и бизнес сталкивается в городах, вызывает миграцию людей и компаний в отдаленные от центра районы. Так, при выборе местожительства «исход» из центра города представляется обычному горожанину куда более реальным вариантом, чем, к примеру, попытка решить проблему преступности в школах, по крайней мере, в обозримом будущем. Со временем совокупный эффект решений отдельных людей — рациональных с личной точки зрения в рамках реальной государственной политики — приводит к социальной деградации и упадку городов.

Более низкое качество жизни в центральных районах городов отвратило от них большие группы населения. Перемещение населения в пригороды привело к ослаблению налоговой базы в городах и к еще большей концентрации бедности и социальных проблем. *В этом отношении можно проследить четкую тенденцию: появление обозначенных проблем ведет к исходу населения из городов, но не к попытке хоть как-то решить эти проблемы, или хотя бы предпринять какие-то корректирующие меры.* Мэр Филадельфии Эдвард Ренделл красноречиво описал отчаяние, преобладающее во многих районах города: «То, что здесь, на самом деле, происходит, можно понять, взглянув на бедственное положение сотен тысяч горожан, чья жизнь находится под постоянной угрозой. Они попали в ловушку обстоятельств, которые не могут изменить — у этих людей нет никакого законного выхода из сложившейся ситуации. Впереди у них лишь торговля наркотиками или ограбление магазинов» (Rendell, 1994).

Часто говорят, что автомобиль «освободил» людей, дал им возможность уехать из традиционных городов. Эта ситуация привела к практически без-

граничному росту пригородов. «Исход», который мог быть желаемым выходом для отдельного горожанина, привел на макроуровне к расползанию пригородов и появлению плохо спланированных «окраинных городских округов», то есть стал причиной возникновения серьезных глобальных проблем. В числе этих проблем — рост расходов на инфраструктуру (особенно на транспорт), избыточное потребление земельных, энергетических и других ресурсов, а также социальная сегрегация (Bank of America и др. 1995; Pennsylvania Environmental Commission 1998; Transportation Research Board 1998).

Большинство перемен в урбанизированных районах осуществлялось пошаговым образом, при отсутствии интегрированного видения будущего агломераций — их границ, экономического и социального функционирования, качества природной и рукотворной среды. Во многих случаях нынешнее положение дел в агломерациях никак не соответствует сделанным когда-то прогнозам; более того, сохранение сложившихся трендов может привести лишь к усугублению существующих проблем.

Сегодняшние проблемы агломераций являются глубокими и сложными. Хотя экономическая, государственная, социальная и культурная активность все еще сосредоточены в традиционных городах, или других «основных центрах деятельности», основной точкой роста давно уже стали постоянно расползающиеся пригороды с их множеством органов местного самоуправления. Местные власти многих пригородов, сельских округов и районов не имеют должного профессионального опыта в городском планировании. Хуже того, здесь часто очень сильны местнические настроения по отношению к остальной части агломерации. Такая ситуация ведет к неэффективности и неравенству. В городах и прочих муниципальных образованиях, входящих в агломерацию, как правило, наблюдаются значительный разброс в ставках налогообложения, возможностях занятости, уровне доходов, качестве школ, безопасности и других компонентах, определяющих их удобство для жизни. Без сомнения, не обходится и без локальных проблем, специфичных для ряда промышленных городов. Генри Сиснерос, бывший министр жилищного строительства и городского развития, справедливо заметил, что «не может быть здоровых стран без здоровых городов» (Cisneros 1993).

ТРАНСПОРТ ФОРМИРУЕТ ГОРОДА И ВЛИЯЕТ НА ИХ УДОБСТВО ДЛЯ ЖИЗНИ

Транспорт исторически был важнейшим фактором, определяющим выбор месторасположения большинства городов. Нью-Йорк, Неаполь, Сан-Франциско и Глазго были основаны в естественных бухтах; многие города Среднего Запада возникли и росли как важнейшие железнодорожные узлы, станции или перевалочные пункты с железной дороги на суда, курсирующие по Великим Озерам (Чикаго) или рекам (Питтсбург и Сент-Луис). Фактически большинство городов мира расположено в естественных бухтах или в других естественных транспортно-перегрузочных узлах. Транспорт играет заметную роль не только в факте основания городов, но и также

в их дальнейшем территориальном росте и экономическом развитии. Изначально границы городов определялись возможностью транспортной системы доставлять товары, в особенности скоропортящиеся. Это ограничение было устранено после того, как в 1825 году в Англии была изобретена железная дорога. По железным дорогам стало возможным перевозить значительные объемы грузов на дальние расстояния.

До изобретения моторизованных транспортных систем еще одним ограничителем роста городов были ограниченные возможности внутригородских пассажирских сообщений, лимитированные низкой скоростью движения пешеходов и карет на конной тяге. Формы планировки «пешеходных городов» отличались высокой степенью концентрированности: жилищная застройка высокой плотности с магазинами и фабриками, расположенными в пределах пешеходной доступности от жилья (Schaeffer and Sclar 1975). Ускоренный рост городского населения привел к распространению практики аренды жилья в многоквартирных домах и, соответственно, к высокой плотности расселения и ухудшению жилищных условий.

