

БИБЛИОТЕКА

ОГОНЁК



ИЗДАТЕЛЬСТВО
«ТЕРРА»
КНИЖНЫЙ КЛУБ

Легкой дороги

БИБЛИОТЕКА «ОГОНЕК»

Издается с 1925 года

ЛЕГКОЙ ДОРОГИ

*Как борются с заторами
в мировых мегаполисах*



Издательский дом «Огонек» — «Терра—Книжный клуб»
Москва — 2008

«Легкой дороги» — одна из наиболее популярных в журнале рубрик, хотя и появилась в «Огоньке» совсем недавно — в 2006 году.

Всеобщая автомобилизация населения, проходящая в Отечестве на фоне по-прежнему не самой развитой дорожной инфраструктуры и при весьма своеобразных водительских нравах, обеспечила публикациям «Легкой дороги» устойчивый читательский интерес.

В эту книжку вошли рассказы корреспондентов «Огонька» о том, как крупнейшие мегаполисы мира борются с автомобильными пробками.

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ ВЫБИРАЮТ КИТАЙЦЫ

Андрей КИРИЛЛОВ, Пекин

После китайских дорог по российским ездить стыдно. Если бы пришлось выразить одной фразой самое глубокое впечатление от автопробега «Маршрутами дружбы: путешествие по Китаю», написал бы именно это.

Принимали везде тепло, кормили и поили от души. Иногда китайское гостеприимство выходило путешественникам боком. Пару раз, когда мои коллеги после очередного неумеренного обжорства подолгу любовались окружающими пейзажами из кукурузных зарослей, водителю-профессионалу нашего внедорожника Чжан Лянцяу приходилось догонять ушедшую далеко вперед автоколонну со скоростью до 170 километров в час, причем во втором случае — в сумерках, в сильнейший ливень, при наплывавшем с полей тумане. Согласитесь, что это свидетельствует не только о мастерстве шофера, но прежде всего о прекрасном состоянии дорожного покрытия и прямизне магистралей, почти везде поднятых на бетонные эстакады.

И чтобы не возвращаться к вопросу о спасительной кукурузе: на китайских шоссе достаточно просторных площадок с неизменными торговыми точками и вполне пристойными туалетами, но россиянам, непривычным к холодцу из морских червей, омлету с устрицами или подогретому шаосинскому вину, не всегда хватало сил дождаться очередной «сюсицю» — зоны отдыха с надлежащими удобствами.

Справедливости ради надо отметить, что были у нас на маршруте два участка, где дороги оставляли желать лучшего. После Лёссового плато, продолжая двигаться по провинции Шэньси, мы пересекли хребет Циньлин по горному серпантину. Шоссе в целом было сносным, но частые дорожные знаки предупреждали об опасности камнепадов, а попадавшие осыпи на асфальте подтверждали серьезность этих предупреждений. Думаю, что с таким эскортом, как в горной Шэньси, мои коллеги ехали впервые: пять полицейских машин с мигалками впереди, две — сзади.

Впрочем, скоро необходимости в особых предосторожностях при поездках по шэньсинским горам не будет, к огорчению путешествующих экстремалов: административный центр Шэньси, город Сиань, и столицу соседней Сычуани, многомиллионный Чэнду, уже связало новое скоростное шоссе, которое будет открыто в ближайшее время. Мы просто чуть-чуть не успели к его вводу в строй.

То же самое случилось с нашей колонной в Гуйчжоу — провинции с богатой природой, великолепными горными ландшафтами. В районе города Цзуньи мы проехали километров 70 — 80 по трассе строящейся дороги. Здесь стало понятно, почему китайские коллеги посоветовали выбрать для пресс-пробега внедорожники: пришлось порядком потрястись по каменистым, среди поднимавших тучи пыли огромных самосвалов. Вздывавшиеся ввысь над нашими головами мощные бетонные опоры будущих путепроводов символизировали предстоящий расцвет этого края, словно созданного для туризма.

Пока же местное население трудится на дорожных работах, многочисленных цементных предприятиях и бетонно-растворных узлах. Перепаханные в цементе люди все равно довольны: строящаяся дорога позволяет подзаработать.

Недавно Китай заявил о намерении инвестировать почти четверть триллиона долларов в развитие транспортной инфраструктуры. В начале прошлого года Министерство коммуникаций КНР сообщило о выделении 240 миллиардов долларов на развитие сети скоростных шоссе. В течение ближайших 30 лет в стране появятся 34 новые автострады общей протяженностью 85 тысяч километров. Из них девять будут пролегать с севера на юг, вдвое больше — с запада на восток, а семь дополнительно свяжут Пекин с крупнейшими городами страны. Деньги на сооружение магистралей планируется собрать путем выпуска облигаций госзайма, привлечения иностранных инвестиций и средств из провинциальных бюджетов.

С завершением строительства общенациональной транспортной сети скоростными шоссе будут связаны все города с населением более 200 тысяч человек. Сейчас протяженность автомагистралей в КНР составляет 34 тысячи километров, и по этому показателю КНР стоит на втором месте в мире, уступая лишь США.

В автопробеге вспоминались прежние впечатления, связанные с китайскими дорогами. Помню, как лет пятнадцать назад целый день ехал на старых «жигулях», заводившихся исключительно монеткой в пять фэней, из Пекина в Бэйдайхэ на Желтом море. Все время приходилось объезжать участки строящегося шоссе, которое прокладывалось методом «народной стройки» — с привлечением толп местных жителей, главным образом крестьян, отягощенных, среди прочих, и «дорожной» по-

винностью. Но времена уже были реформенные, и крестьянам обещали поделиться доходами с платной дороги. Понятно, что окупаются подобные проекты десятилетиями, и крестьяне потом долго требовали возмещения своего труда... Под влиянием массовых выступлений и критики дорожные отработки были отменены как пережиток «плановой» системы. Но строили все равно крестьяне хорошо, дорожная «подушка» в некоторых местах достигала шести метров. Теперь в Бэйдайхэ (около 300 километров от Пекина) можно доехать из столицы менее чем за три часа, оказавшись после душных пекинских улиц на берегу ласкового моря за кружкой холодного пива с морепродуктами, в тени дальневосточных сосен.

Многие дороги, особенно через горы и пустыни, до реформ прокладывали военные строители. Например, проведенная по Северо-Западному Китаю и далее на Лхасу автомобильная дорога имела стратегическое значение и была предназначена прежде всего для переброски войск и военных грузов на Цинхай-Тибетское нагорье, где Китай в 1950-е годы стремился закрепиться всерьез и надолго. В прошлом году вдоль этого шоссе было завершено строительство железной дороги Голмуд — Лхаса. Мне повезло принять участие в исторической поездке на первом поезде из Пекина в Лхасу. Локомотивы GE, вагоны Bombardier были оснащены специальными системами принудительной подачи кислорода, но в самой высокой точке дороги — на станции Тангла (5072 метра над уровнем моря) дышалось тяжело, горло сжимало удушьем. А каково было ста тысячам строителей магистрали?

В последние полтора десятилетия китайские власти перешли к подряду, отдавая прокладку шоссе дорожно-строительным фирмам под бюджетное финансирование — центральное, если дорога государственного уровня, и провинциальное, если дорога местного значения. При этом средства, аккумулируемые от взимания платы за проезд, шли на поддержание дорог в приличном состоянии. Китайские скоростные везде платные. За проезд по пекинской аэропортной трассе протяженностью 23 километра нужно заплатить, например, 10 юаней (около 1,25 доллара). Рядом неизменно сохраняется старая дорога — бесплатная, ибо и доллар с хвостиком для многих китайских водителей сумма заметная, особенно в глубинке.

В провинции Гуандун автопробег вышел на китайское приморье. По прибрежным скоростным дорогам легковые машины, трейлеры с товарами движутся впригирку друг к другу. Особенно оживлен этот поток вблизи Гуанчжоу, Сямыня, Вэньчжоу, Ханчжоу, Шанхая — крупных экономических центров, столпов «социализма с китайской спецификой», построенного на рыночной основе. Рынок китайцев не подвел.

НА ЧУЖИХ ДВОИХ

Юрий КОВАЛЕНКО, Париж

«В Париже на вело обгоняешь ты авто», — пел незабвенный Джо Дасен еще в 1960-е годы. С тех пор ничего не изменилось — разве что обгонять стало еще легче и на двух колесах гораздо проще добираться до цели, чем на четырех. И вот наконец столичная мэрия решила пересадить парижан на велосипеды. Этот грандиозный проект окрещен «Велосвободой».

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ЭРА

Летом 2007 года в столице открылись сразу 750 станций, располагающих 10 648 велосипедами, изготовленными в Венгрии. Простые и надежные, они имеют три скорости, оснащены передней и задней фарами и расположенной спереди корзиной для сумки или рюкзака. Сетью прокатных пунктов, действующих круглосуточно, охвачен весь Париж. Они расположены у вокзалов, станций метро, музеев, больших магазинов и т. д. Расстояние между станциями составляет около 300 метров, а в наиболее посещаемых районах — 100 метров.

Велосипед можно взять и вернуть в любое время суток на одной из прокатных точек и добраться на нем, к примеру, от Латинского квартала до Оперы или от Триумфальной арки до площади Бастилии. Прежде чем сесть на двухколесную машину, надо купить абонемент — на день, на неделю или на год, который стоит соответственно 1, 5 и 29 евро. Первые полчаса аренды — бесплатно, каждые последующие полчаса стоят от 1 до 4 евро. Чтобы сделать свою поездку более познавательной, можно воспользоваться аудиогидом и прослушать 700 рассказов, посвященных памятным местам.

