

ОРГАНИЗУЯ ОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ В 2008 ГОДУ, ВЛАСТИ КИТАЯ ИНВЕСТИРОВАЛИ БОЛЕЕ \$20 МЛРД В ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ И ОБНОВЛЕНИЕ АВТОПАРКА СТОЛИЦЫ



CHINA PHOTOS/GETTY IMAGES/PHOTOBANK.COM

глаза просто разбегаются). Кроме того, летние Игры, несмотря на весь свой размах, всегда централизованы: один исполнинский пресс-центр, одна гигантская Олимпийская деревня, один штаб контроля за трафиком и т. д. По транспортной логистике они понятнее зимних: основная нагрузка ложится на городскую транспортную сеть. Однако именно поэтому летние Олимпиады требуют совершенно особого, математически выверенного подхода к организации движения, ведь пассажиропоток увеличивается на 1,2–1,8 млн человек в день. И ни один даже самый развитый в инфраструктурном плане город мира не в состоянии справиться с таким вавилонским столпотворением без дополнительных мер.

Революцию в этом плане совершила Олимпиада 2000 года в Сиднее: после транспортного коллапса Игр в Атланте она стала для МОК образцом на все времена. В Австралии впервые в радиусе 1 км от олимпийских объектов была запрещена парковка и всех без исключения волонтеров, зрителей и рабочих перевозил общественный транспорт. Это сейчас такие меры кажутся чем-то само собой разумеющимся, а 14 лет назад они произвели фурор. В результате таких революционных мер в Сиднейский олимпийский парк лишь 5% зрителей приезжали на личном транспорте, 77% добирались на специальных трамваях, 15% — на автобусах, еще 3% — пешком или на велосипедах.

Эстафету подхватили греки, творчески развив почин австралийцев: в Афинах в 2004 году впервые были введены специальные олимпийские полосы, снабженные особой маркировкой и доступные только для аккредитованного транспорта. Всего было построено 160 км таких полос, что перевернуло все существующие представления об организации движения. В результате средняя скорость олимпийского автобуса выросла с 12–20 км/ч до 50 км/ч. Именно благодаря выделениям, высоко оцененным МОК, Афины

избежали привычных для города колоссальных пробок, грозивших парализовать движение олимпийского транспорта. Кроме того, благодаря Олимпиаде греки получили новую железнодорожную линию от аэропорта (кстати, тоже нового) до центра города, линию легкого метро протяженностью 23 км, связавшую прибрежный кластер с центром, 40 км новых трасс, 80 км дорожной сети внутри города, в том числе новую трамвайную линию. На этом богатстве греки и выезжают сейчас: не будь Игр в Афинах, на реализацию (а главное — привлечение инвестиций) аналогичного транспортного плана ушло бы четверть века.

Новых подходов в области транспортной логистики потребовала Олимпиада в самой густонаселенной стране — Китае. Пекин уже не мог обойтись стандартными наработками вроде выделенных олимпийских полос и организации дополнительного общественного транспорта, которому, естественно, отдавался приоритет. Китайцы инвестировали более \$20 млрд в дорожную инфраструктуру, строительство, обновление автопарка и борьбу с загрязнением окружающей среды. Потому что лучше всякого МОК осознали масштаб проблемы: еще за семь лет до Олимпиады ежедневный прирост автотранспорта в Пекине составлял 1 тыс. машин. Чтобы разгрузить столицу, китайцы построили пятое кольцо вокруг города (108 км) и часть шестого (208 км), отвели 300 км выделенок под олимпийский транспорт. Но все эти меры не привели бы к должному результату, если бы Пекину не удалось существенно снизить автомобильный трафик.