Изобретение электрического трамвая в 1890-х годах предоставило городским жителям гораздо более быстрый и дешевый вид транспорта, чем все доступные ранее. Трамвай позволил людям передвигаться гораздо быстрее и получить более легкий доступ к объектам инфраструктуры, обслуживавшим всю городскую территорию. Вновь обретенная свобода передвижения — наряду с потенциальным ростом количества рабочих мест и более высокими заработками, возможностями получения образования, медицинского обслуживания, водопровода и электричества — внесла огромный вклад в переезд населения из отдаленных сельских районов в города. Таким образом, в течение столетия урбанизация в сочетании с естественным ростом населения привела к быстрому росту городов. Затем возникли «транзитные города» с растущими вдоль основных трамвайных и железнодорожных линий пригородами, в которых стали развиваться свои центры активности. Типичной стала радиальная форма городов, напоминавшая колесо с многочисленными спицами.

Следующим важнейшим толчком к росту свободы передвижения и развитию городов стало широкое распространение частного автомобиля. Огромное удобство автомобиля для отдельного человека привело к его повсеместному использованию. Однако пространственные потребности автомобиля, которые значительно превышают стандарты, связанные с поездками на любом другом виде транспорта, привели к проблеме заторов, которая стала особенно острой в средних и крупных городах. Заторы не только свели на нет основное преимущество автомобиля — его высокую мобильность — но и привели к неэффективности системы автомобильных перевозок как таковой, а также значительному негативному воздействию на городскую среду. Это стало основной причиной возникновения серьезнейшей проблемы нашего времени, которую можно выразить короткой фразой «столкновение городов и автомобилей» (Johnson 1993).

Прямое негативное влияние автомобильного движения на повседневную жизнь людей в городах широко известно и давно стало предметом обсуж-

дения. Однако не сразу был осознан тот факт, что повсеместное использование автомобиля в городской черте оказывает негативное влияние также и на конфигурацию городов, стиль жизни и социальные отношения. Тем не менее, за последние двадцать-тридцать лет концепция качества жизни или удобства для жизни отдельных городов или урбанизированных территорий была признана важным критерием (и проблемой) современных сообществ.

Понятие города удобного для жизни включает в себя такие элементы, как дом, городской район и мегаполис в целом, с той точки зрения, какие условия они предоставляют человеку в части безопасности, экономических возможностей благосостояния, здоровья, комфорта, мобильности и отдыха. ООН и Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) включает в определение удобства городов для жизни именно эти элементы. В более широкое понятие также входят такие факторы как равенство, обучение, социальные связи и распределение доходов. Хотя понятие города удобного для жизни невозможно определить точно и измерить количественно, на рубеже XXI века развитые страны признали его одной из важнейших концепций и тем для обсуждения.

Ряд элементов, определяющих удобство той или иной территории для жизни, прямо или косвенно зависит от типа и качества ее транспортной системы. Поэтому дискуссии о взаимодействии транспортных систем и окружающей среды, или, в частности, городов и автомобилей, в большинстве развитых стран идут все более активно. В этом отношении США заметно отстали от других развитых стран.

АВТОМОБИЛЬ: СТРОИТЕЛЬ ИЛИ РАЗРУШИТЕЛЬ ГОРОДОВ?

В десятилетия, предшествующие Второй мировой войне, в США происходил быстрый рост уровня автомобилизации. В других развитых странах эта тенденция стала наблюдаться несколько позже, где-то с середины 1950-х по середину 1970-х годов. Во всех странах широкое распространение частных автомобилей дало людям больше возможностей в выборе места проживания, работы, коммерческой деятельности, отдыха и других занятий. Повывсившаяся мобильность открывала перед человеком гораздо более широкий спектр возможностей и обеспечивала более высокие жизненные стандарты. Развитие грузовых автомобильных перевозок позволило располагать объекты торговли и производства на значительном расстоянии от железнодорожных терминалов и портов, открыло для них новые возможности. Однако новая система перевозки грузов с использованием грузовых автомобилей и автомагистралей, привела к дальнейшему рассредоточению городов и к избыточным объемам автомобильного движения, что, в свою очередь, отрицательно сказалось на городской среде, как природной, так и рукотворной.

Соответственно, автомобиль ввел обычного человека в эру неравных возможностей в сфере личной мобильности и сопутствующих мобильности

преимуществ. Сегодня частный автомобиль — базовый компонент жизни в любой развитой стране. В то же время избыточное использование автомобилей, наряду с неадекватно спроектированными и плохо управляемыми улично-дорожными сетями и парковочными мощностями, привело к заторам и неэффективности транспортной системы в целом. Другими словами, оно привело к серьезным негативным последствиям — как физическим, так и социальным.

Проблема избыточного трафика в городах США усугубилась из-за того, что транспорт перестал рассматриваться как интермодальная система. В первые десятилетия XX века большинство городов обладало обширными системами общественного транспорта; их значение для городов было общепризнанным. Это признание зафиксировано, к примеру, в выводах Комиссии Уилкокса, которая занималась анализом причин кризиса транспортной отрасли (Federal Electric Railways Commission 1920). Однако, по мере быстрого роста автомобилизации населения в 1920–1930-х годах, власти всех уровней сосредоточились в основном на создании условий для нормализации автомобильного трафика, считая при этом проблемы общественного транспорта внутренним делом частных компаний-перевозчиков. При этом не уделялось никакого внимания и проблемам пешеходного движения; по умолчанию считалось, что они не оказывают особого влияния на качество городской жизни.

Результатом этой политики стал так называемый «порочный круг общественного транспорта». Этот порочный круг складывался по мере роста автомобилизации и вполне логичного в этой связи массового переключения поездок с общественного транспорта на автомобили. Общественный транспорт начал терять доходы, а его эксплуатационные расходы росли с ростом загруженности улично-дорожных сетей. Между тем автомобильные поездки также теряли привлекательность из-за заторов и дефицита парковочных мест. В такой ситуации возникла необходимость разработки политики, направленной на создание координированных, интермодальных транспортных систем, критически важных для эффективности и жизнеспособности городов. Однако, вместо проведения такой политики и рассмотрения транспорта как интермодальной системы, власти предпочли политику полумер, адресованных отдельным видам транспорта. Общественный транспорт все еще считался «частным бизнесом» со своими собственными финансовыми проблемами; его критически важная роль для обеспечения жизнеспособности городов не учитывалась.