К концу нынешнего года в Париже число станций и велосипедов удвоится. Мэрия, которую возглавляет предприимчивый социалист Бертран Деланоз, рассчитывает таким путем в какой-то мере содействовать решению и транспортной проблемы. Для велосипедистов уже созданы около 370 километров дорожных полос.

— В жизни Парижа открывается новая велосипедная эра, — рассказал «Огоньку» советник столичной мэрии Жан-Люк Дюмениль. — Мы уверены, что велосипед потеснит автомобили. Кроме того, он поможет дальнейшему улучшению экологической обстановки в городе. Я уже не говорю о том, что занятия спортом полезны.

В столице зарегистрировано около 800 тысяч автомобилей. Это значит, что их имеют около половины семей. Однако две трети парижан пользуются машиной не каждый день, а 16 процентов — реже одного

раза в месяц. Любопытно, что 95 процентов времени машины стоят, а когда они приходят в движение, то примерно 40 процентов заняты поиском места для парковки. На городских улицах есть всего около 160 тысяч мест, хотя в подземных парковках мест хватает всем. Парижане их не любят по той причине, что они заметно дороже. Так или иначе, в Париже бесплатных стоянок давно нет. Однако в своем районе, аррондисмане, жители имеют право на сверхнизкий тариф — всего 0,5 евро в день, тогда как в других районах им надо платить 2—3 евро в час. Такие льготы имеют целью побудить парижан не пользоваться своими автомобилями.

— Автомобиль в условиях мегаполиса давно превратился в неэффективное средство передвижения, — подчеркивает Жан-Люк Дюмениль. — Нет, наша мэрия совсем не против машин, но она за умеренное их использование. Проблему городского движения невозможно решить никакой реорганизацией, никакими развязками, никакими запретами, полицейскими мерами. Единственная реальная альтернатива дорожным пробкам — дальнейшее развитие общественного транспорта.

— Это не только подземка, но и «наземка», которая не сказала своего последнего слова, — продолжает Жан-Люк Дюмениль. — На проезжей части больших магистралей и бульваров мы создали специальные полосы движения, которыми могут пользоваться только автобусы, такси и, конечно, велосипедисты. В результате, по сравнению с 2000 годом, число автомобилей в Париже снизилось на 18 процентов. Это частично спасло город от мучительных заторов, от которых он задышался в 1990-е годы.

Легче стало дышать и парижанам. Согласно данным организации Airparif, занимающейся замерами чистоты воздуха, за последние пять лет, благодаря уменьшению дорожного движения, выбросы углекислого газа снизились почти на 10 процентов, а окиси азота — почти на треть.

ТРАМВАЙНЫЙ КОЗЫРЬ

Первым идею общественного транспорта в Париже подал в середине XVII века великий философ, писатель, физик и математик Блез Паскаль. Король прислушался к совету мыслителя и распорядился передать семь карет в распоряжение народа. За 5 су можно было проехать по единственному маршруту, пересекающему столицу от ворот святого Антуана до Люксембургского дворца.

Два с половиной столетия спустя общественный транспорт переживает бум. Число пассажиров, пользующихся парижским метро, достигло 1,5 миллиарда в год, а автобусами — 350 миллионов. Если парижская подземка и не отличается красотами Московского метрополитена, то она, несомненно, эффективна. Ее общая протяженность составляет 220 километров. Метро имеет 16 линий и около 300 станций. Конечные остановки

находятся далеко за городской чертой. Стоимость проезда в метро — как и в автобусе — 1,1 евро (если купить сразу билеты на 10 поездок). Действует и система единого проездного для всех видов транспорта.

Недавно появился еще один суперпроект. Вокруг Парижа выстраивают кольцевую линию метро, которая пройдет примерно в 2 — 3 километрах от внешней границы столицы. Станции будут расположены через каждый километр и связаны с другими видами общественного транспорта. Условное название новой линии — «Метроферик», по аналогии с парижской кольцевой дорогой, которую называют «Бульвар периферик». Стоимость ее строительства — от 4 до 6 миллиардов евро. Создание только «Метроферика», по расчетам экспертов, снизит более чем на 20 процентов пассажирские потоки в центральной части столицы. Другие линии подземки свяжут между собой напрямую столичные предместья.

В прошлом году парижские автобусы отметили свой 100-летний юбилей. В 1906 году они пришли на смену омнибусу на конной тяге. Ныне в Париже циркулируют более 4 тысяч автобусов, которые обслуживают около 60 городских и 200 пригородных маршрутов. Парижские автобусы — одни из самых комфортабельных в мире. Они используют экологически чистые виды топлива и сделаны так, чтобы в них мог самостоятельно сесть инвалид в своей коляске. На каждой остановке электронное табло сообщает о времени прибытия следующего автобуса.

...«Просто сяду в трамвай и уеду в Париж», — написал однажды неизвестный поэт. Только в декабре прошлого года в столицу вернулся трамвай, который окончательно исчез в 30-е годы прошлого столетия. В свое время в городе на Сене это был самый популярный вид транспорта. Первый трамвай отправился в путь в 1854 году. Вагоны были на паровом ходу и получили название «американская печка». В начале минувшего столетия в Париже насчитывалось более 120 трамвайных маршрутов общей протяженностью более тысячи километров. Так что этот старинный вид транспорта постепенно берет реванш.

Новая трамвайная линия проходит по так называемым Маршальским бульварам, которые образуют кольцо вокруг столицы. Пока проложены первые 8 километров путей в южных районах. Ежедневно трамваем пользуются около 100 тысяч человек. Это в два раза больше, чем перевозили автобусы, которые ходили по той же трассе.

— Трамвай — это средство передвижения XXI столетия, — убежден мэр Бертран Деланоз. — Перемещаться в перенаселенном мегаполисе становится все труднее. Тяжело в нем и дышать. Поэтому трамвай не просто облегчает жизнь парижанам, но и отвечает концепции современного города.

Для градоначальника трамвай — это еще и политический козырь, с помощью которого он рассчитывает победить на выборах своих правых соперников.

АВТОБУСЫ ПОПЛЫВУТ ПО СЕНЕ

«Сена течет между книг», — написал великий поэт Гийом Аполлинер, имея в виду лавки букинистов, которые тянутся по обе стороны реки. Лавки по-прежнему выполняют свою интеллектуальную миссию. Тем временем столичные власти начинают постепенно осваивать Сену, которая возьмет на себя часть транспортной нагрузки. Сегодня по реке помимо прогулочных пароходов ходят и так называемые *batobus* — пароходы-автобусы. Они связывают между собой восемь исторических мест Парижа — столичную мэрию, собор Парижской Богоматери, Лувр, Сен-Жермен, Эйфелеву башню и другие. Ими пользуются большей частью туристы, но есть и парижане, которые предпочитают плавсредства другим видам транспорта. Однодневный билет стоит относительно дорого — 12 евро, зато годовой проездной — всего 55 евро.

— К сожалению, мы до сих пор не используем транспортный потенциал Сены, — признают в мэрии.

Но уже в будущем году первая водная линия свяжет Аустерлицкий вокзал с парижскими пригородами Иври и Мезон-Альфор. После всех этих транспортных новаций, включая освоение водной «целины», к 2020 году, согласно самым оптимистическим прогнозам экспертов, автомобильное движение в Париже сократится на 40 процентов.

— Париж, один из самых красивейших городов мира, создан для людей, а не для автомобилей, — не устает повторять Бертран Деланоз.

Поэтому парижанина всеми способами убеждают в необходимости отказать от автомобиля. Появляются новые пешеходные зоны. Каждое воскресенье и в праздничные дни городские власти перекрывают движение на набережных. Во время этой операции под названием «Париж дышит» столица становится местом прогулки парижан и туристов.

Кроме того, с середины июля до конца августа на набережных по обе стороны Сены устраивают пляжи. Завозят тысячи тонн песка, расставляют пальмы в бочках, лежаки, шезлонги, зонтики, батуты, развешивают гамаки. Оборудуют бассейны, фонтаны, водораспылители и спортивные площадки для волейбола, бадминтона, пинг-понга.

За порядком наблюдают спасатели и полицейские. Они уже дали отпор тотальным нудистам, которые хотели расположиться на пляже. Все остальное разрешено. Акцию под названием «Париж — пляж» мэрия проводит шестое лето подряд. Расходы, составляющие примерно 1,5 млн евро, покрывают из городского бюджета и с помощью спонсоров. На столичном курорте в прошлом году за месяц побывали около 4 млн человек. Курортный сезон продлится месяц — до конца августа.

Великий выдумщик Бертран Деланоз придумал «Париж — пляж», чтобы скрасить тяготы летнего пекла для тех горожан, которые по разным причинам не смогли уехать в отпуск. И, разумеется, для туристов, которых

каждый год в Париже бывает 25 миллионов. Градоначальник считает проведение такой операции «важным шагом к превращению набережных в пешеходную зону». Но вот только полноценный отдых омрачает то, что купаться в Сене по-прежнему запрещено — вода кишит бактериями. Еще Жак Ширак, который в течение 18 лет возглавлял мэрию, обещал очистить реку и даже сам собирался открыть купальный сезон. Но слова своего не сдержал.

«ШТОПОР» ДЛЯ ПРОБКИ

Илья БАРАНИКАС, Нью-Йорк

Нью-йоркский мэр Майкл Блумберг упорно бьется за идею сделать платным въезд в центральную часть города с шести утра до шести вечера. За въезд в эту зону мэр предлагает брать с легковых машин по 8 долларов, с грузовых — по 21 доллару. Необходимость шагов, способных ограничить скопление автомобилей в центре Нью-Йорка, давно назрела. Хотя справедливости ради надо сказать: по сравнению с Москвой самый большой город Америки — отдых для водителя.

