

ТАЛЛІНН: ПІСЛЯ РАДЯНСЬКОЇ ВЛАДИ АВТОМОБІЛІ БУЛИ СИМВОЛОМ СТАТУСУ. ЗАРАЗ НА ПЕРШІЙ ПЛАН ВИХОДЯТЬ ВЕЛОСИПЕД, АВТОБУС І ТРАМВАЙ

Серія навчально-практичних публікацій щодо успішних практик. Випуск №25 від 09 липня 2024 року.

ВСТУПНЕ СЛОВО

Таллінн – столиця пост-радянської Естонії, що вже 20 років є частиною Європейського Союзу. Членство у ЄС зобов'язало країну приймати спільні правила, норми та напрямки розвитку європейської спільноти держав.

З іншого боку, це відкрило для Естонії широкі можливості для залучення фінансування розвитку інфраструктури, впровадження кращих світових практик, зокрема щодо мобільності й транспорту.

Досвід Таллінна може бути корисним для українських міст на шляху вступу нашої держави до Євросоюзу, зокрема щодо реформи політик у сфері мобільності, впровадження передових стандартів ЄС, а також в контексті успіхів та викликів в процесі переходу до сталої мобільності.

Команда ГО "Vision Zero"

10 РОКІВ ПОТОМУ, ЯК ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ СТАВ БЕЗКОШТОВНИМ, ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА ТАЛЛІННА ВСЕ ЩЕ В ПРОЦЕСІ ЗМІН НА КРАЩЕ?

Громадський транспорт не виник на порожньому місці. У столиці Естонії Таллінні історичні витоки особливо помітні, оскільки автобуси досі їздять довгими прямими дорогами, побудованими за радянських часів, коли місто було поділено на окремі мікрорайони.

Маршрути, спочатку розроблені для того, щоб доставляти робітників із заводів додому, явно потребують переосмислення, і у міських політиків є кілька чудових ідей щодо того, як краще обслуговувати мешканців.

“Те, що місто зараз намагається зробити, вірячи в концепцію [15-хвилинного міста](#), — це урізноманітнити призначення районів”, — сказав мені під час нещодавнього візиту заступник мера Талліннського міського уряду Владімір Свет. Створення системи, у якій робочі місця, житло, послуги та розваги змішані, “також означає, що ми повинні переглянути всю мережу громадського транспорту”, — каже він.

[Громадський транспорт](#) у Таллінні безкоштовний з 2013 року; це політичне рішення, прийняте для зменшення вартості життя громадян. Екологічні мотиви були другорядними, але оскільки все більше і більше міст прагнуть декарбонізації в подібний спосіб, європейський піонер [Таллінн] став несподіваним новатором.

І після отримання титулу “Зелена столиця Європи” 2023 року Таллінн все ще не спочиває на лаврах в плані екологічно чистого транспорту та інших аспектів міського життя. І ось чому.



Вулиця Вана-Каламая, Таллінн. © Euronews Green/Lottie Limb

ЧИ МАВ УСПІХ БЕЗКОШТОВНИЙ ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ У ТАЛЛІННІ?



Через десять років талліннці звикли до думки, що вони платять за міські автобуси, трамваї, тролейбуси та міські поїзди своїми податками. Єдина проїзна “зелена картка” спрощує все, але це не безумовний успіх.

Офіційні дані свідчать про зростання кількості поїздок на 6,5 відсотка в 2013 році з незначними коливаннями в період до 2019 року.

Таллінн зробив громадський транспорт безкоштовним 10 років тому, але це «не панацея», — каже заступник мера міста. © Euronews Green/Lottie Limb

“**Безкоштовний громадський транспорт – не золотий ключик і не вирішення всіх проблем**”

“[Безкоштовний громадський транспорт](#) — не золотий ключик і не вирішення всіх проблем”, — каже Світ. Хоча зниження тарифу для людей було “радикальним кроком”, створення справді привабливої альтернативи автомобілям вимагає більше роботи.

“Це не панацея. Тож вам також потрібно думати про розвиток мережі. Потрібно думати про пішохідну інфраструктуру, пов’язану з інфраструктурою громадського транспорту”.

ЯК ЗМІНЮЄТЬСЯ МЕРЕЖА ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТАЛЛІННА?

Під час мого [автора оригінальної статті - Lottie Limb, - прим. ред.] візиту у вересні місто переповнене дорожніми роботами, включно з будівництвом нової трамвайної лінії, яка пролягатиме між гаванню, станцією Rail Baltica — великої нової високошвидкісної залізниці для Східної Європи — та аеропортом.



Інший вид на вулицю Вана-Каламая, де посунули автомобілі, щоб було більше місця для пішоходів і велосипедистів. © Euronews Green/Lottie Limb

Нові смуги для велосипедистів, які зростають у Таллінні, пофарбовані свіжою червоною фарбою. А асфальт все ще виглядає новеньким на Вана-Каламая - вулиці в районі Каламая, перепланований для популяризації піших та велосипедних прогулянок.

Мені було приємно їхати цією гарною дорогою [на велосипеді](#), і це було незвичайним досвідом — не відчувати, що тебе підганяє машина позаду.

З'являються інші транспортні маршрути, які краще з'єднують різні райони міста між собою та всередині, відповідно до більш локалізованого бачення міста.

“Усі ці зміни вимагають ретельного аналізу даних (більшість автобусів і трамваїв мають детектори для підрахунку попиту на різних зупинках) і “дуже інтенсивного діалогу між містом та місцевими громадами”, — каже Світ.

ЯК СТВОРИТИ ПРАВИЛЬНУ МЕРЕЖУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ?

“Одним із найбільших викликів для нас є створення більш ефективної мережі [громадського транспорту](#), але без втрати людей, що мають дуже хороше сполучення сьогодні. І іноді я б сказав, що навіть емоційно пов'язані з маршрутами, що вони використовували протягом років 50-ти”, — додає він.



Більшість із нас має обмежені стосунки з транспортною мережею нашого міста, головним чином звертаючи увагу на час, який потрібен, щоб дістатися від пункту А до пункту Б. Нас не обов'язково цікавить ширша картина.

“Не так вже й важко малювати нові лінії на карті. Важче створити систему, де люди вірять, що рішення приймаються в їхніх найкращих інтересах”, — каже Світ. — “Як заступник мера, відповідальний за [міське середовище](#), можу стверджувати, що ключовою частиною його ролі є подолання конфліктів на шляху до міцнішої та стійкішої системи”.

Новий парклет для пішоходів у Старому Місті Таллінна. © Euronews Green/Lottie Limb

Знову ж таки, місту доводиться боротися з поглядами, сформованими під час розквіту та падіння Радянського Союзу. “Оскільки володіння автомобілем було обмеженим [до відновлення незалежності Естонії в 1991 році], його стали сприймати як символ статусу, тому ми трохи боремося з цим стереотипом”, — каже Кайді Пилдоя, керівник департаменту містопланування Таллінна.

Інший містопланувальник каже мені, що, на його думку, Таллінн “надто далеко відхилився в інший бік”, ставши індивідуалістичним суспільством, орієнтованим на автомобілі. Створення більше місця для громадського транспорту та інших форм спільного простору є своєрідним актом відновлення балансу.

Примітно, що Естонія займає друге місце в ЄС за кількістю [легкових автомобілів](#) старіше за 20 років (після Польщі — 33,2%). Уряд прагне запровадити податок на автомобілі наступного року, що підштовхне людей до придбання менш забруднюючих моделей.

НА ВУЛИЦІ ТАЛЛІННА ВИХОДЯТЬ БЕЗПІЛОТНІ АВТОБУСИ

Соціальні зміни потребують часу, але підприємницький дух Естонії є великим стимулом.

У вересні таллінці отримали безкоштовне безпілотне автобусне сполучення в районі Кадріорг, розроблене компанією з автономних транспортних засобів Auve Tech OÜ. Ідея полягає в тому, що його можна використовувати як “автобус останньої милі” — щоб доставляти людей у віддалені села, де більший автобус не мав би сенсу.



На маленькому електричному автобусі є наклейка “все ще навчається” [мова про штучний інтелект автобуса, — прим. ред.], яка, на думку операційного директора, Дейвіса Зеппа, напевно, ніколи не зніметься. У 2018 році автобус міг їздити лише по прямій, але завдяки аналізу даних технологія швидко запрацювала.

