

Ел жүрегі – елорда шежіресі

АСТАНА АҚШШАМЫ

РЕСПУБЛИКАЛЫҚ ҚОҒАМДЫҚ-САЯСИ ГАЗЕТ

Әлем қалалары автобуска көше бастады

Әлемдегі көптеген ірі қалалар көлік тасқынының шамадан тыс көптігінен және көшелердің әлі де болса бұған төтеп бере алмайтындығынан ұдайы кептеліс жағдайында өмір сүріп, айтарлықтай қиындықтарға тап болып келеді. Бұл ахуал енді жылдан жыл ұзаған сайын осы қалпында қала берсе, нашарлаған үстіне нашарлай түспесе, өздігінен жақсара қоймайды. Сондықтан қазіргі таңда мұндай азапты бастан кешіп жатқан қалалар ғана емес, сонымен қатар сол кепті киюге жақындап қалған үлкен елді мекендердің де біразы келешек бұл тұйықтан шығынсыз шығудың алуан түрлі шараларын қарастырып бағып жатыр.



Мұнда қалалар басшылықтары шығынды барынша азайтудың жайына көбірек көңіл бөлуде. Олар сондықтан бірінші кезекте бағасы күн ұзаған сайын ұшып бара жатқан бензиннен құтылуды алға негізгі мақсат етіп қойып отыр. Бұған қоса, көшедегі көліктер тасқынының күннен-күнге күрт көбейе түсуі, автотұрақ мәселесі әлемдегі көптеген ірі қалалар басшылығын жолаушылар тасымалдау желісін жетілдіру жолдарын жедел ұйымдастыруға мәжбүр ете бастады. Олардың көпшілігі тұйықтан шығудың ең басты да тиімді жолы мегаполис жұртшылығының барынша басым бөлігін қоғамдық көліктермен, яғни автобустармен, метромен, электробустармен жүруге

көшіру деп біліп отыр.

Бірақ бұл жерде автобустар жайлы сөз қозғалғанда, олардың дизельмен жүретін бұрынғы ескі түрлері емес, қазіргі заманға сай бейімделген модельдері есепке алынып жатыр. Бұл ретте күллі әлем жылдам жүретін автобустар транзитінің bus rapid transit жүйесін көбірек қолай көруде. Қоғамдық көліктің бұл жаңа түрі автобус маршруттарының икемділігін тура темір жол саласындағыдай жақсы жағдай жасау мен сенімділігіне үйлестіру жүзеге асыруды көздейді. Жаңа трендтің артықшылықтары мен ерекшеліктері жайлы Буэнос-Айрестегі «The Wall Street Journal» газетінің редакторы Пилар Кончи таяуда өзі қызмет ететін басылымда әңгімелеп берді. Оның айтуынша, BRT автобустары өздеріне арнайы бөлінген белдеулер арқылы барынша жиі және жылдам жүріп отырады. Аталмыш жүйе жолаушыларға толып жатқан қызмет түрлерін ұсына алады. Бұған бұрынғы дәстүрлі автобустар тоқтап өтетін «жарымжан» аялдамалар орнына келетін осы заманғы барынша озық технологиялармен жабдықталған стансалар мүмкіндік береді. Осында орналасқан сауда автоматтары билеттер сатып, кез келген тарифті таңдап алуға рұқсат етеді. Стансадағы аздап көтеріліп тұрған платформа жолаушының автобус салонына еш қиындықсыз кіріп кетуіне көмектеседі. Ал жоғарыда ілулі тұрған GPS жүйесіндегі табло келетін көлікті қанша уақыт күтуге тура келетінін секундтық дәлдігіне дейін көрсетіп бере алады.



Жылдам жүретін BRT автобустары жүйесінің күнделікті тасымал мөлшерінің көрсеткіштері де адамды қатты таңғалдырады. Айталық, Түркияның Ыстанбұл қаласында ол күніне 700 мың адам тасуға мүмкіндік берсе, Қытайдың Ганчжоуында бұл көрсеткіш 800 мыңға дейін барады. Ал Иран астанасы – Тегеран қаласында бұлар бір күннің ішінде 1 млн 440 мың, Колумбияның бас қаласы – Боготода 1 млн 700 мың адамды тасымалдауға қауқарлы болмақ. Бұлардың өзі де ештеңе емес екенін сезінер едік, егер біз Бразилияның Куритибасындағы деңгейдің 2 млн 260 мың адамға жетіп жығылатыны ойға алатын болсақ...

Өткен жылы жер жүзінде жылдам жүретін автобустар транзитінің 16 жүйесі салынды. Биыл тағы сондай 49 нысанның құрылысы басталғалы тұр. Олар АҚШ пен Австралияның бірнеше ірі қалаларынан бой көтереді. Бұл тренд бүгінде Азияның дамушы елдеріне де кеңінен танымал бола бастады. «Келешекте BRT қазіргі қолданыстағы қоғамдық көліктердің басты бәсекелесіне айналады. Ол, әсіресе, бюджеті шектеулі қалалар үшін тиімді» дейді Нью-Йорктегі Көлік және көлік саясаты институтының атқарушы директоры Уолтер Хук.