Гораздо больше внимания уделялось расширению улично-дорожных сетей и парковочного пространства. Правительство уделяло первостепенное внимание дорожному строительству; постоянный приток финансирования гарантировался здесь поступлением целевых дорожных налогов в целевые дорожные фонды. Вместо того, чтобы найти равновесие между различными видами транспорта, такая политика стимулировала дальнейший переход от общественного транспорта к автомобилям, создавала порочный круг и постепенно вела к доминированию автомобилей в городах и упадку всех остальных видов транспорта, которые стали считать «второсортны-

ми». Лишь гораздо позже (после 1970 г.) получили федеральную поддержку инициативы ряда городов (таких как Сан-Франциско, Вашингтон, Сан-Диего и Портленд) по созданию высококачественных систем общественного транспорта.

Проблема гипертрофированной приверженности единственному виду пассажирского транспорта — частному автомобилю — не ограничена городами и агломерациями. Однако эта проблема существенно различным образом проявляется для внутригородских и междугородних сообщений. Дальние автомобильные поездки за пределами городов чреватые гораздо меньшими непосредственными негативными эффектами в части загрязнения окружающей среды или транспортного шума. С другой стороны, исследования национальной транспортной системы все чаще указывают на существование ряда проблем самого общего характера. В их числе — чрезвычайно высокие совокупные затраты на автомобильно-дорожный комплекс в целом, в том числе — широко распространенные субсидии на пользование автомобилем; высокие социальные издержки, возникающие в связи с дорожно-транспортными происшествиями; тяжелая нагрузка, которую импорт нефти возлагает на торговый баланс страны.

Еще одна проблема состоит в изолированности людей, не имеющих автомобиля, либо неспособных им управлять; эта проблема усугубляется как раз в сельских, а не в городских районах. Многие из подобных проблем обществу неведомы, либо обществом еще не осознаны.

ДИЛЕММЫ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

В США конфликт между городами и автомобилями приобрел серьезные масштабы с 1920-х годов, стихнув лишь на время Второй мировой войны. Сегодня в дискуссиях вокруг этой проблемы и ее возможных решений наблюдается широкий спектр мнений. Экстремальный проавтомобильный довод состоит в том, что преимущества частных автомобилей столь велики, что города следует перестроить под их неограниченное использование. Следует расширить улицы, а также соорудить развитую сеть скоростных магистралей и парковочных мощностей по всей территории агломераций. Такая точка зрения превалировала, когда на федеральном уровне и на уровне штатов принимались законы, запрещавшие использование средств, полученных за счет налога на моторные топлива и других дорожных сборов, на любые иные цели, кроме как инвестирование в дорожное строительство (за ними закрепилось название «законов о нецелевом расходовании»). Несмотря на эффективность в деле финансирования дорожного хозяйства, эти законы оказались в целом контрпродуктивными, поскольку не позволяли обеспечивать интермодальную координацию в развитии транспортной системы и стимулировали все большую ориентацию на автомобильные передвижения.

Со временем «законы о нецелевом расходовании» были пересмотрены как на федеральном уровне, так и на уровне некоторых штатов; кроме того,

было, наконец, разрешено использовать поступления от дорожных налогов и на другие цели.

Этот шаг должен был способствовать повышению эффективности транспортных систем, как того требует закон ISTEA. Однако лоббисты из числа сторонниками крайних взглядов продолжают противиться подобным переменам, отстаивая свои узкоотраслевые, краткосрочные интересы. Характерной иллюстрацией на эту тему является недавнее заявление Уильяма Фея, президента Федерации пользователей автомобильных дорог: «Финансирование дорожного строительства затрудняется тем обстоятельством, что значительную часть „дорожных денег“ используют сегодня нецелевым образом, направляя их на субсидирование плохо проработанных проектов развития общественного транспорта, а также поддержку непозволительно роскошных проектов по продвижению велосипедных сообщений или сохранению исторических памятников».

Критики проавтомобильной точки зрения указывают на несостоятельность подобной аргументации, они подчеркивают, что стимулирование автомобильных поездок осуществляется путем прямых и не прямых субсидий, что автовладельцы не платят за негативные социальные и экологические эффекты автомобильного трафика. Они указывают также на то обстоятельство, что неограниченная поддержка использования автомобиля ведет к безудержному расползанию городов, что, в свою очередь, выливается в увеличение дальности поездок. Более того, в долгосрочном плане рост зависимости от личного автомобиля и пренебрежение другими видами транспорта является внутренне-противоречивой стратегией: она неизбежно приводит к росту частоты и продолжительности заторов и, как следствие, к дальнейшему снижению эффективности автомобильных поездок.

Дискуссии о проблеме столкновения городов и автомобилей десятилетиями ведутся во многих странах мира. Обсуждаемые подходы, аналитические выкладки, рекомендации и конкретные меры транспортной политики разнятся весьма значительным образом; еще в большей степени разнятся практические результаты. В то время как в одних странах проводят в целом логичную транспортную политику, координированную с развитием и ростом городов, в других — принимают контрпродуктивные меры, часто ведущие к столкновению интересов и целей.

Рассматривая данную проблему в перспективе, можно выделить три основных политических курса, определяющих взаимоотношения городов и автомобилей. Один из них направлен на поддержку традиционного города, другой — на максимально широкое использование частных автомобилей. Между двумя этими полюсами лежит обширная средняя группа мер, направленных на установление оптимальных отношений города с потребностями передвижения в его границах. В упрощенной форме эти три направления транспортной политики можно определить следующим образом:

1. *Ограничить автомобильное движение так, чтобы оно не мешало городу.*
Данная политика основана на той концепции, что города имеют

огромную историческую и социальную ценность, и эту ценность нельзя приносить в жертву неограниченному доступу автомобилей в городское пространство.

2. *Реконструировать города с тем, чтобы сделать автомобильное движение максимально удобным.* Для этого город необходимо, фактически, перепланировать и перестроить. Внешний вид и социальный характер городов радикально меняется.
3. *Сбалансированное развитие.* Координировать процессы трансформации города и его единой интермодальной транспортной системы.

Первая из них — курс на *ограничение автомобильного движения* (другими словами, приспособление транспортной системы города к нуждам и ограничениям традиционной городской деятельности) с успехом применяется в исторических центрах некоторых городов и в городских районах разных размеров, в особенности в Европе, Японии, и, особенно эффективно, в Сингапуре. Эта политика имеет преимущество в том, что она позволяет сохранять человеческий облик городов и исключить внешние отрицательные эффекты, порождаемые массовыми автомобильными поездками и транспортными заторами. Однако если такая политика проводится не системным образом, а лишь посредством запретов — без должной трансформации улично-дорожной сети, она приводит к хроническим заторам и неэффективности. Избыточное подавление автомобильного трафика может лишить город преимуществ высокой личной мобильности, которую обеспечивает автомобиль, и того огромного вклада, который автомобиль способен внести в социально-экономические и рекреационные аспекты городской жизни.

Курс на *реконструкцию города* под более интенсивное автомобильное движение отражает упрощенный подход, в рамках которого считается, что проблему заторов на улично-дорожной сети можно решить за счет масштабного дорожного строительства. По мере того, как объемы дорожного движения достигают предела пропускной способности городской улично-дорожной сети и, соответственно, начинают возникать хронические заторы, местная администрация пытается решить проблему за счет расширения дорог и улиц, строительства новых паркингов и, наконец, разветвленной сети фривейв, призванной взять на себя основные транспортные потоки всей агломерации. При этом по умолчанию считается, что отрицательное влияние этих мер на облик города и его удобство для жизни с лихвой перевешивается выигрышами от более комфортных автомобильных поездок. Любые неудобства для тех горожан, кто не может, или не хочет пользоваться личным автомобилем, также считаются несущественными.

Такую политику проводили многие города, особенно те из них, которые бурно росли в 1970–1980 годы, например, Даллас, Хьюстон и Лос-Анджелес. Как по внешнему облику, так и в социальном плане эти города представляют собой тип населенных мест, разительно отличающийся от городов, где возможно прямое человеческое взаимодействие и активная общественная

жизнь. В таких городах сформировались развитые сети фривэев и магистральных улиц с расположенными вдоль них коммерческими предприятиями⁶, а также обширные пригороды. Общественный транспорт деградировал здесь в систему услуг, предоставляемых в рамках социального обеспечения тем, у кого нет автомобиля, или кто не способен им пользоваться. Пешеходное движение здесь неэффективно или невозможно из-за значительных расстояний между пунктами назначения, отсутствия удобных тротуаров, необходимости пересекать широкие улицы и огромные паркинги. Подростки, пожилые люди, туристы и другие категории людей, без проблем путешествующие по Сан-Франциско, Нью-Йорку или Лондону, испытывают заметные неудобства от ограниченной мобильности, попадая в Хьюстон, Феникс, Детройт и Индианаполис. Каждый раз при необходимости куда-то добраться, они вынуждены обращаться к услугам тех, кто согласен их подвезти. Подобные агломерации являются автомобильно-зависимыми в прямом смысле этого слова: все стороны жизни в них приспособлены к автомобилю и находятся под влиянием автомобиля.

Ирония ситуации заключается в том, что политика реконструкции городов под нужды частных легковых автомобилей и грузовых автомобильных перевозчиков не смогла достичь своей основной цели: заторов не стало меньше. Построив сотни миль фривэев и гигантские парковочные сооружения, которые доминируют не только в пригородных ландшафтах, но и в городских центрах, эти агломерации страдают от заторов, по крайней мере, не меньше, чем города с куда более скромными дорожными сетями. Более того, в результате реконструкции этих агломераций пострадала заметная часть их населения: значительно снизилась мобильность горожан, не владеющих автомобилями.

Третий из упомянутых политических курсов — *курс на сбалансированное развитие*, основан на концепции, согласно которой город — это сложная система, состоящая из огромного множества видов деятельности и услуг, одной из которых является транспорт. Оптимальное функционирование города достигается, когда его инфраструктура и услуги скоординированы; другими словами, транспортная система должна эффективно обслуживать другие функции и взаимодействовать с ними. Транспортную компоненту города нельзя подавлять (как, например, в рамках курса на ограничение автомобильного трафика), но нельзя и позволять ей доминировать над другими

6 Следует иметь в виду, что в рамках планировочных норм США торговые центры и другие коммерческие объекты располагаются исключительно в полосах отвода (strips) главных магистральных улиц (major arterial roads), представляющих собой многополосные дороги с множеством пересечений в одном уровне со светофорным регулированием. Скоростные автомобильные магистрали (freeways), то есть дороги с разделенными направлениями движения, без пересечений в одном уровне и с регулируемым доступом, по определению исключают наличие «придорожных» торговых центров. В этой связи профессор Вучик с недоумением спрашивал своих московских коллег: «К какой категории относятся ваши дороги МКАД и ТТК?». — *Прим. научн. ред.*

функциями города и городским образом жизни в целом (как это происходит в рамках «курса на реконструкцию городов»). В последующих главах мы покажем, что это — единственная политика, способная повысить эффективность городской транспортной системы, а также качество окружающей среды и городской жизни; другими словами, только она способна сделать город *эффективным и удобным для жизни*.

В 1950-е годы, когда принимались основные законы о дорожном строительстве, законодатели плохо понимали, к каким последствиям приведет широкомасштабная перестройка городов под автомобильные нужды. По этой причине курс на реконструкцию городов долгое время лежал в основе идеологии городского транспортного планирования. Можно утверждать, что в те годы столкновение городов и автомобилей завершилось победой автомобилей. В обширных районах большинства американских городов было снесено множество зданий — так освобождалось место для строительства дорог, плоскостных стоянок и многоэтажных паркингов, бензозаправочных станций и прочих элементов автомобильной инфраструктуры. Более того, в большинстве городов практика проектирования и эксплуатации улиц, торговых площадей и других общественных пространств полностью игнорировала пешеходное движение. Эти обстоятельства в значительной мере способствовали снижению привлекательности городского образа жизни, а также деградации обширных городских территорий, в особенности центральных.

Резюмируя сказанное можно отметить, что транспортные проблемы стали, без сомнения, далеко не единственной причиной кризиса городов в США. Очевидно, что проблема эта шире и глубже. Она включает в себя безработицу, межрасовые отношения, плохие школы, отсутствие общедоступной системы здравоохранения, а также экологическую и экономическую деградацию значительной части территории городов. *Однако, решающий вклад в кризис городов внесла повсеместная практика, связанная с растущей автомобилизацией: непрерывное расширение дорожных сетей, строительство огромных паркингов даже в историческом ядре городов, мощное субсидирование автомобильных поездок с одновременным игнорированием общественного транспорта и других альтернативных видов перемещения.* Все это усугубило множество городских проблем, как в краткосрочном, так и в долгосрочном плане.

США И ДРУГИЕ РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ: РАСХОЖДЕНИЕ В ОСНОВАХ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

Соединенные Штаты Америки за несколько десятилетий до других развитых стран испытали на себе все огромные преимущества и проблемы, связанные с ускоренным ростом автомобилизации. Однако между этими странами наблюдалась заметная разница, как в концептуальных подходах, так и в реальной транспортной политике. В целом, города в США прилагали гораздо больше усилий, чтобы приспособиться к автомобилям, чем города развитых стран Западной Европы, Японии, Австралии или Канады.

В этих странах гораздо быстрее пришли к пониманию существа проблемы столкновение городов и автомобилей и разработали транспортную политику, которая по многим направлениям диаметрально противоположна американской.

Эти страны многое заимствовали из американского опыта организации и управления дорожным движением, а также проектирования автомобильных магистралей. Их развитие в 1950-х годах напоминало процессы, которые шли в США в 1930-х годы. Однако города и улицы Западной Европы и Японии оказались менее приспособлены к освоению значительных объемов автомобильного трафика, чем американские города с их сетчатой планировкой и широкими улицами. Соответственно, проблемы несоответствия пропускной способности улично-дорожных сетей растущему трафику проявились здесь уже на весьма ранних этапах автомобилизации.

Важно отметить, что во всех этих странах концептуальные подходы к проблеме и реальная городская транспортная политика оказались отчетливо более позитивными, нежели в США. К примеру, в Соединенных штатах была реализована федеральная программа жилищного строительства, предусматривавшая вычет ипотечных платежей из налогооблагаемой доходной базы физических лиц, а также федеральное регулирование системы ипотечных займов. Объектами этой программы были односемейные дома со встроенными гаражами, но без удобного пешеходного доступа и без услуг общественного транспорта. Эта программа стимулировала ускоренный рост пригородов с низкой плотностью застройки и снизила привлекательность жизни в центральных городских районах⁷.

В большинстве европейских стран планировочная и финансовая политика местных властей стимулировала сохранение и восстановительные ремонты объектов старинной застройки. Многие исторические здания и частные дома в таких городах, как Амстердам, Ганновер и Цюрих были восстановлены благодаря предоставлению налоговых льгот. Хотя в тех или иных развитых странах практика контроля над землепользованием и ростом пригородов значительно различалась, политика, которую проводили там, гораздо более определенно была направлена на сохранение сложившихся городских районов. Соответственно, в этих странах во многом удалось предотвратить появление обширных «коричневых зон» (территорий, заполненных брошенными жилыми домами и промышленными зданиями) — типичных признаков упадка американских городов.

В Нидерландах запрещено строительство отдаленных от городов торговых центров, добраться до которых можно только на автомобиле. Прави-

7 Здесь автор вступает в острую полемику с большинством своих американских коллег, полагающих, что последовательность событий было прямо противоположной: снижение привлекательности проживания в городских центрах вызвало к жизни исход в пригороды американского среднего класса, так же как и правительственную поддержку этого процесса. Эта точка зрения отражена, к примеру, в популярном университетском учебнике Дэвида Джонса (David Jones «Urban Transit Policy: an Economic and Political History», 1985). — *Прим. научн. ред.*

тельство Австралии разработало «Программу улучшения городов», включающую ряд мер по координации развития городов и интермодальных систем общественного транспорта. Во многих развитых странах были приняты стратегические решения, основанные на отказе от концепции «города для автомобилей»; так называемая «лосанджеллизация городов» была признана неприемлемой. Понимание необходимости сохранения и укрепления гуманного характера городов проявилось в этих странах гораздо раньше, чем в США. Там применяются самые разнообразные методы планирования и реализации планов городского развития, однако во всех случаях управление землепользованием базируется на широко трактуемой концепции общественного блага и проводится в жизнь гораздо более последовательно, нежели в Соединенных штатах.

Американское отношение к праву собственности часто входит в конфликт с управлением городским развитием, и, тем самым, работает против формирования гуманитарно-ориентированной городской среды. Абсолютизация права собственности, которая сочетается в последние годы с психологией NIMBY⁸, не всегда была американской традицией. Так, в 1910 г. президент-республиканец Теодор Рузвельт заявил: «Собственность каждого человека подчинена общему праву сообщества регулировать ее использование в той степени, в какой это может потребовать общественное благо». Психология NIMBY получила распространение во многих других странах, но, в большинстве случаев, укоренилась там не столь сильно, как в США.

Приведу еще один пример принципиально различных подходов, которые обнаруживаются в процессе планировки новых городов и пригородных территорий. В большинстве развитых стран основные жилые, коммерческие комплексы и центры социальной активности расположены вокруг терминалов рельсового общественного транспорта. Эти комплексы включают в себя автобусные остановки, обустроенные пешеходные дорожки, торговые центры и прочие привлекательные сооружения, удобные для пешеходного доступа. Наряду с новыми городами с хорошо развитыми координированными интермодальными транспортными системами, такие комплексы можно найти не только в Стокгольме, являющимся общеизвестным примером проведения такой политики, но и в Амстердаме, Франкфурте, Сиднее и Токио.

В первой половине XX века США были бесспорным лидером в практике координированного планирования транспортных систем, застройки и землепользования; на плановой основе здесь осуществлялось интенсивное освоение земель в окрестностях пассажирских транспортных терминалов, к каждому из которых подводилось множество улиц с удобными тротуарами для пешеходов. Так, многие города-спутники были спроектированы и построены вокруг железнодорожных станций: Мэйн-Лайн в Филадельфии, Шейкер-Хайтс в Кливленде, пригороды Нью-Джерси в Нью-Йоркской агломерации, и множество других. Однако, начиная с 1950-х годов, по мере роста

8 Аббревиатура фразы «*Not in My Back Yard*» — «только не на моем заднем дворе». — *Прим. научн. ред.*

американского помешательства на автомобилях и дорогах, все остальные виды транспорта практически перестали принимать во внимание при планировании новых районов и пригородов.

Убедительным примером «города для автомобилей» является Рестон (штат Вирджиния). Город был спроектирован в 1960-х годах для населения в 100 тысяч человек. Его широко рекламировали как лучший образец американского городского планирования. При этом, несмотря на нахождение Рестона в зоне тяготения федеральной столицы – Вашингтона, местными планами не было предусмотрено создание общественного транспорта. Позже, по инициативе населения были созданы автобусные маршруты, которые, однако, смогли стать альтернативой автомобилю исключительно для ежедневных трудовых поездок в Вашингтон.

Во многих районах жилой и деловой застройки в американских пригородах нет ни доступа к линиям общественного транспорта, ни даже тротуаров. Лишь в самые последние годы в США начали утверждаться более человечные концепции «традиционного соседства» или «зон, обеспеченных общественным транспортом». Базовая идея каждой из них заключается в том, что транспортное планирование, ориентированное на человека и разнообразие его доступа к услугам (которое требует учитывать не только автомобили, но и общественный транспорт, пешеходные и велосипедные сообщения) обеспечивает более высокие жизненные стандарты, нежели ориентация на полную зависимость от автомобиля.

ЖИЗНЕСПОСОБНОСТЬ ГОРОДОВ ОСТАЕТСЯ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫМ ФАКТОРОМ

Кризис американских городов является предметом бесчисленных исследований и дискуссий. Бытует мнение, что продолжение роста «окраинных городов» и упадка центральных районов многих агломераций ведет к потере городами того значения, которое они имели в прошлом; бытуют даже утверждения, что в будущем, по мере роста сферы услуг, падения роли материального производства и развития телекоммуникаций, города могут изжить себя как таковые. Однако в этих дискуссиях по большей части не рассматривается вопрос о будущих формах человеческих поселений и организации жизни в них.

Эта концептуальная неопределенность оказалась удачным прикрытием для множества дефектов и упущений, характерной для общераспространенной, сугубо не координированной политики городского развития. Обратим, однако, внимания, на два важных обстоятельства. Во-первых, несмотря на опережающий рост строительной и деловой активности в пригородах, центры городов сохраняют свою критическую важность для экономического и социального здоровья всей городской агломерации. Во-вторых, гипотеза о предстоящей утрате городами своей традиционной роли основана на допущении, что сложившиеся тренды – часть некоторого глобального, естественного процесса и, соответственно, будущий сценарий, к которому

они ведут, неизбежен. На самом же деле, сильнейшее влияние на эти тренды оказывают вполне конкретные меры социальной и экономической политики – от субсидирования строительства односемейных домов до вычетов из налогооблагаемой базы затрат на автомобильные поездки. Таким образом, текущие тренды нельзя относить к категории естественных, или неизбежных. В-третьих, во многих американских агломерациях тренды последних лет уже привели к множеству транспортных проблем и к общему ухудшению социально-экономических условий, но вовсе не к формированию жизнеспособных, удобных для жизни городов и пригородов. В-четвертых, практика расползания агломераций с появлением так называемых «окраинных городов» оказалась неэффективной не только с точки зрения первоначальных затрат на освоение территории, строительства дорог и прочих коммуникаций, но даже в чисто функциональном плане (Burchell et al. 1999; Pennsylvania Environment Communication 1988).

Проблемы неэффективности агломераций связаны с глобальной общенациональной проблемой избыточного потребления ресурсов, особенно энергетических. Транспорт – ведущий потребитель нефти в Соединенных штатах, импортирующих сегодня более 50% потребляемой нефти. Затраты на импорт нефти превышают 50 миллиардов долларов в год, это первая по величине статья общенациональных расходов на импорт; вторыми по величине являются расходы на импорт автомобилей и автокомпонентов. Таким образом, избыточная зависимость от автомобильных перевозок вносит основной вклад в отрицательный торговый баланс страны, она ослабляет экономическое могущество и конкурентоспособность Соединенных штатов на мировом рынке.

Примечательно, что многие транспортные аналитики в США и Великобритании недооценивают глубины городских проблем, порождаемых тотальной зависимостью населения от автомобильных поездок. В подробном анализе современных городов Альтшулер (Altshuler 1979) утверждает, что нынешнее состояние городских транспортных систем можно оценить, как «громкий, обнадеживающий успех». Любой беспристрастный наблюдатель жизни американских городов не может не заметить, насколько это заявление оторвано от жизни. Несколько комиссий, сформированных в разное время Советом по транспортным исследованиям⁹ для анализа состоя-

9 Совет по транспортным исследованиям (Transportation Research Board, TRB) – авторитетный государственно-общественный институт США, призванный стимулировать инновации в области транспорта, а также координировать междисциплинарные исследования в сфере транспортной политики и программ развития транспортных систем, содействовать обмену информацией в сфере транспортной политики и практических мер по ее реализации. В обязанности TRB входит предоставление консультаций по научно-техническим вопросам, имеющим общенациональное значение, президенту и конгрессу США, а также федеральным агентствам. TRB является одним из шести основных подразделений Национального совета по научным исследованиям (National Research Council). Официальные доклады и прочие материалы, публикуемые от имени TRB, представляют собой по сути дела «мэйнстрим» транспортной науки США. Здесь и далее по тексту профессор Вучик

ния городских транспортных систем, также взяли на вооружение «гипотезу неизбежности» и пришли к выводу, что текущие проблемы не являются слишком серьезными, и что значительное изменение наблюдаемых трендов, в любом случае, невозможно.

В 1996 году журнал *The Economist* опубликовал подробный анализ проблем, порожденных городским автомобильным трафиком, однако предложенное этим авторитетным изданием решение сводилось всего только к использованию более экологически-чистых двигателей! С этим мнением (о том, что загрязнение воздуха является, фактически, единственной проблемой, вызванной избытком автомобилей в городах) согласен Сперлинг (Sperling 1995, 1997), который предлагает решать эту проблему за счет создания электромобилей и других разновидностей «чистых транспортных средств». Дело, однако, в том, что загрязнение воздуха, каким бы серьезным оно ни было, является лишь одним из аспектов избыточного использования автомобилей в агломерациях. Сперлинг также не видит роли других видов транспорта. В частности, он сурово критикует общественный транспорт — как будто общественный транспорт представляет собой проблему, а не компоненту ее решения, которую мы недостаточно используем. Сперлинг считает, что в европейских странах, по сути, действуют те же тенденции, что и в США; только они проявляются с некоторым временным лагом. Я же стараюсь доказать, что несходство транспортных систем в городах США и других развитых стран возникло не только в результате различия исторических и местных условий, но и по причине принципиально разных подходов и стратегий и, соответственно, трендов развития.

Неясность в оценках будущего агломераций, ведет, по умолчанию, к пассивности и дальнейшему обострению проблем. Отсутствие определенности в этом вопросе представляет собой очевидное игнорирование серьезных экономических и социальных проблем, с которыми сталкивается страна, не позволяет осуществлять рациональное планирование и внедрение согласованных мер транспортной политики, направленных на достижение позитивной цели — создание эффективных и удобных для жизни городов.

Ниже представлены базовые факты, демонстрирующие значение урбанизированных территорий, а также способность транспортных систем обеспечивать их жизнеспособность, либо, напротив, умножать их проблемы.

Факт 1

В индустриально-развитых странах в городах и агломерациях проживает более двух третей всего населения. Таким образом, проблемы городов — экономические, экологические, социальные, а также связанные с безопасностью, культурой и благосостоянием — прямо или косвенно влияют на огромное большинство жителей каждой страны. Благополучие агломераций опре-

деленно имеет огромное значение для жизнеспособности, процветания и экономической конкурентоспособности страны в целом. Глубокая дифференциация центральных и периферийных районов агломераций по уровням благосостояния и этнической принадлежности жителей, является сегодня тяжелым препятствием к решению экономических и социальных проблем. Существующие транспортные системы вносят в эту проблему двоякий вклад.

Во-первых, использование частного автомобиля усиливает пространственное разделение видов деятельности и сегрегацию жилых районов. Высококачественный общественный транспорт обычно вносит свой вклад в комбинированное землепользование, стимулируя создание крупных центров деятельности и более диверсифицированной жилой застройки, в которой многоэтажные многоквартирные дома чередуются с односемейными домами и таунхаусами. Односторонняя ориентация на автомобили в ущерб прочим видам передвижений ведет, как правило, к отказу от диверсифицированной и интегрированной практики землепользования (Weyrich and Lind 1996).

Во-вторых, в Соединенных штатах гораздо шире, чем в других развитых странах практикуются искусственно низкие цены на пользование дорогами, а также повсеместное субсидирование¹⁰ автомобильных поездок, что приводит к злоупотреблению автомобилем. В условиях предельно дешевой мобильности дальность поездки становится существенно меньшей проблемой, чем стоимость земли. Складывается ситуация, когда и для частного лица и для городского сообщества в целом становится предпочтительным не заниматься улучшением инженерной и социальной инфраструктуры центральной части города, а бросить дома и даже целые районы старой застройки и перебраться куда-нибудь подальше от центра. В этом основная причина существования в большинстве американских агломераций обширных территорий, на которых нет ничего, кроме брошенных жилых домов и производственных помещений. Более того, население, оставшееся в таких районах, имеет минимальные шансы найти работу и сохранить сколько-нибудь приличный уровень жизни. Все это означает ускоренную раскрутку нисходящей спирали социального и экономического угасания.

Факт 2

Одни виды деятельности – такие, как некоторые отрасли промышленности, виды отдыха и массовое жилищное строительство – более эффективны, или же предпочтительны, в населенных пунктах с низкой плотностью

10 В англоязычной научной литературе термин «road pricing» трактуется как установление цен за пользование дорогами в самом широком смысле, то есть исходя из полной суммы налогов и платежей, так или иначе связанных с владением и использованием автомобилем, а также доступом к дорожной сети. Соответственно, категория «underpricing», которым пользуется здесь В. Вучик, означает, что американская практика «road pricing» является, по его мнению, чрезмерно щадящей по отношению к владельцам автомобилей, и представляет собой фактическое субсидирование автомобильных поездок. – *Прим. научн. ред.*

застройки. Другие, к примеру, многие функции государственного и муниципального управления, сфера услуг, консалтинг, банковская и образовательная деятельность чаще развиты в районах с высокоплотной застройкой. Различные социальные и культурные мероприятия — концерты, конференции, спортивные соревнования и парады — также предполагают высокую концентрацию населения. *Для беспрепятственного осуществления всех этих видов деятельности городские транспортные системы должны осуществлять эффективную связь между районами с высокой и низкой плотностью застройки и обслуживать пассажиропотоки разной интенсивности. Эту потребность в состоянии удовлетворить лишь система, состоящая из различных видов общественного и личного транспорта.*

Факт 3

Растущая зависимость от автомобиля нежизнеспособна и бесперспективна. Если нынешним тенденциям в урбанизированных районах позволить развиваться и усугубляться, то США будут все сильнее страдать от отсутствия эффективных центров деятельности и районов диверсифицированной застройки, способных использовать «экономические эффекты централизации», внутренне присущие городам. Это ставит агломерации США, а также всю страну в очень невыгодное положение по отношению к прочим развитым странам.

Факт 4

Независимо от степени развития автомобилизации, *всегда останется значительный сегмент населения, неспособного пользоваться личными автомобилями.* Преимущество урбанизированных районов состоит в том, что они могут предложить высококачественный общественный транспорт и различные объекты инфраструктуры в пределах пешеходной доступности. Это предотвращает появление граждан второго сорта — людей, у которых нет автомобиля, или тех, кто не может или не хочет им управлять.

В заключение следует отметить, что урбанизированные территории в любой стране являются центрами расселения, активности, экономики и социальной жизни.

Их процветание во многом зависит от здоровья центральных районов, конфигурация которых и удобство для жизни тесно связаны с характером транспортной системы города, или, другими словами, зависят от сочетания используемых здесь видов транспорта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Altshuler, Alan. 1979. *Current issues in transportation policy*. Lexington, MA: Lexington Books.
- Bank of America et al. 1995. *Beyond sprawl: new patterns of growth to fit the new California*. San Francisco, CA: Bank of America.
- Burchell, Robert W., et al. 1999. *Eastward Ho! development futures: paths to more efficient growth in Southeastern Florida*. Report prepared by the Center for Urban Policy Research, Rutgers University, for the Florida Department of Community Affairs and the U.S. Environmental Protection Agency.
- Cisneros, Henry G., ed. 1993. *Interwoven destinies*. New York: W.W. Norton. (The Economist. 1996. Taming the beast—living with the car. June 22. pp.3–18.
- Federal Electric Railways Commission. 1920. *Proceedings and final report*. Washington, DC: U.S. Government Printing Office.
- Johnson, Elmer W. 1993. *Avoiding the collision of cities and cars: urban transportation policy for the twenty-first century*. Chicago, IL: American Academy of Arts and Sciences and the Aspen Institute.
- Pennsylvania 21st Century Environment Commission (PEC). 1998. Report to Governor Ridge. Harrisburg, PA: PEC. September. Available on the World Wide Web at: <http://www.21stcentury.state.pa.us>
- Rendell, Edward G. 1994. *The new urban agenda*. Report issued by the Mayor's Office, City of Philadelphia, Pennsylvania.
- Schaeffer, K. H., and E. Sclar. 1975. *Access for all: transportation and urban growth*. Hammondsworth, UK: Penguin.
- Sperling, Daniel. 1995. *Future drive: electric vehicles and sustainable transportation*. Washington, DC: Island Press.
- . 1997. A new agenda. Access (Fall). University of California at Berkeley, Berkeley, CA. pp.2–9.
- Transportation Research Board. 1998. *The costs of sprawl—revisited*. TCRP Report 39. Report prepared by Robert W. Burchell et al. for Transportation Research Board, National Research Council. Washington, DC: National Academy Press.
- Weyrich, Paul M., and William S. Lind. 1996. *Conservatives and mass transit: Is it time for a new look?* Washington, DC: Free Congress Foundation and American Public Transit Association.