Коли минулого місяця я [автор оригінальної статті, - прим. ред.] сів у чергу в автобусі, новизна й легкий шок від керування машиною були пом'якшені присутністю людини-оператора з пультом дистанційного керування, який контролював його “рішення”. Він також залишиться найближчим часом.

Безпілотний автобус Auve Tech — це зручність. Уряд Естонії є «креативним гравцем», каже Зепп, що

Але з автобусом, здатним розпізнавати 25 метрів попереду та збоку і рутися з максимальною швидкістю 20 км/год, це була безперебійна подорож. Основна проблема стосується інших учасників дорожнього руху; “агресивні водії”, як їх описує Зепп, “люди, які не знають, як поводитися з автономними транспортними засобами” або які не налаштовані чітко дотримуватись ПДР.

Автобус протестовано в кліматичних умовах по всьому світу, від -20С, +30С, від Японії до Близького Сходу. “Мені подобається називати це автобусом-музеєм, — каже Зепп, — для мене, це ніби я вже на шляху до наступного покоління [людства]”.

ВІКЕЕР: ЕКОЛОГІЧНА ІННОВАЦІЯ, ЯКА РОБИТЬ ТАЛЛІНН ЗРУЧНІШИМ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ

Крістіян Лінд, генеральний директор і співзасновник компанії Вікеер, яка надає безпечні громадські стоянки для велосипедів, частково вважає успіхом своєї компанії підприємницьке середовище в Естонії.

“В естонців є сильніше бажання розвивати власну країну у щось велике, тому що ми маємо дуже сильні почуття до нашої країни”, — каже він. Після відновлення незалежності виникло загальне бажання наздогнати — і надолжити здобутки інших країн у новий та інноваційний спосіб.



Надаючи просту у використанні та безпечну систему паркування велосипедів, Вікеер Крістіана Лінда стимулює більше використання велосипедів у Таллінні та інших містах. © Euronews Green/Lottie Limb

Внесок Лінда, який самопроголосив себе “ентузіастом громадського життя”, у 2013 році був характерним. “Проста річ полягає в тому, що наші велосипеди вкрали, і всі засновники є інженерами-механіками, а інженери-механіки, як правило, вирішують проблеми, створюючи машини. Тож це наша машина для вирішення цієї проблеми”, — каже він.

“Машина” — це елегантна металева рука, яка щільно затискає ваш велосипед або, точніше, їх ряд, доступ до яких здійснюється через додаток. Головне, що він абсолютно безкоштовний для велосипедистів. Місцеві компанії інвестували в таке бачення сталого транспорту, покривши усі витрати.

Велосипедист цілий рік – навіть у розпал сніжної Талліннської зими – Лінд був радий бачити, як велосипедна інфраструктура міста розвивається за

останні кілька років, і в результаті більшість велосипедистів виїжджають на дороги. Бути європейською зеленою столицею каталізує ще більші зміни, оскільки місто прагне відповідати титулу, каже Лінд, який є послом проекту.

Як і багато інших естонських рішень - від Skype до Bolt - Bikeer експортується в десятки інших країн. Немає універсального варіанту, коли справа доходить до сітки мультимодального транспорту в межах міста, так чи інакше всі продукти історії. Але решті світу є чому повчитися у Таллінна.

У зв'язку з тим, що французьке місто Монпельє має намір зробити громадський транспорт безкоштовним у грудні, його офіційні особи відвідали талліннських спеціалістів на початку цього року, щоб побачити цю систему на практиці. "І, можливо, — каже заступник мера Свет, — щоб уникнути деяких речей, які ми не зробили ефективним чином, зробити це ще краще".

"Тому ми зможемо повчитися у них після цього".

Цей матеріал є перекладом з англійської мови статті " Tallinn: Cars were a status symbol after the Soviets. Now bike, bus and tram are overtaking", отриманої на сайті "Euronews" 15 червня 2024 року за адресою <https://www.euronews.com/green/2023/10/04/tallinn-cars-were-a-status-symbol-after-the-soviets-now-bike-bus-and-tram-are-overtaking> Переклад здійснено командою ГО "Vision Zero" у 2024 році. В разі змін чи неточностей, автори не несуть відповідальності та просять звертатися до офіційних джерел інформації