Осы орайда Бразилияның Куритиба қаласының BRT жүйесі ең сәтті жасалған жоба болып саналады. Оның тасымал көлемі бәрінен көптігімен қатар, маршруттың 45 мильге жетіп отырғанының өзі талай жайтты аңғартады. Ол сонау 70-ші жылдардың соңындағы үш автобус бағытының негізінде туып қалыптасып, қала аудандарының өсу қарқыны мен тұрғын үй орамдарының

даму ерекшеліктеріне қарай ұдайы жаңартылып отырған екен. Қазіргі кезде АҚШ та осы жүйені біраз қиындықтармен күресе отырып, біртіндеп тереңдете меңгеріп келеді. Бұған елде жеке меншік көліктерінің көптігі бір жағынан кедергі келтірсе, екінші жағынан жолаушылар көп жағдайда әлі де темір жол көлігі желісімен жүргенді біршама қолай көреді. Алайда жаңа темір жол жобаларын қаржыландыру жайының барған сайын қиындай түсуіне байланысты BRT жүйесі уақыт озған сайын тиімді бола түсті. «BRT-ның 10 желісінің құрылысына кететін шығын шамамен 1 жеңіл метро (light-rail) тармағына тең келеді. Сондықтан автобус жүйесінің тартымды болмағы айқын» дейді осы ретте АҚШ-тың Оңтүстік Флорида университеті жанындағы Қалалық көліктерді зерттеу орталығындағы BRT ұлттық институтының директоры Денис Найнбау.

Бүгінгі кезде Құрама Штаттардың 5 қаласында жылдам жүретін автобустар желісі іске қосылған. Бұлардың арасында Лос-Анджелес (14 миль), Кливленд (7 миль), Орегон штатындағы Юджин (4 миль) қалаларындағы желілер айтарлықтай дамып кеткен. Бұдан бөлек, тағы 10 жобаның 8-і қаралу үстінде. Бұлардың арасында Сан-Франциско мен Чикаго желілері де бар.



Қазір әлемде автобустың электр қуатымен жүретін түрі – электробус жүйесін дамытып отырған қала да бар. Ол – Қытайдың Шэньчжен шаһары бұл формаға биыл толық көшіп алды. Қалада 8,3 млн адам тұрады. Онда бүгінде күніне сондай 16 359 автобус қалаішілік бағыттарда сапарға шығып, жолаушы тасымалдау ісімен айналысады. Мұнымен бір мезгілде шаһарда

көліктерді зарядтаушы стансалар инфрақұрылымы да белсенді түрде кеңейтілуде. Бүгінде олардың саны 510-ға жеткен. Бұл жүйелерден тек қоғамдық тасымалдау көліктері қатарына жатпайтын қалалық арнайы қызмет мекемелерінің машиналары ғана тыс қалдырылған.

Шэньчжен билігінің ендігі мақсаты 2020 жылға дейін барлық таксилерді электр қуатымен жүргізуге саяды. Қазірдің өзінде қалалық таксомотор парктеріндегі электрокарлар саны 12 518-ге жетіп, ол барлық көлемнің 62,5 пайызын құрап отыр. Қала басшылығының осыншалықты талапты талпыныстары мен іргелі ізденістері өзінің алғашқы оң нәтижелерін бере бастаған сияқты. Тәуелсіз зерттеу ұйымдарының тексеріс қорытындылары бұл кездерде Шэньчженде ауаға тарайтын қалдықтардың 1,35 млн тоннаға кеміп, ауа қабатының айтарлықтай тазара түскенін байқатты.

Елді мекендердің экологиялық ахуалдарын жақсартуды көздеген тағы бірқатар мегаполистер электробус жүйесіне көшуді көздеп отыр. Жақында әлемнің 12 ірі қаласының мэрлері бас қосып, осы мәселені кеңінен талқылаған жиын өткізді. Онда дуанбасылар бірнеше амбициялы идеяларды алға тартып, әрқайсысы өз ұсыныстарының артық жақтарын дәлелдеп бақты. Ақырында олар 2025 жылдан бастап электробусқа ауысу жөніндегі келісімге қол қойды. Келісім «Fossil-Fuel-Free Streets Declaration» деген ат алды. Оны әлемнің 90 ірі қаласының басын біріктіріп, климаттық өзгерістерге байланысты барлық мәселелерді шешіп отырған C40 халықаралық ұйымы ұсынды. Ал келісімге қол қойған қалалар арасында Лондон, Сиэтл, Ванкувер, Париж, Милан, Лос-Анджелес, Копенгаген, Барселона, Кито, Мехико, Окленд және Кейптаун болды.

Әлем бүгінде осындай қым-қуыт тірліктер мен ізгілікті ізденістер үстінде тұр. Бұл үрдістен біздің Астана да сырт қалып отырған жоқ. Соңғы кездері қала жолдарында автобус пен таксиге арналған арнайы жолақ пайда болды, мұның өзі жеке көліктен гөрі қоғамдық көліктің артықшылығын, яғни диттеген жерге тез жетуін айғақтай түсті. Оның үстіне, қала орталығындағы автотұрақтар түгел ақылы негізге көшірілуде. ЛРТ құрылысы қарқынды жүріп жатыр. Осының барлығы қоғамдық көліктердің тиімділігі мен тартымдылығын арттыра түсетіні сөзсіз.