Можно догадаться, что с пробками китайцы боролись запретительными методами. Как говорил один из персонажей фильма Гая Ричи «Snatch», оценивая работу лондонского вышибалы: «Мне не совсем нравятся твои методы. Но они очень эффективные. Очень жесткие, но очень эффективные». Меры китайского правительства не при-

шлись по душе населению, но они действительно переломили ситуацию. Пекину удалось добиться фантастических цифр: за четыре тестовых дня, проведенных за год до Игр, трафик снизился на 40%, а на время Олимпиады количество личного автотранспорта в столице упало на 45–55% (то есть под запрет подпали 2 млн машин). Благодаря авторитарным, но действенным мерам по снижению трафика олимпийские автобусы в Пекине побежали быстрее греческих: их средняя скорость превышала 50 км/ч.

Лондон привнес в олимпийскую инфраструктурную стройку свой колорит. Игры 2012 года стали первыми, на которых приоритет отдавался железнодорожному транспорту и специальной трамвайной сети. Поезда Javelin подвозили к объектам 80% зрителей (еще 15% приезжали на автобусах, а 5% добирались пешком или на велосипедах), доставляя болельщиков из центра города до Олимпийского парка всего за 7 минут. Каждый час парк мог поглощать 240 тыс. человек, подъезжавших на поездах — при пиковых нагрузках они ходили каждые 15 секунд. Кроме того, организаторы выкроили 250 км для специальных олимпийских маршрутов, из которых 35% составляли выделенные линии для олимпийского транспорта.

Еще одним транспортным свершением Лондона стало снижение городского трафика на 25%. Понятно, что скопировать эффективную китайскую методику организаторы лондонских Игр не могли. Они воздействовали на водителей финансовыми методами: повышением цены за въезд в центр города и его отдельные районы, а также увеличением и без того высокой платы за парковку.

ЦЕЛИ ТРЕБУЮТ СРЕДСТВ Но зимние Олимпиады — это все-таки совсем другая история. Слепо копировать транспортные нововведения летних Игр — затае бесплодная. Ведь хотя по цифрам летние соревнования вы-

глядят масштабнее, зимние ставят перед организаторами не менее, а подчас и более трудные логистические задачи.

Зимние Игры входят в тройку самых крупных спортивных событий в мире (Олимпиадам составляет компанию чемпионат мира по футболу). Причем каждая новая зимняя Олимпиада неизменно оказывалась масштабнее и требовательнее предыдущей. 20-летней давности Игры в Лиллехаммере по нынешним меркам выглядят камерным мероприятием: 67 стран, 61 соревнование, 1,75 тыс. спортсменов, 9 тыс. волонтеров. Уже в Ванкувере количество стран-участниц перевалило за 80, число спортсменов приблизилось к 3 тыс., а волонтеров — к 20 тыс. Цифры Сочи еще выше.

Размах Олимпиад требовал соответствующих средств — бюджеты росли неуклонно. Но с разной интенсивностью: траты обычно зависят от готовности хозяев к проведению Игр. По нынешним меркам в Турине восемь лет назад были потрачены сущие крохи: €3,5 млрд, не считая расходов на обеспечение безопасности, которые засекретило итальянское правительство. Бережливые итальянцы почти уложились в бюджет предыдущих игр в Солт-Лейк-Сити, израсходовав всего на 1,2% больше, чем американцы. Впрочем, какие-то 30 лет назад даже о таких тратах и не помышляли: по сравнению с Играми в Лейк-Плэсиде 1980 года туринские расходы выросли в 11 раз, а по отношению к скромной Олимпиаде в югославском социалистическом Сараево (1984 год) — в 18.

Много средств и внимания отнимают транспортные проблемы. Ведь главная особенность зимних Игр, отличающая их от всех прочих соревнований, — вынужденное деление на два кластера: городской и горный. Спортсмены, делегации и обычные болельщики, чьи передвижения достигают 300–500 тыс. дополнительных поездок в день, могут оказаться непосильным бременем для транспорт-

СРАЖЕНИЕ ГОРОДОВ ЗА ПРАВО ПРИНЯТЬ ОЛИМПИАДУ — ЭТО НЕ В ПОСЛЕДНЮЮ ОЧЕРЕДЬ БОРЬБА ТРАНСПОРТНЫХ ПЛАНОВ, КОТОРЫМ МОК УДЕЛЯЕТ ОСОБЕННО ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ

