
ПРЕДИСЛОВИЕ

Транспортные проблемы современного градостроительства

С.А. Ваксман

Председатель оргкомитета и научный редактор

1986–2017 годов

**(комментарии: М.Я. Блинкин, Ю.П. Бочаров, Ф.Г. Глик,
Д.В. Капский)**

Несколько предшествующих сборников начинались с полемических заметок по транспортным проблемам современного градостроительства и функционирования транспортных систем городов. Сборник же трудов 2017 года начнем с сообщений о важных и давно задуманных переменах в ТСГ и нашем сборнике.

Первое, чему можно радоваться: профессия «градостроитель» признана официально. Действительно, 17 марта 2016г. Министерство труда и социальной защиты РФ издало приказ №110н «Об утверждении профессионального стандарта «Градостроитель». И это радует! Но, с другой стороны, это признание как-то запоздало: градостроительство существовало веками, моё поколение исследователей, проектировщиков, управленцев, связанных с генпланами городов, проектами планировки территорий, транспортными их системами всегда себя считали градостроителями, а профессии-то оказывается официально не было! Может быть поэтому, а скорее из-за спада объемов проектных работ градостроительного профиля, введение стандарта «Градостроитель» в профессиональных кругах не вызвало той радостной реакции, которой следовало ожидать. А может быть потому, что по приказу № 110н сразу возникла серия вопросов.

РЕПЛИКА № 1. М.Я. Блинкин, профессор НИУ ВШЭ

Начнем с того, что этот приказ относит интересующий нас вид деятельности к категории «71.11. Деятельность в области архитектуры», ставя тем самым жирную (и сугубо консервативную!) точку в жарких дискуссиях 1980-2000-х годов по поводу адекватных русских эквивалентов общераспространенных в городах мира терминов «urban planning» и «urban planner».

Здесь уместно краткое историческое отступление.

Согласно статье 177 Строительного устава Российской империи «города должны строиться по планам, в соответствующем порядке

утвержденном». Планы составлялись городскими и/или губернскими инженерами. Их составители, если судить по классическому труду Григория Дмитриевича Дубелира¹, называли себя «градостроителями». Владея по обычаю того времени иностранными языками, они также использовали самоназвания «stadtplaner» или «urban planner».

В части образовательного профиля этих специалистов Строительный Устав отдавал предпочтение «Инженерам путей сообщения» или «гражданским инженерам, окончившим курс в Институте гражданских инженеров Императора Николая I». Многие из них имели архитектурное образование. Однако, если судить по той же книге Г.Д. Дубелира, вряд ли кому то из них пришлось бы в голову относить свою деятельность к сфере архитектуры.

До рубежа 1920–1930-х годов, вопросы планировки и застройки городов в СССР по-прежнему решались городскими и губернскими инженерами². Понятие «градостроитель», как и многие прочие слова из советского новояза, появилось только в 1930-х.

Суть различий наиболее точно была раскрыта в свое время замечательным российским урбанистом В.Л. Глазычевым³: «... термин «градостроительство» не имеет прямого аналога в мировом словаре, он восходит к абсолютистской традиции, восходящей к ассирийскому царю Синнахерибу. Это символическое отражение того феномена, когда властитель сооружает что-то новое на пустом месте, либо на месте, воспринимаемом властителем как пустое. В русской летописной традиции: «и поставиша град».

Градоустройство, по словам В.Л. Глазычева, в отличие от градостроительства «предполагает формирование рамок, в которых происходит развитие города, участвует множество игроков, включая носителей воли, направленной на реализацию различных задач».

В историческом очерке⁴ отмечается, что русские городские инженеры формировали «планировочную рамку, в пределах которых

¹ Дубелир Г. Д. Планировка городов. СПб., 1910.

² Бочаров, Ю.П. «Подготовка дипломированных планировщиков в России. История и современность.» *Интернет-издание журнал «Архитектор»*, 2003: <http://www.architektor.ru/ai/2003/bocharov.htm/>.

³ http://www.glazychev.ru/publications/interviews/2011_02_interview_gradoustroystvo_okno_v_ozm.htm

⁴ Жуков А.И., Савин Д.А., Чуев А.В. Инженерный подход к решению городских проблем (2008) http://www.socpolitika.ru/rus/social_policy_research/analytics/document6408.shtml

деятельность конкретного частного застройщика не должна была входить в конфликт с правами собственников «старой» недвижимости, а также с интересами городского сообщества в целом». Легко видеть, что это определение практически полностью совпадает с современной дефиницией «urban planning».

Столь же легко видеть, что властитель – единственный Decision Maker, который решил построить город, не будет учитывать чьи бы то ни было интересы, или же согласовывать с кем-либо свои решения.

Советская власть определилась в вопросах планировки городов не сразу, но зато твердо и надолго. Хорошо известная дата и обстоятельства принятия этих исторических решений: июнь 1931 года, резолюция пленума ЦК ВКП (б) по докладу Л. М. Кагановича о городском хозяйстве Москвы. Партия решительно осудила «буржуазную теорию планировки городов» как таковую. Академик М.П. Бочаров справедливо сравнил это решение с позднейшими разгромами генетики и кибернетики: многие профессиональные планировщики – теоретики и практики – попали под топор репрессий. Некоторым городским инженерам, в том числе самому известному из них П.М. Балинскому⁵, удалось эмигрировать задолго до обозначенных событий. Немногие, по примеру профессора Г.Д. Дубелира, вовремя ушли в сугубо инженерную тематику.

Буржуазно-либеральное «градоустройство» заменяется «плановым ведением городского хозяйства» и советским градостроительством, имевшим в качестве главной цели «монументальную пропаганду достижений советской власти».

Центральной фигурой становится главный архитектор города, ответственный перед советской властью за «...*архитектурное оформление города, в целях придания ему должной красоты*» (Л. Каганович)⁶, но вовсе не за качество «*среды обитания урбанизированных муниципальных образований и местных сообществ*». Тот факт, что архитек-

⁵ Петр Иванович Балинский (1861–1925) – выпускник Петербургского института гражданских инженеров, автор проектов метрополитенов для Санкт-Петербурга (1901) и Москвы (1902). Разработчик схемы внеуличных скоростных железных дорог для обеих столиц, интегрированных с магистральной железнодорожной сетью.

Эмигрировал из России в 1920 году, умер в Париже.

⁶ Цит. по Медведев Р. Ближний круг Сталина. Соратники вождя. Доступно по адресу http://bookz.ru/authors/roi-medvedev/blijnii-_991/page-5-blijinii-_991.html

торы вытеснили инженеров-градоустроителей из сферы планировки городов, не дает сегодня никаких оснований для упреков в адрес уважаемых коллег по смежному цеху. Перед советской властью были равно бесправны как архитекторы, так и городские инженеры.

Итак, синонимичные для стороннего наблюдателя понятия градоустройства и градостроительства на деле были безусловными противоположностями. Приходится с грустью констатировать, что составители профессионального стандарта образца 2016 года, выбирая между традициями, заложенными, соответственно, в «Строительном уставе Российской Империи» образца 1912 года и резолюции пленума ЦК ВКП (б) от 1931 года, отдали явное предпочтение советскому первоисточнику. Так что, на обозримую перспективу мы обязаны пользоваться вышедшим из советского новояза термином «градостроительство», и, одновременно, считать планировку городов (и даже проектирование транспортных узлов!) «архитектурной деятельностью».

Согласно приказу № 110н деятельность градостроителя заключается в «разработке документов сферы устойчивого развития территорий (в том числе городов и иных поселений)». При этом основной целью его профессиональной деятельности является «организация, планирование и осуществление разработки градостроительной документации (включая документы территориального планирования, градостроительного зонирования и документацию по планировке территорий), использование такой документации в процессе градостроительной деятельности для пространственного обустройства территорий».

Если первая часть формулировки вызывает у профессионалов некоторые терминологические вопросы, то вторая – скорее не вопросы, а просто недоумение. Еще большее недоумение вызывает состав «группы занятий», то есть номенклатура лиц, занимающихся градостроительной деятельностью. В нее включены: руководители учреждений, организаций и предприятий; руководители подразделений по научным исследованиям и разработкам; руководители подразделений (управляющих) в строительстве; архитекторы зданий и сооружений; ландшафтные архитекторы и, наконец, «проектировщики-градоустроители и проектировщики транспортных узлов». Невольно вспоминается знаменитая реплика битого немецкого генерала: «А эти, что, тоже нас победили?»

Порадуемся тому, что профессиональный стандарт наконец-то появился, но всё же отметим, что он нуждается в широком обсуждении и доработке.

Можно ещё раз порадоваться: появился документ, узаконивающий элементы градостроительной планировочной практики. Министр строительства и ЖКХ А.М.Мень подписал приказ «Об установлении видов элементов планировочной структуры», в соответствии с которым признаются перечисленные в нем виды элементов планировочной структуры, но не приводится трактовка терминов.

Например, в пункте 5 указанного документа перечислены **Элементы улично-дорожной сети**: *5.1.Магистральные дороги: скоростного движения; регулируемого движения; 5.2.Магистральные улицы: общегородского значения (непрерывного движения, регулируемого движения); районного значения (транспортно-пешеходные, пешеходно-транспортные); 5.3.Улицы и дороги местного значения: улицы в жилой застройке; улицы и дороги в научно- производственных, промышленных и коммунально-складских районах; парковые дороги; 5.4. Поселковая дорога; 5.5. Главная улица; 5.6. Проезды: основные; второстепенные; хозяйственные проезды, скотопрогоны; тупиковые проезды (тупик); 5.7. Пешеходные улицы: основные; второстепенные; 5.8. Велосипедные дорожки: обособленные; изолированные; 5.9. Железнодорожные пути; 5.10. Аллея; 5.11. Бульвар; 5.12. Переулок; 5.13. Проспект; 5.14. Проулок; 5.15 Площадь; 5.16. Разъезд; 5.17. Спуск; 5.18. Тракт; 5.19 Шоссе.*

Но ведь каждый термин нуждается в трактовке! К примеру, термин «шоссе» в XIX веке был синонимом понятия «всесезонная гужевая дорога», а в инженерных справочниках того времени разъяснялась разница между «шоссированием» и «моощением». Если вынести за скобки имена собственные («шоссе Энтузиастов»), то какое самостоятельное значение сохраняет этот термин в современных условиях?! Или, не менее забавный пример: как следует называть аллею, трассированную с продольным уклоном более 30%, «аллеей» или «спуском»?

Напоследок пример сугубо принципиального толка. Профессор А.Ю. Михайлов всегда обращал внимание, что категория «магистральная улица непрерывного движения», сочетающая развязки в разных уровнях и с интенсивным движением общественного транспорта, отсутствует в нормах проектирования развитых стран, а так-

же в рекомендациях Всемирной дорожной ассоциации (PIARC). Увы, в нашем новейшем документе этот «поручик Кижэ» по-прежнему на своем месте...

В 2016 году появился ряд документов, регулирующих процесс транспортного проектирования городов. Отметим Постановление правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» и Приказ Минтранса РФ № 43 от 17 марта 2015 г. № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения». Вопросы имплементации этих и ряда других новых документов рассматриваются в ряде статей нашего сборника.

Отметим главное: в городах, обладающих надлежащими бюджетными возможностями, документы транспортного планирования разрабатывались как до, так и после утверждения названных документов. Что касается городов с небогатым бюджетом, то для них разработка всех этих ПКРТИ и КСОДД станем, скорее всего, очередным нефинансируемым мандатом. Не менее проблемными являются также методические и кадровые аспекты. Профессиональный планировщик вряд ли найдет в названных документах что-либо для себя новое и полезное. В то же время для рядового работника местного архитектурно-планировочного, транспортного или строительного управления те же документы, к сожалению, не станут руководством к действию: они существенно менее инструментальны, чем их устаревшие аналоги образца 1970–1980 гг. Как говорится, «слишком много для Атоса, слишком мало для графа де Ла Фер».

