

Семинар «Законодательное обеспечение развития городских транспортных систем»

лектор - Вукан Р. Вучик

место проведения – МЦСЭИ «Леонтьевский центр»

01 апреля 2013 года (11:00-13:00)



Участники семинара:

<i>№</i>	<i>ФИО</i>	<i>Организация</i>	<i>Должность</i>	<i>Телефон</i>
1	Лимонов Леонид Эдуардович	МЦСЭИ «Леонтьевский центр»	директор	3166246
2	Петрович Михаил Любомирович	ЗАО «Петербургский НИПИГрад»	зам. ген. директора	7104838
3	Хилинский Андрей Михайлович	Комитет по градостроительству и архитектуре	главный специалист	7104653
4	Лихачев Антон Дмитриевич	Комитет по градостроительству и архитектуре	ведущий специалист	7104653
5	Савулькин Лев Израйлевич	МЦСЭИ «Леонтьевский центр»	научный сотрудник	
6	Липаткин Денис Валерьевич	СПбГАСУ	студ. 3 курса «Городское строительство»	
7	Шадрина Вероника Сергеевна	СПбГАСУ	студ. 3 курса «Городское строительство»	
8	Шаньгин Андрей Леонидович	СПб ГУ "Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга"	главный специалист	5762888
9	Степанова Наталья Анатольевна	СПб ГУ "Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга"	ведущий специалист	5762888
10	Одинг Нина Юрьевна	МЦСЭИ «Леонтьевский центр»	научный сотрудник	
11	Трофимов Антон Владимирович	Комитет по транспорту	и.о. начальника ОИСиТП	5765540
12	Шестернева Наталья Николаевна	Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет	доцент кафедры «Городское строительство»	
13	Резников Илья Львович	ООО «Лаборатория градопланирования»	ведущий экономист градостроительства	
14	Баранов Александр Сергеевич	ООО «Лаборатория градопланирования»	специалист транспортного развития территорий	
15	Кротиков Андрей Валерьевич	ООО «Лаборатория градопланирования»	специалист транспортного развития территорий	
16	Коротыч Виктор Игоревич	ООО «Лаборатория градопланирования»	архитектор	
17	Костюченко Андрей Константинович	ЗАО «Петербургский НИПИГрад»	инженер	7104838
18	Жеблиенок Михаил Андреевич	ООО «Лаборатория градопланирования»	специалист транспортного развития территорий	
19	Истомина Людмила Юрьевна	ЗАО «Петербургский НИПИГрад»	эксперт-экономист градостроительства	7104838
20	Сущих Анна Юрьевна	ЗАО «Петербургский НИПИГрад»		7104838
21	Андреенкова Екатерина Алексеевна	ЗАО «Петербургский НИПИГрад»	инженер	7104838

Протокол семинара (авторы Шестернева Н.Н. и Жеблиенок М.А.):

1) **Вступление М.Л. Петровича.** Выступление г-на Вучика на тему "Законодательные основы развития транспортной системы в США" представляет собой большой интерес для российских градопланировщиков поскольку речь пойдет о целом ряде документов, которые поддерживают развитие транспортных проектов.

2) **Представление всех участников** (см. список выше)

3) **Выступление Вукана Р. Вучика:**

США это страна, развитие которой происходило принципиально иным путем, нежели развитие многих европейских стран; причин этому довольно много, в том числе, благодаря очень сильному бизнесу, который финансировал строительство многих дорог (до 1830 года многие дороги были частными и оплачивался проезд по ним, благодаря чему они и поддерживались в порядке). Такой порядок мешал развитию передвижений, поэтому было принято решение строить государственные магистрали. Первая крупная магистраль строилась с востока на запад по мере того, как сама страна развивалась в этом направлении.

Америка не единственная страна, которая привлекала частный бизнес для строительства коммуникаций, в качестве примера может быть упомянуто строительство каналов во Франции. Их строительство велось совместно не только силами правительства, но и например, за счет дополнительных налогов, силами населения, проживающего по берегам этих каналов.

Потом пришло время железных дорог. Их строительство было делом большого бизнеса, правительство субсидировало их строительство из-за интереса в западных территориях страны. Но они не были пассажирскими, не были полностью заинтересованы в пассажирских перевозках. В этот момент сложился тандем между правительством, которое создавало специальные комитеты (управляющие развитием ж/д, например, ценами на перевозки пассажиров) и бизнесом, который владел по факту этими дорогами.