НЕ ТАК ВСЕ ПЛОХО

В Нью-Йорке бывают пробки — местами и временами. Особенно когда на хронически загруженной дороге, улице, на мосту или в тоннеле идут дорожные работы или произошла авария. Если полиция перекрывает хотя бы один ряд из трех-четырех, это нередко оборачивается многокилометровой пробкой. Но общая организация движения и разгрузивание дорожных заторов здесь более эффективны, чем в Москве. Да и радио здорово помогает: у каждой радиостанции — свои вертолеты и камеры, установленные в ключевых точках города; когда едешь по Нью-Йорку, сводки трафика можно слушать, переключаясь с волны на волну, в режиме нон-стоп.

Очень ощутимо помогает то, что большинство улиц — односторонние. К примеру, 52-я улица идет на восток, 53-я — на запад. Пятая авеню — на юг, Шестая — на север. Помимо того, рационально организована парковка автомобилей, они не загромождают улицы. Вы нигде не увидите машин, припаркованных на тротуаре: за это сразу штраф, причем не только в центре мегаполиса, а в любой деревне. Для парковки в Нью-Йорке есть огромное количество подземных гаражей и наземных стоянок. Стоит это дорого: за час парковки в будний день можно легко отдать двадцатку, за день — долларов 40 или больше. Если встал на паркометре, это намного дешевле — от полутора до трех долларов в час. Но почти все паркометры

Манхэттена рассчитаны на один-два часа — надолго не отойдешь. Долше можно стоять только там, где парковка оплачивается через билетный автомат: купил билет, положил под ветровое стекло и гуляй. Но опять же считанные часы. Ну а дармовых вариантов в Манхэттене очень мало. Почти во всех местах, где парковка свободная, без паркометра, висят знаки: в такие-то часы таких-то дней недели (через день) стоять запрещено — уборка улицы.

ХАЛЯВЫ НЕ БЫВАЕТ, СЭР

Есть и еще один момент, который помогает предотвратить хаос в уличном движении Нью-Йорка. Блумберг хочет ввести дополнительную плату, которая бы относилась конкретно к центру (плата за въезд в город — не в центр, а вообще — существует уже очень давно). Мне часто приходится ездить из Нью-Джерси в Нью-Йорк через Гудзон, и халявных вариантов тут нет. Рядом мост Джорджа Вашингтона, южнее — два тоннеля, мосты, и все платные. К северу тоже есть мосты и тоже за деньги. Сколько стоит? Мост Джорджа Вашингтона за наличные всегда 6 долларов. (Платишь только в сторону Нью-Йорка, назад бесплатно.) С электронным датчиком EZ-Pass на ветровом стекле дешевле: в час пик или в выходные — 5 долларов, во внепиковое время — 4 доллара.

Хорошо соображая в финансовых вопросах (как-никак он миллиардер и создатель глобальной информационной империи), Блумберг рассчитывает под свой проект получить более полумиллиарда долларов из федеральной казны. Эти деньги, которые без поддержки штата город получить не может, лежат в особом фонде, призванном стимулировать творческие, неординарные новшества местных властей с целью разгрузить улицы американских городов. Ведь помимо прочего речь идет о здоровье нации: один из результатов перенасыщенного уличного движения — рост статистики заболевания астмой.

МОЖНО ДУБИНКОЙ, МОЖНО КОНФЕТКОЙ...

Однако не все законодатели штата, да и рядовые избиратели тоже, встретили план Блумберга аплодисментами. Так, жители нью-йоркских окраин опасаются, что загородная публика будет продолжать ездить в город на своих машинах, но в центр не поедет — будет оставлять авто на периферийных улицах, пересеживаясь потом на метро и автобусы. А законодатели штата склоняются к тому, чтобы без спешки назначить комиссию для всестороннего анализа проблемы закупки нью-йоркских улиц.

Наряду с инициативой Блумберга есть немало альтернативных предложений. Одно из них, например, заключается в том, чтобы не допускать в центр 1, 11 и 21-го числа каждого месяца автомобили, чьи номера начи-

наются с единицы; 2, 12 и 22-го числа — те машины, у которых номер начинается с двойки, и т. д. Другое предложение предусматривает налоговые льготы вместо «2000-долларовой дубинки» — так оценивают ежегодные дополнительные расходы нью-йоркского автомобилиста в случае, если ему придется каждый день платить «блумберговскую пошлину». С помощью льгот проект предлагает стимулировать заезд грузовиков в город только во внепиковое время, пользование общественным транспортом вместо личного, а также «карпулинг» — распространенное в Америке явление, когда автомобилисты (к примеру, соседи) кооперируются и едут на одной машине вместо двух или трех. Для «карпулов» во всех крупных городах США существуют отдельные ряды, куда допускаются только машины, на борту которых минимум три (реже — два) человека. Одиночек, вторгающихся в эти ряды, сурово штрафуют.

«ГУРУ» СОВЕТУЕТ ВЫГОНЯТЬ МАШИНЫ

Помимо введения пошлины на въезд в центр мэра Майк, как его называют нью-йоркцы, хочет в более широком плане потеснить автомобили в пользу людей. Мэрия в настоящее время ведет переговоры с всемирно известным «трафик-гуру», датчанином Яном Гелем, который помог решить проблему «закупоренных улиц» в Копенгагене, Лондоне и Мельбурне. О контракте еще не договорились, но «гуру» уже сегодня заявляет: из Нью-Йорка надо выгонять машины. Как? Полностью закрыть для автомобилей Таймс-сквер, сделав его пешеходной зоной. Снять паркометры с нью-йоркских авеню, за счет этого расширить тротуары, насадить деревья, дать больше простора уличным кафе, пешеходам и велосипедистам. Поднять все цены на парковку в городе — «трафик-гуру» считает их слишком низкими. Ну и, конечно, развивать общественный транспорт.

Есть много способов решения проблемы городских пробок. Америка еще не добралась до главного: она не отучила своих граждан от дешевого бензина и больших прожорливых автомобилей. Но отдать на закланье эту священную корову американской нации могут только политики, готовые принести в жертву свою карьеру.

МОЙ АВТОМОБИЛЬ — МОЯ КРЕПОСТЬ

Наталья ГОЛИЦЫНА, Лондон

Еще пять лет назад Лондон постоянно лихорадило в часы пик. Каждый час в центр британской столицы направлялось более 40 тысяч автомобилей. Естественно, что транспортные артерии города, по которым лет 100 назад разъезжали неторопливые дилижансы и кареты, не выдерживали

такого потока машин, и автомобильные пробки стали обычным явлением. Ничто не помогало разгрузить центр Лондона: ни запрет на въезд грузовиков, ни разного рода схемы одностороннего движения, ни повышение цен за парковку. Проблему решил мэр Лондона Кен Ливингстон.

ПЛАТА ЗА ПРОЕЗД

Въезд в центр города решено было сделать платным. Лондонская мэрия потратила более 200 миллионов фунтов на то, чтобы создать в центре столицы зону площадью в 21 квадратный километр. 170 въездов в нее оборудованы видеокамерами, которые считывают въезжающие в центр города номера машин и передают информацию на центральный компьютер. Через два года эта зона была увеличена за счет части западных районов Лондона. Если въезд в центр города предварительно не оплачен, владельцу автотранспорта грозит штраф от 80 до 120 фунтов (240 долларов). С февраля 2003 года за въезд в центр Лондона с 7 до 19 часов нужно было платить 5 фунтов (около 10 долларов), а с июля 2005 года — 8 фунтов. Оплата производится по специальной бесплатной телефонной линии кредитной картой, через интернет и даже с помощью текстового сообщения, отправленного с мобильного телефона. Исключения из правил предусмотрены только для полицейских и пожарных машин, машин «скорой помощи», такси и мотоциклистов. Льготы есть у инвалидов. По вечерам (после семи), выходным и праздничным дням въезд в центр Лондона бесплатный.

Эта мера разгрузила центральную часть города почти на 40 процентов. Число въезжающих ежедневно в центр Лондона машин уменьшилось на 70 тысяч, пробки практически исчезли. Мэрия только за первый год после введения транспортной дани заработала около 80 миллионов фунтов, а в прошлом году сумма сборов достигла уже 122 миллионов. Эти деньги инвестируются в улучшение транспортной инфраструктуры города.

И еще одно «силовое предупреждение» городских властей желающим прокатиться днем в центр Лондона: там непомерно выросла плата за парковку. Припарковаться в центре стоит до 4 фунтов за час. При этом парковка не должна превышать двух часов. Хочешь держать машину дольше, беги к счетчику и бросай в него еще монеты. Штрафы за нарушения правил парковки в Лондоне очень ощутимые и варьируются в зависимости от района от 40 до 100 фунтов. Не говоря уже о том, что колесо автомобиля-нарушителя блокируется и машина эвакуируется на штрафную стоянку. Выкупить ее стоит от 45 до 60 фунтов. Сбор штрафов и регулирование цен за парковку входит в компетенцию административных 33 лондонских районов, причем штрафы назначаются не полицейскими, а специальными служащими районных советов, следящими за парковкой. Контролерам запрещено самим брать штраф, они только выписывают квитанцию, которую нужно оплатить через банк или послать чек.

БЕЗ АВТО

Глава транспортного отдела лондонской мэрии Бен Плауден — известный автодорожный специалист, участвовавший в разработке стратегии борьбы с транспортными пробками в Лондоне. В интервью «Огоньку» он рассказал о последствиях введения платы за проезд в центр города.

— Плата за въезд в центр существенно снизила транспортные потоки и особенно количество заторов в Центральном Лондоне. Люди стали больше пользоваться общественным транспортом. Успех этого проекта оказался возможным еще и потому, что, прежде чем представить его на обсуждение общественности в 2002 году, мы увеличили в центре количество автобусных маршрутов, с тем чтобы люди, которым не по карману плата за въезд в центр, могли воспользоваться метро или автобусом. Предложенная нами схема борьбы с перегруженностью транспортных трасс сработала с самых первых дней ее внедрения. При этом значительно уменьшилось количество частных автомобилей в Лондоне — оно достигло самого низкого уровня с 1988 года. Наш город — единственный мегаполис мира, где возникла такая тенденция. И это при том, что за пределами столицы число автовладельцев увеличилось за последние пять лет на 16 процентов. В Лондоне же сейчас у 40 процентов населения вообще нет своих автомобилей. За 5 лет количество поездок в автобусах увеличилось на 37 процентов (около 5 миллионов пассажиров в день), число пассажиров в метро за этот же срок подскочило на 12 процентов. При этом уменьшились дорожно-транспортные происшествия и число их жертв, улучшилась экология центральных районов. Так что в целом этот проект оказался очень успешным.

Что изменилось в жизни лондонцев после введения платы за проезд в центр города?

Сейчас большинство работающих в центре Лондона людей ездят на работу на метро, автобусах или велосипедах. А если живут близко от работы, то и вообще ходят туда пешком. И лишь очень небольшое число работающих в центре продолжает добираться до работы на автомобилях — их сейчас не более 10 процентов. Надо сказать, что за последние годы значительно увеличилось количество индивидуальных поездок на всех видах транспорта. Сейчас ежедневно в Лондоне совершается около 26 миллионов таких поездок. Их количество будет возрастать в течение ближайших 15 — 20 лет. Это создает серьезные экологические проблемы, которые мы пытаемся решать совместно с районными администрациями. Все усложняется еще и тем, что у нас не будет в обозримом будущем возможности строить в городе новые дороги.

Легко ли было решиться на взимание платы за проезд в центр? Ведь после введения платы все были уверены, что мэр совершил политическое самоубийство...

Ген действительно все поставил на карту. Первая реакция автовладельцев была ужасной. Пресса пророчила ему конец карьеры, настолько сильно было возмущение. Колоссальное давление оказывали торговые фирмы, расположенные в центре города, у которых упал оборот — количество покупателей действительно значительно уменьшилось. Но в конце концов большинство лондонцев поддержало мэра.

Пытаетесь ли вы как-то регулировать количество автомобилей в городе?

Административные меры здесь не годятся. Невозможно запретить покупать автомобили. Невозможно разрушить полгорода и проложить в рядные автострады на месте Пиккадилли и Оксфорд-стрит. Мы пытаемся действовать экономическими мерами. Плата за проезд в центр — одна такая мера. Бесплатная парковка в любом месте города для автомобилей на альтернативном топливе — другая.

Мы даже разработали особую программу под названием «Поделись местом!». Она предполагает совместные поездки в одной машине на работу и с работы сотрудников одного предприятия. Не сказал бы, что эта схема успешно работает. Вы, наверное, знаете английскую поговорку «мой дом — моя крепость»? Многие мои сограждане заменяют в ней слово «дом» на слово «автомобиль».

БОРЬБА ЗА ОЧКИ

Транспортная политика лондонских городских властей медленно, но верно превращает автомобиль из средства передвижения в роскошь. Более всего этому способствует мощное финансовое давление, которое испытывают автовладельцы, в частности невиданная в других странах система штрафных санкций. В Великобритании разработана четкая система наказаний за нарушение правил дорожного движения, состоящая из штрафных очков и пяти степеней серьезности нарушений. Самые частые нарушения дорожных правил в Британии — это превышение скорости и неправильная парковка. Максимальный штраф по первой и самой низкой степени серьезности нарушения — до 200 фунтов (400 долларов). Что же касается штрафных очков, которые фиксируются в центральной полицейской компьютерной системе, куда заносятся все сведения об автомобилистах, то здесь действует такое правило: если в течение трех лет вы набираете 12 очков, у вас отбирают права минимум на 6 месяцев, а могут и на год и более.

Теперь о более серьезных нарушениях — от второго уровня (максимальный штраф 500 фунтов — тысяча долларов) до пятого (максимальный штраф 5 тысяч фунтов). Во второй уровень входят серьезные нарушения скорости, когда вы превысили ее более чем на 30 миль (причем здесь речь идет о городских улицах). Если аналогичное нарушение про-

изошло на автостраде, где вы двигались со скоростью, превышающей 100 миль, ожидайте штрафа от 1 до 2,5 тысячи фунтов (естественно, что одновременно вы получаете за это еще и штрафные очки). Однако самые серьезные штрафы предусмотрены за управление автомобилем в нетрезвом состоянии (когда уровень алкоголя в крови превышает норму) и за неостановку при дорожно-транспортном происшествии. Здесь штраф может доходить до 5 тысяч фунтов (это пятый уровень нарушения) плюс у вас отбирают права и вы получаете от 5 до 10 штрафных очков. Если вы отказываетесь платить штраф, вам грозит 6 месяцев тюремного заключения.

При первом случае управления автомобилем в нетрезвом состоянии помимо ощутимого штрафа отбираются права минимум на год. Если после этого в течение 10 лет подобное нарушение повторяется, водитель автоматически лишается прав минимум на 3 года. Отказ на месте пройти тест на наличие в крови алкоголя наказывается штрафом до тысячи фунтов (2 тысячи долларов) и при этом возможно (но не обязательно) лишение прав на срок до года. Кстати, такой же штраф накладывается при отсутствии автомобильной страховки.

Так что теперь становится понятным, почему за последние годы не только количество пробок, но и число автомобилей в Лондоне резко сократилось.

НЕМЕЦКИЙ СЧЕТЧИК

Александр СОСНОВСКИЙ, Берлин

Очень хотелось начать с того, какие классные в Германии дороги и как приятно промчаться по ним с ветерком, наслаждаясь скоростью и свободой. Вместо этого в голове крутились слова: «Пылища, жара, пробки». Закончились каникулы в большинстве федеральных земель Германии, а значит, все ринулись на бетонные полотна автобанов, чтобы уже через пару минут наглухо засесть в автомобильной пробке где-нибудь на выезде из Ганновера или Дрездена. По подсчетам дорожников, количество мегапробок, длина которых не меньше 10 километров, за последнее десятилетие удвоилось.

ВСЮДУ ДЕНЬГИ

Знаменитые немецкие автобаны, которым исполнилось 75, еще сохраняют свою бодрость, и даже суперпробки жизнь немцам не очень портят. Можно всегда выбрать между объездной дорогой и ожиданием на бетонном полотне. Причем не всегда ожидание хуже, так как «желтые анге-

лы» — мотоциклисты АДАЦ (немецкий автомобильный клуб) в случае очень уж длинной пробки подвезут вам и прохладный напиток, да и булочку с ветчиной подадут. Если нужно — вызовут врача или дадут свой мобильник, чтобы позвонить домой.

Намного хуже, а точнее катастрофичней, выглядит ситуация в больших городах, где дорожная инфраструктура, похоже, находится в прединфарктном состоянии.

Строительный ажиотаж, который захлестнул Германию после падения Берлинской стены, городских дорог почти не затронул. Кажется, что архитекторы из градостроительных канцелярий просто про них забыли. Чего беспокоиться, если все и так в порядке? Действительно, провалов на дорожном полотне почти нет, дождевые потоки аккуратно и быстро стекают в канализационные сети. Уборочные машины регулярно чистят полотно, тротуары, приводят в порядок зеленые полосы вдоль дорог. К этому претензий нет никаких, но за все эти годы, например, в столице Германии не была расширена ни одна из перегруженных магистралей. Ширина городских улиц осталась такой, как 40 и более лет тому назад. Но ведь количество автомобилей только за последние 10 лет утроилось! Из-за многократно возросшего потока машин улицы городов превращаются в опасные для здоровья зоны. По данным общества БУНД, в прошлом году в 40 немецких городах были зафиксированы многократные случаи превышения содержания в воздухе концентрации вредных веществ. От последствий загрязнения воздуха больших городов микрочастицами в Германии умирают около 70 тысяч человек ежегодно. Неужели знаменитый немецкий гений более не способен заглянуть лет на 15—20 в будущее? Способен, конечно, но вопрос имеется: где взять денег?

К началу 90-х к ухоженной, уютной и симпатичной Западной Германии присоединилась скучная, однообразная и местами сильно обшарпанная ГДР. Почти 90 процентов жилого фонда и земли, которые в соцгосударстве считались ничьими, вдруг приобрели хозяев. Многоэтажные дома, виллы, домики были возвращены законным владельцам, которые после войны и разделения Германии оказались на Западе. То, что ни за кем не числилось, продавалось с трастовых аукционов часто за копейки. Особенно наглядно это выглядит в Берлине. Почти все приличные участки нашли своих хозяев и сразу записывались в ремонт. Только панельные многоэтажки а-ля Черемушки после долгих мытарств возвращались в городское управление или в его дочерние жилищные фирмы. Частники получали выгодные кредиты на реставрацию и через пару месяцев продавали вновь обретенное хозяйство с многотысячным или даже миллионным наваром. Город делал «Черемушкам» внешний маршкет и сдавал квартиры малоимущим. Ни частники, ни город дорогами не интересовались вообще. Прибыли реконструкция дорог не принесла бы, а расходы просто трудно себе представить. Так и осталась городская дорожная инфраструктура сиротой.

ПОЛИЦЕЙСКИЙ ДОЗОР

Немецкий чиновник, однако, потому и считается самым эффективным чиновником в мире, что всегда оставляет за собой последнее слово. В Германии дорожную «сироту» пристроили к... штрафному бюджетному потоку.

Для получения средств на поддержание дорогого городского хозяйства в порядке немцы подключили полицейские рычаги. В дневной дозор отправляется армия полицейских и сотрудников «орднунгсамта» — ведомства по охране общественного порядка. Задача у них простая — за порядком наблюдать и по возможности побольше взять. Разумеется, не в свой карман. За много лет проживания в Германии мне ни разу не доводилось встретить немецкого «гаишника» или полицфрâu, которые хотя бы намеком дали понять, что не возражали бы... Исключено. Во-первых, своя зарплата, пусть и не очень большая, дороже и навсегда, а взятка маленькая и чрезвычайно болезненная в случае «контрольной закупки». Во-вторых, это не Россия, здесь просто не дадут. Не поймет нормальный бюргер, с какой это стати он должен дать свою мятую десятку полицейскому? Штрафные принадлежат народу, и пойдут они на благоустройство города. Виноват? Заплачу в кассу — это неприятно, но нормально, так и папа мой, и дедушка делали. Натуральный обмен, то есть взятка полицейскому вместо штрафа в госказну, в Германии не прижился.

У городских властей есть два верных способа поставить нехорошего горожанина «на деньги» — это автостоянки и полицейские мышеловки.

Начнем со второго. Группа полицейских, обычно около десяти человек, занимает позицию где-нибудь на зеленой улице, где скорость ограничена. Двое с лазерным радаром выдвигаются вперед. Один засекает потенциальных штрафников, другой сообщает по радию группе за углом, кого нужно остановить. Дальше все длится 10 минут. Проверка документов, багажника, информация о нарушении — свободен. Иногда вместо мышеловки на улице паркуют гражданский автомобиль с встроенным радаром и фотоаппаратом. Через месяц придет поздравительная открытка и фото стоимостью в пару десятков евро. За свою открытку мне довелось однажды заплатить 100 евро. Снимок был неплохой, хотя в ателье могут, конечно, лучше.

Еще проще найти деньги для обедневших городов с автостоянок. В Берлине практически не осталось улиц, где можно припарковать свою машину просто так. Улицы вдоль и поперек заставлены знаками, запрещающими стоянки или разрешающими их только за плату. Принцип запрещения один — деньги. Стоит стоянка не очень много, но и не центы. В среднем час простоя на центральной улице Берлина будет обходиться в 3 евро, причем иногда интервал оплаты составляет всего 15 минут. Значит, если вы приехали в магазин на этот срок, а очередь задержала выход

с сумками еще на пару минут, следует срочно выскочить на улицу и доплатить. Или заплатить сразу за час. Причем немецкие стражи порядка удивительным образом появляются на стоянках именно в тот момент, когда срок оплаты заканчивается. По улице идут суровые тети в рубашках типа «секьюрити» и мятых штанах, не достающих до щиколоток. В руках у них электронные приборы, похожие на аппараты для измерения давления. Они заглядывают внутрь машины — квитанции нет? Из аппарата для давления извлекается специальный формуляр, на котором написано, когда, где и сколько вы простояли без оплаты. Можете не волноваться — счет не затеряется. Это от 10 до 30 евро. Еще дороже стоянки у аэропортов. Например, три дня в Дюссельдорфе стоят 60 евро, а неделя в мюнхенском аэропорту обойдется уже в 130. Некоторые злостные нарушители даже вычислили, что выгоднее иногда получить штраф, чем заплатить за день стоянки.

Но это цветочки по сравнению с тем, что забирает город за эвакуацию машин из неположенных мест. Машину забирают без предупреждения и громких фанфар. Полицейский вызывает по радиации специальную фирму, и через полчаса появляется грузовик-эвакуатор. Он заталкивает на платформу пару машин и перевозит их на следующую улицу или даже просто за угол. Ведь задача не в том, чтобы забрать машину на какую-нибудь специальную стоянку. Зачем? Это дорого и неэффективно. Нужно показать злоумышленнику, что он нарушил правила, и выписать квитанцию. Для этого машину можно просто передвинуть на метр вперед или даже погрузить на платформу и поставить обратно. Например, лет пять назад я получил штраф, хотя моя машина была даже не сдвинута с места. Оказалось, что вызванный эвакуатор не смог ее погрузить по техническим причинам. Но факт нарушения есть, погрузку подрядили — плати. 170 евро за попытку эвакуации и еще 60 евро чистого наказания.

Несчастный, не увидевший свое авто на привычном месте, может позвонить или зайти в любое отделение полиции. Там ему сообщат, где стоит машина, и любезно напомнят не тянуть с оплатой. С нарушителей ПДД и правил парковки Берлин собирает в год около 200 миллионов евро. Невозможно точно определить, сколько средств использует город из полученных штрафов на свое благоустройство, но считается, что не менее половины.

СТОЯНИЕ НА ТИБРЕ

Алексей БУКАЛОВ, Рим

В Риме автомобилей давно уже больше, чем жителей: если население Вечного города в пределах кольцевой автодороги не превышает трех с

половиной миллионов человек, то число зарегистрированных автомобилей здесь составляет пять миллионов.

Древняя столица совершенно не приспособлена для современного уличного движения, широких скоростных магистралей здесь практически не существует (за исключением, пожалуй, пробитого еще Муссолини Имперского проспекта, ныне носящего имя Христофора Колумба, — от центра до самого берега моря).

По соседству с величественным Пантеоном можно заглянуть в далекое прошлое и увидеть мощеную мостовую шириной в одну повозку — типичную улочку Древнего Рима начала нашей эры. Движение по ней предусматривалось одностороннее.

Узкие улицы, построенные для гужевого транспорта, хаотичное их переплетение, повсеместное «прорастание» из глубины веков античных памятников и развалин, крайне ограниченные возможности проводить подземные работы для строительства линий метро, тоннелей и автостоянок (Рим стоит не только на семи холмах, но и на семи археологических слоях грунта, копать ничего нельзя без предварительных подземных изысканий) — все эти более чем уважительные причины чрезвычайно затрудняют решение проблем городского движения.

Добавьте к этому толпы туристов, круглый год заполняющих римские тротуары, порой и проезжую часть, стада одноэтажных и двухэтажных автобусов, выбрасывающих этих туристов у местных достопримечательностей, бесконечную череду других экскурсионных автобусов, с любознательными зеваками на крышах — и вы получите примерную картину хаотичного вечного движения, которое римляне коротко и с досадой именуют емким словом «траффик», рассматривая его как неизбежное зло и стихийное бедствие.

Одно из важнейших «бедствий» — отсутствие стоянок. Штрафы за неправильную парковку, весьма высокие, — главный доход городской дорожной полиции. Подземные стоянки не строят по указанным выше причинам, только сейчас кое-где появляются надземные гаражи, но это капля в море.

Как известно, Рим — не только столица Италии, но и место расположения города-государства Ватикан с резиденцией главы Римско-католической церкви, а также штаб-квартира другого независимого субъекта международного права — суверенного Мальтийского ордена. Добавьте к этому наличие в Риме нескольких крупных специализированных международных организаций, таких как ФАО (Сельскохозяйственной и продовольственной организации ООН) и Всемирной продовольственной программы ООН, и вам станет ясно, что регулировать уличное движение при наличии такого числа ответственных деятелей и их гостей, предпочитающих не передвигаться пешком или на гортранспорте, должно быть нелегко. Однако мне только раз довелось видеть, как движение в городе пере-

крывали из-за важного кортежа: это произошло в прошлом году, когда итальянцы с триумфом встречали свою национальную сборную по футболу, возвращавшуюся из Германии. Ни для президента республики, ни для премьер-министра, ни для их гостей уличное движение не останавливается. То же самое относится к священной особе Папы Римского. Раньше папский кортеж из нескольких тысяч карет и повозок два дня двигался в сторону летней резиденции Кастель-Гандольфо, на берег озера Альбано, на обочинах восторженные подданные приветствовали верховного понтифика. Потом римские первосвященники стали ездить туда на поезде по узкоколейке, а затем на автомобилях. Сейчас никто не перекрывает движения, чтобы пропустить кортеж Его Святейшества: Папу доставляют в Кастель-Гандольфо на вертолетах итальянских ВВС. Рассказывают анекдот о том, как Иоанну Павлу II подарили новейшую модель красной «Феррари». Заинтересованный Папа попросил у водителя разрешения самому сесть за руль, чтобы опробовать машину. «Феррари» взяла с места в карьер и на повышенной скорости промчалась мимо поста автоинспекции. Офицер связался по рации со следующим патрулем и попросил выяснить, кто это так гоняет по городу. Полицейский остановил автомобиль и смущенно доложил: «Я не знаю, кто это, но шофер у него Папа Римский!»

Существуют и так называемые метеорологические трудности. С каждым сильным дождем автомобильное движение замедляется, а то и вовсе парализуется. Причину мне как-то объяснил таксист. Он напомнил, что по Вечному городу передвигаются около полумиллиона популярных здесь мотороллеров и мотоциклов. Это практично и удобно: многие служащие приезжают в свои банки и конторы в костюмах и галстуках, а также в обязательных шлемах и, как правило, не опаздывают на работу, как их «четырёхколесные» коллеги. Водители мотороллеров весьма беспорядочно снуют в потоке машин, норовят проскочить на желтый или красный сигнал светофора, заезжают на тротуары и пешеходные переходы, подсекают путь автомобилям. Но когда метеослужба предсказывает дождь, владельцы мотороллеров благоразумно оставляют своих железных коней у дома, а сами пересаживаются на машины, стоящие обычно в гараже. При этом манера езды сохраняется, что неминуемо приводит к дорожным происшествиям. В результате — очередной хаос.

Добавлю, что дорожной полиции на улицах почти не видно, никто не свистит оглушительно вслед нарушителям, не проводит разъяснительную работу у обочины. Они лишь фиксируют нарушения, протокол приходит вам по почте вместе с бланком банковской квитанции, в случае задержки платежа сумма штрафа удваивается. Можно протестовать через мирового судью, но такие процессы мало кто выигрывает. Штраф за неправильную парковку вы обязательно обнаружите под щеткой на лобовом стекле буквально через пять минут после оставления машины в неподобающем месте. Такая оперативность достигается при помощи целой

армии нештатных помощников, которые, как дружинники с повязками, норовят спрятаться в засаде.

Но если римские «гаишники», не приведи господь, начинают, размахивая жезлами, пытаться регулировать движение, то тогда пробки и беспорядок гарантированы. В Риме сейчас оставили «на память» только один пост регулировщика — на центральной площади Венеции, там днем из мостовой выдвигается небольшая подставка, с которой опытный полицейский очень картинно командует этим оживленным перекрестком.

И все же справедливости ради отметим, что, несмотря на все трудности, кое-что городским властям удалось сделать, чтобы обуздать этого постоянно двигающегося длинного змея, больше похожего на злого дракона, изрыгающего рычание и выхлопные газы. Вот некоторые примеры того, как в Риме борются с траффико:

- существуют зоны ограниченного движения в историческом центре города, куда въезд почти постоянно разрешен только общественному транспорту и автомобилям со спецпропусками. Такие пропуска стоят дорого и получить их нелегко, автор этих строк каждый год выбивает свой пропуск через Ассоциацию иностранной прессы;

- довольно часто (по два-три раза в месяц), в зависимости от экологической обстановки, перекрывают въезд в Рим в пределы кольцевой дороги;

- регулярно запрещают движение попеременно автомобилям, номерные знаки которых оканчиваются на четные или нечетные цифры;

- соблюдается строжайший запрет на въезд в центр города грузовому транспорту, подвоз товаров предприятиям торговли и общественного питания производится на малогабаритных автомобилях в определенные часы;

- поддерживается в рабочем состоянии уже упомянутая Большая кольцевая дорога (GRA), длиной 70 км, опоясывающая столицу. Это шоссе с четырехполосным движением, проезд по которому пока бесплатный, постоянно ремонтируется, расширяется, строятся новые мосты и тоннели. Сейчас GRA довольно успешно разгружает Рим, но и здесь бывают пробки, особенно в начале и конце рабочего дня;

- построено также несколько хордовых магистралей внутри Рима. Они, правда, не лежат на крышах пятиэтажек, но проходят в непосредственной близости от окон жилых домов, что не радует их обитателей;

- несмотря на все трудности вторжения в подземную часть Рима, все-таки принимаются меры для развития городского метрополитена. К существующим ныне двум коротким линиям А и D, сооруженным еще в послевоенные годы и к римской Олимпиаде-1960, добавится третья линия С, длиной 18,5 км с 22 станциями, они войдут в строй действующих весной 2011 года, как сообщил недавно мэр Рима Вальтер Вельтронни. Правда, для того чтобы проложить эту линию, все центральные площади города пришлось перекопать в поисках археологических ценностей — и сейчас

заборы с надписью «Строится метро» мешают проезду по многим районам Рима.

А пока суд да дело, Вечный город трясет как в лихорадке, когда он пропускает через свои внутренности странных самодвижущихся пришельцев из нового времени.

ДВЕНАДЦАТЬ КОЛЕЦ ТОКИО

Владимир СОЛНЦЕВ, Токио — Москва

В борьбе с пробками японские власти делают ставку на научно-технический прогресс. Ведь возможностей прокладывать в стране новые дороги почти нет.

В середине августа 2007 года в Японии был зафиксирован рекорд: протяженность автомобильного затора на платной скоростной трассе «Тохоку», которая связывает Токио с северо-восточными районами главного японского острова Хонсю, достигла 112 километров. Японцы восприняли это достижение философски: без пробок жизни нет.

БОРЬБА С ПОРОКОМ

Сегодня по японским дорогам бегают почти 76 миллионов автомобилей, а водительские права имеют 79,3 миллиона японцев, то есть почти три четверти от общего числа тех жителей страны, которые могут их иметь.

Пробки — естественное следствие стремительной автомобилизации. Было подсчитано, что они ежегодно наносят Японии экономический ущерб в размере около 12 триллионов иен (почти 100 миллиардов долларов). Из этой суммы 1,55 триллиона иен приходилось на Токио. И хотя всем понятно, что искоренить пробки невозможно, пускать дело на самотек нельзя. Диапазон средств борьбы простирается от лозунгов до достижений науки и техники.

Лозунги — а их японцы в силу своего действительно существующего группового менталитета ужасно любят — на дорогах страны встречаются повсеместно. Это призывы «подняться всем миром на борьбу с пробками, которые создают всеобщее мэйваку (то есть беспокойство и неудобство)», растяжки над главными магистралями с просьбой к владельцам частного автотранспорта воздерживаться от поездок в определенные дни недели или часы суток. Эффект от этого несильный, но японцев наглядная агитация всегда дисциплинирует. Хотя еще лучше японцев дисциплинируют штрафы и четкое знание: наказание неминуемо и болезненно.

Дороги, имеющие четыре полосы в одну сторону, в японской столице можно пересчитать по пальцам. Ситуацию усугубляет то, что обочины и

без того узких улиц нередко вопреки всем запретам заполнены популярными среди японских домохозяек велосипедами, а дорог пошире — автомобилями. И с теми, и с другими нарушителями власти борются решительно: к примеру, хозяин велосипеда, оставивший двухколесного друга в неподходящем месте, может не отыскать его вовсе или же, найдя-таки, выплатить штрафную сумму, близкую к цене велосипеда в магазине.

Очевидные успехи в последнее время достигнуты на фронтах борьбы с нарушителями правил автостоянки. Еще каких-нибудь пару лет назад главную роль в этой борьбе играли японские городовые из числа представителей прекрасного пола. Схема их действий выглядела следующим образом: двое девушек-полицейских на малолитражной «судзуки» нарезают круги по вверенному микрорайону. Одна из них сидит за рулем, а другая, вооруженная палочкой с мелом на конце, не выходя из машины, проводит черту на крышке автомобиля-нарушителя и на асфальте, записывая там же время, когда были произведены указанные действия. Если при следующем появлении в том же месте автомобиль там так и остался, то тогда с быстротой молнии вызывается эвакуатор, а нарушитель ПДД, который, вернувшись к своей машине, обнаруживал вместо нее лишь записанный на асфальте телефонный номер соответствующего полицейского управления. Штраф около 250 долларов включает: а) собственно штраф; б) плату за эвакуацию; в) а также за ту автостоянку, на которую был доставлен автомобиль.

Теперь, однако, борьба ужесточилась. Карательные «парочки» сохранились, но были переведены с колесного хода на пеший, сменили пол, преимущественно на мужской, а возраст — на более солидный. Главное же в том, что «предупредительных выстрелов в воздух» теперь не делают, а сразу открывают «огонь на поражение». Вернувшийся к своему неправильно припаркованному авто водитель видит на лобовом стекле уведомление о факте нарушения. Спорить бесполезно, поскольку все запечатлено на цифровую фотокамеру. Статистика результатов не обнародована, но обочины заметно опустели.

Другое радикальное средство в борьбе с пробками — расширение дорожной сети. Только в черте Токио насчитывается восемь бесплатных кольцевых автодорог. Пляшут они, естественно, от печки, то есть от императорского дворца. Помимо бесплатных колец в Токио и ближайших пригородах полностью или частично построены четыре платных, которые в самой столице по большей части возвышаются на бетонных опорах или, напротив, уходят под землю.

План строительства первых платных скоростных дорог был разработан в 50-х годах и реализован к токийской Олимпиаде 1964 года. Дальше они росли строго в соответствии с дорожными пятилетними планами. Когда все 12 колец достроят, около 600 мест, в которых традиционно образуются заторы, будут расчищены.

Уникальным и, судя по всему, не имеющим пока аналогов в мире стал проект сооружения в Токио транспортной развязки, призванной соединить скоростной платный хайвей, который проходит на высоте 35 метров над обычной автодорогой, с тоннелем, пролегающим на 35-метровой глубине под улицей Ямато-дори (она же пятая кольцевая дорога). В готовом виде развязка будет представлять собой напоминающее стадион здание, в котором автомобили, идя на снижение, будут делать два с половиной витка протяженностью около 400 метров каждый и уходить под землю. Движение по тоннелю ожидается весьма интенсивным, и уже сейчас на улице, под которой он будет проходить, сооружены возвышающиеся над крышами домов трубы, которые дадут возможность выводить наверх скопление выхлопных газов в тоннеле. По замыслу авторов проекта, он должен уменьшить вдвое заторы на скоростных магистралях в японской столице.

ТЕХНИКУ — ЛЮДЯМ

Вовремя полученная информация о грозящих пробках дает возможность сориентироваться и выбрать оптимальный маршрут. В Токио сведения на этот счет можно получить как загодя — по радио, телевидению, с помощью компьютера или мобильного телефона, так и уже в процессе движения. Многочисленные табло на платных и некоторых бесплатных дорогах проинформируют о том, пробка какой протяженности ждет водителя впереди, а также сколько времени потребует ее преодоление. Знание не только сила, но и скорость, и почерпнутые с табло сведения дают возможность вовремя свернуть и объехать грозивший было кошмар.

В условиях, когда возможности для прокладки новых дорог ограничены, японские власти делают основную ставку в борьбе с пробками на научно-технический прогресс. Поистине революционным стало осуществляемое сейчас тотальное внедрение так называемых умных транспортных систем (Intelligent Transport Systems — ITS). С 1990 года в Японии стали использоваться автомобильные навигаторы с цифровыми картами дорог, которые позволяют определить оптимальный маршрут к цели, если даже водитель не знает адреса, а лишь номер телефонов. По состоянию на конец марта нынешнего года в Японии продано свыше 26 миллионов таких навигационных систем. По некоторым оценкам, потенциальные масштабы рынка таких систем достигают 50 триллионов иен. Общепринятым стало осознание того факта, что навигатор — не роскошь, а необходимое средство для эффективного передвижения.

В Японии впервые в мире дебютировала транспортная система информации и коммуникации (Vehicle Information and Communication System — VICS). Она аккумулирует сведения от установленных вдоль дорог радиолокационных и оптических маяков, сенсоров, камер, патрульных машин и звонков доб-

рохотов, давая в итоге водителю возможность бесплатно получать на своем навигаторе сведения о заторах и ограничениях движения в виде текстов, карт или простых диаграмм, а также времени, на которое можно застрять в пробке, и об альтернативных маршрутах. Таких систем в Японии сейчас свыше 18 миллионов.

Уменьшило пробки на платных автострадах и внедрение с 2001 года схемы электронного сбора платежей (Electronic Toll Collection). Если раньше, следуя через ворота при въезде на платную магистраль, съезде с нее либо при прохождении контрольных точек, каждый водитель должен был обязательно останавливаться, получая талон или производя оплату, то сейчас он лишь чуть замедляет скорость. Чип в устройстве, которым оснащен автомобиль, посылает сигнал антеннам, установленным на воротах, через которые он проезжает. Сейчас почти три четверти машин, которые ездят по платным дорогам в черте Токио, оснащены такими устройствами. За каких-нибудь два года размеры пробок в «платилках» скоростных дорог удалось сократить на 70 процентов.

Впрочем, на периодах «великого переселения народов», которыми ежегодно оборачиваются праздник о-бон в августе и так называемая золотая неделя в конце апреля — начале мая, когда вся Япония гуляет и разъезжает на автомобилях, это пока не слишком сказывается. Так что установленный 112-километровый пробочный рекорд явно не последний.

ДОРОГА КАК ИДЕЯ

Первое упоминание о японском национальном проекте «дорога» относится к VII веку. В 644 году на «хризантемовый престол» вступил император Котоку, годы правления которого получили название «Тайка» («Великая реформа»). Преобразования, направленные на создание централизованного государства, в числе прочего сопровождалось созданием дорожной сети, которая включала семь магистралей национального значения. Практически по тем же маршрутам во второй половине XX века были проложены скоростные автотрассы, ставшие элегантными праправнучками дорог более чем тысячелетней давности.

На ключевых магистральных примерно через каждые 30 ри (около 16 километров) японцы создавали станции, где путники могли бы отдохнуть, перекусить или заночевать. Таких станций по всей стране было около 400. В соответствии с предписаниями военных правителей — сёгунов в XVI — XVII веках трассы государственного значения должны были иметь около 11 метров в ширину, а региональные дороги — 5,5 метра. Дорога должна была быть покрыта гравием толщиной не менее трех сантиметров.

Бережное отношение к дорогам в Японии имеет серьезную философскую подоплеку. Один из вариантов чтения иероглифа «дорога» и «путь» звучит как «до». И это то самое «до», которое является составной частью

таких понятий, как самурайский кодекс бусидо («путь воина»), каллиграфия сёдо («путь письма»). Во всем этом для японцев имеет важное значение не столько результат, по определению не способный стать абсолютным, сколько продвижение к заветной цели, то есть путь-дорога. А потому понятно, что объект, по которому осуществляется движение, то есть дорога, требует к себе особого уважения.

Есть, однако, и более приземленные причины того, почему дороги в Японии издревле были в хорошем состоянии. Топографические особенности страны, 70 процентов территории которой покрыты горами или как минимум холмами, предельно затрудняли движение колесного транспорта и требовали особого внимания. Быть может, по этой причине в Японии нет и проселков в нашем понимании — дорога везде должна быть приличной. Удавалось, правда, держать уровень не всегда. По выражению англичанина Артура Кроу, побывавшего в Японии в 1881 году и написавшего книгу о японских дорогах, на ключевой магистрали Токайдо «ямы и ухабы способны поглотить повозку». Ситуацию исправляли всеми силами, однако дорожный расцвет в Японии наступил лишь после Второй мировой войны, да и то не сразу.

ИРАНСКИЙ ЭКСТРИМ

*Татьяна СОЛОПОВА, Алексей ЦЫПИН,
Тегеран*

Водить в Тегеране — удовольствие не для слабонервных. Но уж если научишься этому, то даже московские пробки тебе нипочем.

Некогда ближневосточный Париж, сегодня центр противодействия Западу в регионе — Тегеран был и остается в первую очередь крупным мегаполисом со стандартным набором проблем. И в этом смысле Иран сродни России: дороги здесь тоже являются бедой национального масштаба (хотя и со вторым российским бичом Исламская Республика знакома не понаслышке). Если же абстрагироваться от аналогий, то иранский трафик — явление одновременно традиционное для стран Востока, но вместе с тем парадоксальное и необычное.

Начнем с того, что автомобиль в Иране давно превратился из роскоши в средство передвижения. Здесь водят все: от совсем юных жителей страны, демонстрирующих чудеса «высшего пилотажа», до седовласых старцев. Разумной необходимостью машину в Тегеране делает ряд объективных факторов.

Прежде всего — это местный автопром, который ежегодно производит более 500 тысяч легковушек. Причем не только собственных моделей, но и собранных в Иране известных марок. Среди них — уже устарев-

шие на Западе модели «пежо», «ниссанов», «ситроенов» и «дэу», которые можно приобрести по достаточно приемлемым ценам. На последнем издыхании здесь бегают и пережившие Исламскую революцию 1979 года американские должители — «бьюики» и «шевроле». Среди этих «развалюшек» встречаются совершенно бесценные раритеты, навевающие ностальгию о классике Голливуда и способные стать украшением любой ретроколлекции. В общем, все это изобилие выбора ведет к тому, что приобретение машины в Исламской Республике, в отличие от многих стран, не ложится неподъемным грузом на плечи даже малообеспеченной семьи.

Кроме того, за руль иранцев побуждают садиться также банальное отсутствие современной системы общественного транспорта и пока весьма низкие цены на бензин (около 10 центов).

Тегеран вполне мог стать раем для автолюбителей. Но судьба распорядилась иначе.

ЕДЕТ ТОТ, КТО ГРОМЧЕ ГУДИТ

Ежедневно на улицы 8-миллионного Тегерана выезжают 2 млн машин. Большую часть дня, а порой и ночи, иранская столица скована пробками. Иногда они растягиваются на десятки километров, причем объехать места скопления весьма затруднительно. Город построен на склонах гор, здесь невозможно создание системы объездных путей.

Многочасовые пробки в сочетании с колоссальным перерасходом бензина (иранские автомашины потребляют горючего раза в два выше любых допустимых международных норм) пагубно сказались на экологии. некогда кристально чистый горный воздух превратился в смесь выхлопных газов, гари и пыли, а голубая лазурь неба плотно скрыта дымкой, которая не снилась даже Лондону с его смогом. Такую ситуацию в Европе, вне сомнения, окрестили бы экологической катастрофой. В Тегеране же все спокойно — только на улицах все больше людей в респираторах.

Изношенность значительной части тегеранского автопарка, устаревшая транспортная инфраструктура города и характерное для региона пренебрежение к Правилам дорожного движения предопределили еще один незавидный рекорд, который много лет удерживает иранская столица. Число автокатастроф и уровень смертности в Тегеране, да и по стране в целом, — самые высокие в мире. В результате ДТП каждые 20 минут в Иране погибает один человек, в год — свыше 30 тысяч.

Местная полиция называет в качестве основной причины трагедий превышение скорости и выезд на встречную полосу с целью обгона. По словам стражей дорожного правопорядка, иранские водители зачастую следуют не ПДД, а старому принципу: прав тот, у кого машина больше.

Ситуация на дорогах Тегерана ухудшается по мере отдаления от элитных кварталов города. На севере, где живут богатые, европеизированные

иранцы, преобладают дорогие, новенькие машинки, владельцы которых имеют представление о ПДД, да и машины свои берегут. Напротив, в бедных кварталах столичного юга улицы переполнены выдавшими виды, дряхлыми автомобилями, а водители следуют еще одному ближневосточному правилу: едет тот, кто громче гудит. Но главной напастью в этих районах, бесспорно, являются мотоциклисты. Они двигаются либо в противоположном направлении ко всему потоку, либо по спецполосам для немногочисленных автобусов, либо вообще по обочине, почти сбивая с ног пешеходов. Причем эти злостные нарушители едут отнюдь не на легких и скоростных скутерах, плавно маневрируя между рядами, а на старых, огромных мотоциклах, груженных увесистыми кулками, сумками и даже коробками. Это не считая двух-трех пассажиров. Неудивительно, что эти «композиции» нередко становятся главными виновниками и жертвами автокатастроф.

Но есть и объективные причины трудной судьбы тегеранского трафика. Например, непродуманная система управления дорожным движением. Абсолютное большинство перекрестков в городе — нерегулируемые, а светофоры не дают четкой команды относительно направления движения потока. Так, например, здесь объясняют ситуацию, когда поочередно горят один и два красных сигнала: необходимо остановиться перед перекрестком, а затем проехать его. Попеременное моргание одного и двух желтых сигналов просто призывает водителей быть внимательными.

Немногом более эффективен контроль трафика при помощи постовых, которые размеренно прохаживаются вдоль дорог, особенно не утруждая себя регулировкой движения. Тем более что у них есть другие задачи. Власти Тегерана ввели ограничения на въезд в центр города. В соответствующие дни сюда можно проехать в зависимости от четного или нечетного номера на автомобиле. Полиция четко отслеживает соблюдение этого постановления и наказывает нарушителей внушительными штрафами.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО ВОЖДЕНИЯ

В Тегеране огромное число улиц с односторонним движением. Хитрость заключается еще и в том, что одна и та же магистраль на разных участках может двигаться в разных направлениях. В результате добраться до пункта назначения приходится одним путем, а возвращаться уже другим. И не дай вам бог проехать нужное место, разворот придется искать крайне долго — если он вообще окажется возможен.

Поверьте: когда после перекрестка поток неожиданно меняет вектор движения, направляясь непосредственно на тебя, а ты вынужден немедленно выгруливать на обочину, ощущение испытываешь непередаваемое. Но пару раз попав в такие ситуации, понимаешь, почему большая часть

столичного населения виртуозно разворачивается на самых узких дорожках или филигранно водит задним ходом. Причем мастерство оттачивается не только на односторонних улочках. Очень часто на весьма оживленных шоссе можно наблюдать такую картину: предвидя близкую пробку, ушлые таксисты в прямом смысле слова идут на попятную, не обращая внимания на менее расторопных собратьев и виляя между ними отнюдь не носом автомобиля.

В традиционном восточном городе, которым, несмотря на постоянное развитие, остается Тегеран, автомобилистов подстерегает еще одна нестандартная опасность. Арыки. Расположенные по бокам улиц и дорог, эти канавы, иногда превращающиеся в бурные реки, притягивают как магнит автомобилистов-новичков. Не раз приходилось наблюдать, да и ощутить на себе, ситуации, когда вследствие неудачной парковки одно, а то и пара колес родного авто оказывались плененными в одной из придорожных ям. Правда, стоит особо отметить добродушие и готовность помочь местных граждан, которые, появляясь неизвестно откуда, совершенно безвозмездно вытаскивают незадачливых паркующихся из затянувшегося их арыка.

ВОЙНА С ПРОБКАМИ

В последнее время власти Тегерана принимают серьезные усилия для решения транспортных проблем. В столице возводят современные развязки и тоннели, чаще меняют дорожное покрытие, на самых запруженных участках городских магистралей все больше постовых. По радио регулярно сообщают о заторах на улицах.

Нарушителей ПДД карают штрафами, причем многократное игнорирование статей транспортного кодекса в Иране может стоить нерадивому водителю прав. Последнее нововведение — ограничения, касающиеся автомобилистов-новичков. Отныне выпускникам автошкол нельзя садиться за руль в темное время суток, самостоятельно выезжать на автобаны и шоссе, а также за черту города. Всем начинающим автомобилистам установлен испытательный срок — 1 год, власти рассматривают возможность увеличения этого периода до 5 лет. В случае нарушений новичку грозят куда более серьезные санкции, чем опытному водителю. Любопытно, что «за» не только полиция, но и сами начинающие водители.

Кроме того, с конца июня власти ИРИ ввели систему рационирования потребления бензина. Цель — контроль за расходом горючего в стране и сокращение дорогостоящего импорта автомобильного топлива. Действует эта система так. Во-первых, приобрести бензин можно только при наличии специальной смарт-карты, которая фиксирует количество топлива, приобретенного для конкретного автомобиля. Во-вторых, всем иранским водителям установили норму потребления горючего. Для владельцев

частных машин это 3 (!) литра в день. По словам столичных автомобилистов, в день введения реформы на карточки им перечислили соответствующее количество бензина на полгода вперед и дали понять, что чего-либо сверх нормы ждать бесполезно. Казалось бы, значительно лучше обстоят дела у водителей такси: им положено от 15 до 30 литров горючего в день, в зависимости от того, работают ли они в агентстве или колесят по одному маршруту. Однако если вспомнить о прожорливых двигателях местных авто, то это совсем немного. Что касается машин с правительственными и дипломерами, то их норма составляет 10 литров в день.

Следует отметить, что правительство было фактически вынуждено принять это крайне непопулярное решение под давлением парламента. Население же Тегерана отреагировало поджогом бензоколонок и беспорядками. За прошедшие два месяца реальным результатом «бензиновой реформы» стала значительная экономия расхода горючего, однако пробки на дорогах едва ли уменьшились. Возможно, всполошившая страну «бензиновая реформа» в итоге и даст определенные результаты, однако панацеей явно не станет. Ясно ведь, что решение проблем — не в искусственном уменьшении количества автомобилистов на улицах, а в более системных мерах законодательного и правоохранительного характера.

Кстати, одним из доказательств того, что иранский трафик отнюдь не безнадежен, является отсутствие дискриминации представительниц прекрасного пола. Если в некоторых мусульманских странах дамам фактически запрещено водить машину, то в Иране женщина за рулем никого не удивит. Более того, местные красавицы нисколько не уступают, а порой и превосходят мужчин в смелости вождения. Здесь даже действуют специальные женские автошколы, где любая иранка может отточить навыки вождения и, конечно, получить права. А в последнее время до Тегерана дошла и мода на женские такси — за руль таковых допускаются только дамы, обладающие высокой квалификацией вождения и одновременно приверженные исламской морали.

Легкой дороги

Руководители проекта *В. Лошак, С. Кондратов*
Редактор *К. Мкртчян*
Художественный редактор *О. Скочко*
Корректор *Ю. Баклакова*
Компьютерная верстка *Е. Яковенко*

Подписано в печать 24.12.07 г.
Формат 70x108 ¹/₃₂. Бумага газетная.
Гарнитура «Журнальная». Печать офсетная.
Тираж 60 000 экз. Заказ № 0722090.

ТЕРРА—Книжный клуб.
127206, Москва, Чуксин тупик, д. 9.



Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в ОАО «Ярославский полиграфкомбинат»
150049, Ярославль, ул. Свободы, 97

Народная библиотека «Огонька»

С 1 февраля в каждом отделении Почты
открыта подписка на следующие издания:

Универсальный словарь: В 4 томах	1390 р.	Мериме П. Собрание сочинений: В 5 томах	1250 р.
Большая Энциклопедия «Терра»: В 62 томах	74400 р.	Монтень М. Опыты: В 3 книгах	890 р.
Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона: В 86 полутомах	68000 р.	Моруа А. Собрание сочинений: В 10 томах	2580 р.
Детская энциклопедия: В 10 томах	4620 р.	О. Генри. Собрание сочинений: В 5 томах	995 р.
Энциклопедия «Великий час океанов»: В 5 томах	2250 р.	Островский А. Собрание сочинений: В 6 томах	1014 р.
Авенариус В. Собрание сочинений: В 5 томах	990 р.	Песков В. Сочинения: В 9 томах	2520 р.
Алданов М. Собрание сочинений: В 8 томах	1232 р.	Похлебкин В. Сочинения: В 6 томах	1450 р.
Андерсен Х.-К. Собрание сочинений: В 4 томах	1520 р.	Ремарк Э. М. Собрание сочинений: В 8 томах	1592 р.
Блок А. Собрание сочинений: В 6 томах	1280 р.	Родари Дж. Собрание сочинений: В 4 томах	1220 р.
Бунин И. Собрание сочинений: В 9 томах	1830 р.	Сабанеев А. Собрание сочинений: В 8 томах	1456 р.
Гиббон Э. Закат и падение Римской империи: В 7 томах	1386 р.	Сабатини Р. Собрание сочинений: В 10 томах	1820 р.
Горький М. Собрание сочинений: В 6 томах	936 р.	Софья де Сегюр. Собрание сочинений: В 5 томах	1275 р.
Гранин Д. Собрание сочинений: В 5 томах	1075 р.	Сименон Ж. Собрание сочинений: В 10 томах	1990 р.
Грин А. Собрание сочинений: В 6 томах	1242 р.	Соловьев Вс. Собрание сочинений: В 9 томах	2080 р.
Долгополов И. Мастера и шедевры: В 6 томах	1500 р.	Уэдсли О. Собрание сочинений: В 6 томах	1308 р.
Карамзин Н. Полное собрание сочинений: В 18 томах	3060 р.	Флеминг Я. Собрание сочинений: В 7 томах	1540 р.
Колетт С.-Г. Собрание сочинений: В 7 томах	1274 р.	Фолкнер У. Собрание сочинений: В 6 томах	1194 р.
Купер Ф. Собрание сочинений: В 9 томах	1845 р.	Хаггард Г. Р. Собрание сочинений: В 12 томах	2880 р.
Лесков Н. Собрание сочинений: В 7 томах	1015 р.	Чуковский К. Собрание сочинений: В 5 томах	1025 р.
		Ян В. Собрание сочинений: В 5 томах	1310 р.