

Пассажирский рельсовый транспорт Сан-Франциско

Переориентация на общественный транспорт, создание и развитие сетей трамвайных сообщений, их доступность для пассажиров и «дружелюбность» к городской среде — для многих регионов Северной Америки эти понятия неожиданно вновь стали популярными. Для Сан-Франциско же они давно привычны.

На проходившей в июне 2008 г. конференции по рельсовому транспорту Американской ассоциации общественного транспорта (АРТА) говорилось, что представляющие сейчас новыми идеи в области городского общественного рельсового транспорта могут быть успешно реализованы и там, где он никогда не имел наивысшего приоритета.

В регионе Сан-Франциско успешно действуют несколько компаний, осуществляющих железнодорожные пригородные перевозки, но

именно многолетняя эффективная работа двух городских транспортных систем (MUNI и BART) свидетельствует об изначальном нежелании властей автоматически принять широко распространенную в последние полвека в США политику и практику пренебрежения к городскому рельсовому транспорту.

Муниципальная железная дорога Сан-Франциско (MUNI) начала свою деятельность в 1912 г. Если эксплуатируемый ею исторический канатный трамвай издавна яв-

ляется визитной карточкой города, то не столь широко известно, что эксплуатация других систем рельсового транспорта облегченного типа (в том числе обычного трамвая) в городе никогда полностью не прекращалась. Сеть трамвайных сообщений MUNI — одна из семи сохранившихся в США и бесспорный ветеран среди шести подобных сетей в штате Калифорния. В настоящее время MUNI является подразделением транспортной администрации San Francisco Metropolitan Transportation (SFMTA), которая контролирует все виды транспорта в городе, координирует их деятельность и определяет роль каждого из них.

Транспортная администрация BART (Bay Area Rapid Transit) — относительный новичок на рынке пассажирских перевозок в Сан-Франциско. Ее создание было задумано после Второй мировой войны, но деятельность началась только в 1972 г., когда в других городах и регионах США системы пассажирского рельсового транспорта ликвидировались, причем зачастую полностью. BART выполняет как внутригородские перевозки в Сан-Франциско, так и пригородные, обслуживая близлежащие населенные пункты, в первую очередь Окленд. Благодаря своей успешной деятельности она приобрела известность во всей Северной Америке.

Каждая из двух транспортных систем выполняет свои функции, однако их работа требует точного согласования и взаимодействия. На практике это касается совместной эксплуатации нескольких станций и соглашений по вопросам оплаты проезда.

Планы MUNI

SFMTA контролирует не только работу рельсового транспорта, но и деятельность парковок, включая уличные и внеуличные, а также реализацию программ облегче-



Рис. 1. Вагон канатного трамвая

ния условий передвижения велосипедистов и пешеходов. Предполагалось передать SFMTA также функции надзора за работой такси. В задачи SFMTA входит координация работы различных видов транспорта как единой системы. Эффективность деятельности администрации очевидна: городская среда отличается самыми высокими показателями по пешеходной доступности и доле поездок на велосипедах. В связи с этим усложняются задачи SFMTA, повышается уровень требований, поскольку потенциальные пассажиры ожидают от нее высокого уровня экологической надежности и качества обслуживания всеми видами транспорта, а не просто возможности добраться до места назначения.

В рамках SFMTA выделяются четыре сектора рынка пассажирских перевозок, обслуживаемых MUNI. К скоростным относятся выполняемые по маршрутам рельсового транспорта и некоторым автобусным. Эта категория охватывает 70% общего объема перевозок. К местным относятся перевозки по более разветвленной сети маршрутов, которая наложена на сеть маршрутов скоростных перевозок. MUNI стремится организовывать транспортное обслуживание так, чтобы любую поездку в пределах города можно было выполнить с одной пересадкой. Третий сектор, пригородный, относится к сообщениям с близлежащими окрестностями и служит питающим для двух предыдущих секторов. Наконец, сектор специализированного транспортного обслуживания ориентирован на перевозки в особых случаях, например при проведении спортивных состязаний и других мероприятий, собирающих большое число зрителей.

Разные секторы рынка городских перевозок Сан-Франциско обслуживаются различными транспортными средствами, причем предоставляемые MUNI возможности



Рис. 2. Вагон трамвая семейства PCC

можно рассматривать как самые разнообразные в США. Три линии канатного трамвая с колоритными старинными вагонами (рис. 1) привлекают большое число туристов, но при этом на них присутствует и существенный поток постоянных пользователей. В среднем MUNI перевозит всеми видами транспорта, включая трамвай канатный и обычный, автобус и троллейбус, 700 тыс. чел. в день.

В трамвайных сообщениях MUNI работает не только современный подвижной состав, но и крупнейший в Северной Америке парк восстановленных трамвайных вагонов семейства PCC (Presidents' Conference Committee), строившихся в США и позднее в других странах начиная с первой половины тридцатых годов XX в. (рис. 2). По численности парк вагонов PCC находится на втором месте после парка вагонов канатного трамвая. Многие туристы путешествуют по городу в зонах тяготения к проходящей в центре города линии F, на которой эксплуатируются вагоны как семейства PCC, так и более ранней постройки (рис. 3). В то же время

линия F не просто городская достопримечательность, а важная часть транспортной системы Сан-Франциско, которой активно пользуются многие местные жители. Линия вызывает большой интерес у специалистов из других городов страны, которые заинтересованы в возрождении трамвайных сообщений.

MUNI реализует собственные планы расширения сети, прежде всего проект стоимостью 648 млн. дол. строительства линии T (Third Street), которую можно квалифицировать как линию скоростного трамвая (рис. 4). Помимо укладки пути усиленной конструкции, обустройства высоких посадочных платформ на остановочных пунктах и осуществления мероприятий по увеличению провозной способности, по всему маршруту отремонтированы пешеходные дорожки, высажены деревья, установлены визуальные и звуковые устройства информирования о времени, оставшемся до переключения сигнала светофора для пешеходов. В результате осуществления комплекса мероприятий здесь удалось создать так называемый интеллектуальный транспортный ко-



Рис. 3. Один из участков линии F



Рис. 4. Один из остановочных пунктов линии T

ридор. В январе 2007 г. MUNI открыла движение на линии только по выходным, с апреля 2007 г. после набора и обучения персонала и решения некоторых эксплуатационных проблем начального периода линия работает в обычном режиме. На ней обращаются вагоны по-

стройки компании Breda (Италия; рис. 5).

В скором времени планируется завершить строительство и оснащение депо Метро-Ист для отстоя (сначала до 80, затем до 100 вагонов) и технического обслуживания вагонов трамвая (рис. 6). Кро-

ме того, имеется проект прокладки подземного участка в центре города стоимостью 1,3 млрд. дол. в рамках продолжения линии T в район Чайнатаун с четырьмя станциями. Некоторые представители местных властей подвергают проект критике, оценивая его как излишне экстравагантный и конфликтный, а федеральная администрация определила степень его подготовки как medium-high (умеренно высокую). В то же время сторонники проекта утверждают, что в оживленных транспортных коридорах, где проходят маршруты общественного пассажирского транспорта, серьезную проблему представляет интенсивное движение автомобилей, пешеходов и велосипедистов; Чайнатаун — один из наиболее густонаселенных районов города, и это в сочетании с другими факторами обосновывает строительство здесь подземной линии.

Перспективы BART

Через тоннель Маркет-Стрит под одноименной центральной улицей Сан-Франциско проходят маршруты как MUNI, так и BART. Четыре станции из семи, имеющих в этом тоннеле, являются пересадочными (рис. 7). Сюда прибывают многие из 365 тыс. пассажиров, пользующихся услугами пяти маршрутов сети BART по будним дням. В часы пик половину своих пассажиров BART перевозит в направлении центра Сан-Франциско. Жители соседнего Окленда также составляют значительную часть пассажиров системы (Сан-Франциско и Окленд связаны тоннелем под заливом Сан-Франциско). Растет и объем перевозок по выходным: в октябре 2007 г. было зафиксировано рекордное количество пассажиров для субботнего дня — 229,3 тыс. чел.

Согласно прогнозам, в следующем десятилетии пассажиропоток BART достигнет 500 тыс. чел.

в день. В планы администрации входит решение задачи по сокращению затрат времени на посадку и высадку пассажиров. Поскольку срок службы 669 вагонов BART, первые из которых были построены еще в конце 1960-х годов компанией Rohr Industries (рис. 8), постепенно приближается к завершению, начиная с 2013 г. в течение 10 лет будет осуществлена полная замена всего парка подвижного состава, на что может потребоваться до 3,4 млрд. дол. (источники финансирования и компания-поставщик еще не определены).