До сих пор ж/д в США частные, но правительство увлеклось финансированием автомобильных дорог и теперь именно автомобильные дороги являются основными. Еще позже появилась авиация. И теперь автомобильные и авиаперевозки поддерживаются правительством США, тогда как ж/д остаются в частных руках.

Мы имеем парадоксальную ситуацию: 1991 год (закон об интермодальных передвижениях) - не упоминаются ж/д (поскольку ж/д до сих пор остаются в частных руках) - то есть на самом деле документ не является полноценным.

1956 год (президент Эзенхауэр) - закон, утверждающий масштабную карту для развития сети дорог, движение по которым будет бесплатно для населения.

Дальнейшее развитие законодательной поддержки строительства федеральных дорог (хайвеев) привело к еще одной парадоксальной ситуации: высокий процент финансирования строительства скоростных дорог из федерального бюджета (90% строительства хайвеев финансировалось правительством; 10% - из местного бюджета) позволял городам создавать новые рабочие места и развивать систему дорог за счет бюджета страны. Но сразу стало понятно, что это строительство мешает развитию города, разрушает его среду. Позже стало понятно, что необходимо параллельно с развитием скоростных дорог учитывать и развитие общественного транспорта.

И уже в 1962 году был принят Закон, регламентирующий иметь городам с населением более 50 000 человека три вида общественного транспорта.

Важным аспектом этого закона был тот факт, что планирование городских коммуникаций становилось вопросом непрерывным. Планирование транспортных систем должно быть - полномасштабное, непрерывное и кооперативное (три "С").

Этот же закон ввел требование иметь Агенство по управлению перевозками и коммуникациями для каждого города с населением более 50 000 человек.

Сенатор от Нью-Йорка (Мониган). Человеческий фактор: появление активного интересанта в политике позволило принять важнейший закон 1991 г.(ISTEA)

Особенность этого закона - фокус направлен не столько на строительство, сколько на эффективность всей системы в целом, в том числе речь идет и об использовании уже существующих элементов инфраструктуры.

Другая важная черта - интерес к разным типам движения. В том числе, к велосипедному движению, которое не составляет более 5-10 %, но является важной частью городского движения. Что позволило для развития велоинфраструктуры выделять деньги из бюджета.

Следующие законы получили название "next TEA", они пытались подавить велосипедное движение и развитие общественного транспорта. Целый ряд президентов (в том числе, Рейган, мл. Буш, сенатор Руни) пытались прекратить федеральное финансирование общественного транспорта: ж\д и проч. Но! Если бы хайвеи и аэропорты не финансировались из федерального бюджета, пришлось бы закрыть более половины, то есть те самые автомобильные магистрали также не окупаются и часто являются убыточными.

Ряд примеров, описывающих приемы включения бизнеса и правительства в решение транспортных проблем (Франция, 1970 е гг.: каждая компания, которая имела более 9 сотрудников должна была делать отчисления в счет развития транспортной системы).

Возвращаясь к России: для крупнейших городов России невозможно говорить только о метро как основном виде передвижения, потому что плотность сети метро всегда будет меньше сети уличной. Всегда надо говорить об использовании комбинации "метро+общ транспорт".

Концепция, когда трамвай едет в одном уровне с машинами - это 50е гг. прошлого века.

4) *Дискуссия:*

Вопрос (Илья Резников): опыт европейских стран, роль троллейбуса.

Ответ: США имели прекрасную систему общественного транспорта до второй мировой войны; но уже в 30х гг. одна компания, заинтересованная в развитии хайвеев стала скупать автобусы и компании, которые поддерживали развитие трамваев. Эта компания активно поддерживала развитие автобусов и всячески подавляла развитие трамваев, в том числе через уничтожение трамвайных путей и очистку уличного пространства для автомобилей. Такое массовое превращение общественных коммуникаций в автомобильные коммуникации привело к подавлению развитию трамваев. Истрия показала, что те страны, которые сохранили трамваи, позже смогли переделать эти пути под легкорельсовый транспорт и решить многие проблемы. В Праге и польских городах очень хорошо развивается система такого трамвайного движения.

Таким образом, вопрос в том, дорогой ли троллейбус как вид транспорта? Но при расчете надо учитывать отсутствие шума и выбросов, некоторую "дружелюбность" троллейбуса по отношению к среде и пассажирам.

Вопросы от других участников семинара.