Упомянув о методических пробелах в современных документах транспортного планирования, я грустью констатирую: *в стране нет сводного плана НИР в сфере транспортных систем городов и зон их влияния*. Когда-то мощные ЦНИИПГрадостроительства, ЛенНИИПГрад почилы в бозе. Кое-где ещё теплится наука в вузах, но кафедры Городского строительства и хозяйства, которые были главными поставщиками кадров для ТСГ, повсеместно сокращаются либо сливаются с чем-то вроде менеджмента или логистики.

Так как проблемы транспортных систем городов носят межотраслевой характер, с моей точки зрения *следует воссоздать территориальные научно-исследовательские и проектные институты градостроительно-транспортного профиля* («urban & transporta-

tion planning»), которые имели бы государственные задания на разработку градостроительной и транспортной документации на всех иерархических уровнях.

Коль скоро речь зашла о реализации упомянутых выше нормативных документов по разработке схем и проектов транспортной инфраструктуры, следует упомянуть и о проблеме разработки технических заданий (ТЗ), с которых и начинаются все разработки.

Оставим в стороне тот факт, что все ТЗ на разработку КТС, КСОД, схемы оптимизация/трансформации/модернизации (в Екатеринбурге еще и на «реформу» маршрутной сети ГОПТ) формулируются сегодня по понятным причинам в формате «НИР». Столь же понятно, что большинство этих работ (в том числе, проводимых в Екатеринбурге), являются по своей сути проектными; наукой в них, увы, и не пахнет.

Посмотрим на то, что в этих ТЗ написано. Ранее Заказчик включал разработку ТЗ в смету института-исполнителя проекта, то есть контент ТЗ изначально формировался профессионалами. Теперь Заказчик должен разрабатывать ТЗ самостоятельно, либо «...имеет ввиду определенного исполнителя», как это и произошло в Екатеринбурге. По сути дела, в обоих случаях происходит полнейшая «подмена тезисы» (так сказать, Ignoratio Elenchi!).

Как известно, «вопрос пробуждения совести заслуживает романа»⁷. Поскольку этот роман нам написать не суждено, необходимо, на мой взгляд, *в короткий срок подготовить типовые ТЗ на основные виды проектной документации в сфере транспортных систем городов.*

И, конечно, нужны *Методические указания и/или Руководство по сбору, переработке и анализу исходной информации для проектирования транспортной инфраструктуры и организации функционирования ТСГ и ее подсистем на различных стадиях проектирования.* С грустью констатирую, что эту задачу ни в коей мере не решают новейшие (образца 2016 года!) «Методические рекомендации по проведению регулярных транспортных и транспортно-социологических обследований функционирования транспортных систем муниципальных образований в Российской Федерации», которые в значительной своей части воспроизводят старинное, 35-летней давности «Руководство по проведению транспортных обследований в городах»⁸.

⁷Из стихотворения А. Межирова «Баллада о цирке».

⁸«Руководство по проведению транспортных обследований в городах», БелНИИП Гос строя БССР и ЦНИИП Градостроительства Госгражданстроя СССР, М. Стройиздат, 1982 – 72 с.

Особой задачей является разработка системы показателей и индикаторов развития и функционирования транспортных систем городов и агломераций с учетом величины и значения города, его планировочных параметров (BCR, FAR, LAS...⁹), уровня автомобилизации и десятков других факторов.

Чрезвычайно важной является проблема переподготовки и повышения квалификации руководителей департаментов, комитетов и отделов УДС, ГОПТ и организации движения муниципалитетов и правительств субъектов РФ. Помнится, что анкетное обследование и анализ качественного состава руководителей транспортных отделов последний раз выполнялся ... аж в 1973 году во время проведения в Свердловске конференции «Городской транспорт и организация городского движения».

