

ной инфраструктуры любого города. Если, конечно, не принять специальных мер и не продумать все до мелочей.

Транспортные потоки зимних Игр делятся в пропорции 60% (город) на 40% (горы). Причем основные трудности бывают связаны с организацией перевозок именно в горах: в отличие от городской сети, на которую выпадает основная нагрузка, горным перемещениям обычно уделяют меньше внимания. К тому же развивать масштабную транспортную инфраструктуру в горах хозяева зимних Игр не особенно стремятся: трудно просчитать ее эффективность после завершения Олимпиады. Зачастую тысячи спортсменов и десятки тысяч болельщиков приходится доставлять в горы только на автобусах: иного пути просто нет. И трудно обвинять в предвзятости МОК, который при выборе столицы зимней Олимпиады чаще всего идет по пути наименьшего сопротивления, ориентируясь либо на города вроде Турина с развитой сетью автодорог, либо на известные горнолыжные курорты, привычные к сезонному наплыву туристов, вроде вандуверского Уистлера. (В этом плане Сочи был счастливым исключением из правил. И оказался первым и пока единственным олимпийским городом, проложившим в горы помимо автомобильной трассы железную дорогу.)

Но даже города с развитой инфраструктурой и вроде готовые к приему многотысячной армии болельщиков, за получив Игры, вынуждены были решать каверзные вопросы. Главная проблема, с которой столкнулись организаторы туринских Игр, — большой разброс спортивных объектов как в горах, так и в городе (кстати, Сочи были признаны самыми компактными Играми за всю историю). В самом Турине вышли из положения благодаря новой линии легкого метро, ставшей визитной карточкой Олимпиады, закрытому для личного автотранспорта центру города, перехватывающим парковкам и толково организованному общественному транспорту. В горах ситуация была гораздо сложнее. Помимо того что спортивные объекты оказа-

лись раскиданы по разным горным деревушкам (до самой отдаленной надо было добираться почти полтора часа), организаторы столкнулись с острой нехваткой гостиничных мест, в основном для журналистов. А без детального плана размещения гостей невозможно толково организовать транспортные маршруты, которые необходимы для планирования карты потоков. В результате туринскому оргкомитету пришлось в пожарном порядке резервировать 1,8 тыс. номеров в частном секторе и учитывать их в графике специальных шатлов, начинавших курсировать за три-пять часов до начала соревнований.

Олимпиада в Турине, впрочем, была не столь показательна, как Игры в Ванкувере. Вот тут действительно было чему поучиться. Ключом к организации успешных в транспортном плане Игр стали разнообразные и удобные маршруты, а также добровольный отказ местного населения от использования личного автотранспорта. Организаторам не пришлось никого запугивать административными (как в Пекине) или финансовыми (по примеру Лондона) мерами. Сознательные жители Ванкувера с готовностью поддержали идею оргкомитета и с удовольствием включились в игру.

За несколько лет до начала Олимпиады власти Ванкувера, понимавшие, что транспортный успех Игр напрямую зависит от количества людей, пересевших с личных автомобилей на общественный транспорт, запустили эксперимент. Они закрыли для машин один из трех мостов, который вел в деловой центр города, и сделали пешеходными несколько центральных улиц, проложив также специальные велосипедные маршруты. Эффект превзошел все ожидания: количество ежедневных поездок на личном автотранспорте сократилось на 30% (именно такая задача стояла перед организаторами), 20 тыс. человек пешком переходили мосты Burrard и Cambie, около 5 тыс. добиралась на работу на велосипедах. Надо отметить, что специально к Олимпиаде власти Ванкувера организовали новую бесплатную сеть аренды велосипедов и заполнили город

удобными парковками для байков рядом с олимпийскими объектами и ключевыми станциями метро — все для того, чтобы подхлестнуть людей использовать альтернативные виды транспорта. Кроме того, организаторы активно пропагандировали так называемый ridesharing (когда несколько человек добираются на работу на одной машине), в особенности среди сотрудников компаний, находящихся в деловом центре.

И все же главными звездами ванкуверской Олимпиады стали два масштабных транспортных проекта: величественная железнодорожная линия, связавшая аэропорт с центром города (20 поездов, курсировавших с интервалом 2–3 минуты), и автомобильная дорога в Уистлере с поэтическим названием Sea to Sky Highway. Перед Олимпиадой было проведено исследование автострады, показавшее, что дорога может использоваться эффективно только в том случае, если будет максимально освобождена от личного транспорта. В результате на время Игр в Уистлере, курорте с ограниченной дорожной сетью, испытавшем небывалый наплыв зрителей (до 60 тыс. ежедневно), была почти полностью запрещена частная парковка и организованы дополнительные развязки для крупногабаритного транспорта.

ДОСТУПНОЕ НАСЛЕДИЕ Ванкувер, по мнению МОК, провел идеальную с точки зрения транспортной логистики Олимпиаду, сравнимую с прорывными Играми в Сиднее. Но гораздо важнее то, что созданная дорожная инфраструктура после окончания соревнований навсегда изменила жизнь самих ванкуверцев. Проведенное исследование показало, что теперь лишь 40% жителей используют машину каждый день (самый низкий показатель среди канадских городов); 65% людей пешком добираются в деловой центр города (больше, чем в Монреале, Торонто или Сиэтле), а 2,7 тыс. человек регулярно ездят на работу на велосипедах (что эквивалентно 40 битком набитым автобусам).

Олимпиада в Сочи оставила россиянам несравнимо более щедрое транспортное наследие. Теперь вопрос в том, как его эффективно использовать. Для подобных масштабных инфраструктурных проектов самое главное, чтобы они не простаивали. Например, Турин, который в семь раз увеличил закрытую для автотранспорта площадь исторического центра города, за два постолимпийских года провел на объектах Игр 187 мероприятий, которые посетило почти 600 тыс. человек. Кроме того, 186 команд по разным видам спорта использовали туринские стадионы для тренировок. Гордясь собой, Турин выпустил новый красочный guide-book, посвятив немало страниц олимпийским объектам. И на следующий после Игр год туристический поток в этот, в сущности, промышленный город увеличился на 150 тыс. человек — по этому показателю Турин уступил только традиционным итальянским лидерам Риму, Флоренции и Венеции.

А главной идеей лондонской Олимпиады было преобразование восточных районов города. Рачительные англичане подсчитали, что с каждого потраченного на Игры фунта 75 пенсов пошло на наследие так называемого Восточного Лондона. Кроме того, в преобразование Олимпийского парка под жилую зону с домами, школами, больницами, бизнес- и спортцентрами вложили дополнительные £300 млн. В результате на месте неприглядной промзоны выросли новые удобные кварталы, обеспеченные развитой транспортной инфраструктурой.

У Сочи тоже есть соображения, как в «мирное время» использовать олимпийские объекты. Например, уже известно, что главный медиацентр превратится в крупнейший в регионе торгово-развлекательный комплекс, а большинство стадионов станут базами для подготовки сборных команд России. Есть и план ближайших крупных мероприятий: июньский саммит G8 и октябрьский этап Гран-при «Формулы-1». Хочется верить, что это только начало. ■