С учетом обеих этих проблем в новых вагонах BART будет предусмотрено по три двери с каждой стороны (в нынешних вагонах — по две), чтобы ускорить пассажирообмен на станциях. Планируется сократить интервал движения на участках, используемых разными маршрутами, с нынешних 2 мин 45 с до 2 мин 15 с. Это позволит увеличить число рейсов на 20%.

В настоящее время протяженность сети линий BART превышает 166 км, пассажиров обслуживают 43 станции. В 2009 г. планировали открыть 44-ю станцию между двумя действующими. В ближайшие планы также входит сооружение нового участка протяженностью 16 км Питсбург — Антиок. Кроме того,



Рис. 5. Вагон трамвая постройки компании Breda

планируется соединить линией системы BART города Сан-Франциско и Сан-Хосе. Такие планы появились еще в годы после окончания Второй мировой войны, однако вопрос о финансировании этих проектов пока не решен.

Инициативы расширения сети BART отчасти обусловлены повышением на 3–4% цен на жилье в районах, расположенных вблизи станций. Полагают также, что благодаря BART могут быть созданы

119 тыс. новых рабочих мест в Сан-Франциско и 16 тыс. в Окленде. Те, кто планирует различные проекты, прибегают к любым, иногда надуманным привязкам к BART, чтобы обосновать финансовую состоятельность предложений. К сожалению, то, что BART зачастую служит ориентиром, иногда негативно сказывается на имидже транспортной системы, даже когда ее роль в данной ситуации по меньшей мере незначительна. Напри-



Рис. 6. Строительство депо Метро-Ист



Рис. 7. Вестибюль пересадочной станции BART/MUNI Монтгомери-стрит в центре Сан-Франциско



Рис. 8. Поезд BART из вагонов типа А



Рис. 9. Один из вариантов проекта транспортного центра Transbay Terminal

мер, BART обязательно упоминается, даже если преступление совершено в трех кварталах от какой-либо ее станции.

Репутация BART в кругах пассажирского общественного транспорта весьма высока, но администрация далека от благодушия. Многие представители различных транспортных компаний приезжают в Сан-Франциско, чтобы заимствовать положительный опыт. В то же время менеджеры BART постоянно ищут новые идеи и готовы учиться у других.

Сотрудничество продолжается

Взаимодействие администраций BART и MUNI не ограничивается рамками обслуживаемых ими систем. Наиболее яркий пример — проект стоимостью 3 млрд. дол. по созданию единого транспортного центра Transbay Terminal в центральной части Сан-Франциско (рис. 9), в реализации которого

помимо MUNI и BART участвуют администрация и компании-операторы Caltrain, San Mateo County Transit, AC Transit и Golden Gate Transit; все они представляют разные виды транспорта — городской и пригородный рельсовый, магистральный железнодорожный и автобусный. Реализация этого амбициозного проекта, включающего также строительство жилых, офисных зданий (в том числе высотных) и предприятий торговли и досуга, может начаться в 2009 г., окончание первого этапа работ намечено на 2014 г., второго — на 2017 г.

Рассматриваются различные аспекты улучшения транспортного обслуживания населения, включая продление электрифицированных линий компании Caltrain. Кроме того, руководители транспортных администраций вошли в состав группы Translink Managers по разработке единой смарт-карты для оплаты проезда на всех транспортных системах региона залива Сан-Франциско.

Политические проблемы также сплачивают транспортные администрации. В 2007 г. власти штата Калифорния перенаправили более 1 млрд. дол., предназначавшихся для финансирования общественного транспорта, на другие цели. Судебное разбирательство позволило вернуть примерно треть этой суммы. В результате средства, выделенные на общественный транспорт в бюджете 2008 г., сохранились в полном объеме.

В Сан-Франциско поддержка общественного транспорта избирателями совершенно очевидна. Это город с развитой системой общественного транспорта и транспортной политикой, реально ориентированной на его приоритетное развитие. Многолетняя успешная деятельность MUNI и активное развитие BART позволяют предположить, что избиратели Сан-Франциско не намерены менять свое мнение.

D.J. Bowen. Railway Age, 2008, № 5, p. 42, 44–46.