Представляется, что с задачей переподготовки и повышения квалификации указанных работников сегодня может справиться только Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» при наличии поручения Федерального Правительства.

Уже приходилось писать, что ситуация с исследованиями и проектированием транспортных систем городов и городских агломераций в последние годы удивительно напоминает период 1980–1985 годов, предшествующий учреждению наших конференций: нет единого координационного плана НИР транспортных систем городов, практически отсутствует государственное финансирование таких работ, падает объем проектных работ и их качество, отмечен массовый «исход» ученых и специалистов ТСГ в другие сферы знания и деятельности...

Но тогда мощное поколение исследователей и проектировщиков ТСГ было на 30–40 лет моложе! Тогда ещё существовал законодатель инноваций в сфере науки о ТСГ в лице ЦНИИПГрадостроительства (не считая ЛенНИПИГенплана и Ленгипрогора в Ленинграде, Гипрогора в Москве, БелНИИПГрадостроительства, КиевНИИП градостроительства и Гипрограда Украины, плюс к тому – довольно сильные вузовские коллективы Москвы, Ленинграда, Свердловска,

⁹BSR (Building Coverage Ratio) – отношение площади проекции здания на земельный участок к площади земельного участка; FAR (Floor Area Ratio) – отношение квадратных метров здания, суммированных по всем его этажам, к площади земельного участка; LAS (Land Allocated to Streets) – доля застроенной территории города, приходящаяся на улично-дорожную сеть.

Вильнюса, Минска, Киева... Добавлю, что экспертизу генпланов и КТС по крупным городам осуществляли Госгражданстрой при Госстрое СССР и Госплан СССР.

Сейчас же научная роль транспортников-градостроителей ЦНИИПГрада практически сведена к нулю: «старая гвардия» ушла (или быстро уходит); новое поколение, не имея перспектив роста и «социального заказа», не выдвинуло ярких лидеров. Распалась система подготовки кадров транспортников-градостроителей, которую в предшествующий период возглавляли известные ученые.

Внимательный читатель обратит внимание на то, что автор уже писал об этом. Еще и еще раз возвращаюсь к этой теме по причине появления ряда отличий.

К числу существенных отличий следует отнести практическое отсутствие заказов со стороны администраций субъектов РФ и городов на проведение массовых обследований подвижности населения, пассажиропотоков, интенсивности движения всех видов транспорта и пешеходов, что особенно значимо в условиях продолжающегося (несмотря на все макроэкономические печали!) роста автомобилизации. Между тем, такие обследования (проводимые как традиционными методами, так и с применением Big Data и прочего IT-инструментария) имеют ключевое значение для научных выводов и практических предложений.

Сегодня *нужна программы проектирования и строительства линий LRT* и просто трамвая (в 1997г. произошло возрождение после 36-летнего перерыва трамвая в Сиднее (Австралия), строительство скоростного трамвая в Барселоне (Испания), в Гренобле (Франция)...), а также развития *городских* железных дорог, объединенные идеей интеграции городских рельсовых систем по образцу городов Германии. Необходима имплементация лучших мировых практик маршрутизации ГОТ, которые разительным образом отличаются от любительских рецептов, привозимых в города России заезжими дилетантами. Не говорю уже о необходимости имплементации новых форматов городской мобильности, основанных на принципах кооперированного потребления (Sharing Economy) и идеологии MaaS, включая Car Sharing, Car Pooling или Ride Sharing, а также уже привычных для нас сервисов типа Uber, GETT или ЯНДЕКС-такси. И т.д., и т.п.

Снова приходится говорить об отсутствии в стране общественных организаций, призванных сплотить профессионалов – ученых и спе-

циалистов в области транспортных систем городов и организации городского движения на личной основе и всех причастных к этой проблеме на корпоративной основе. Хотя и здесь есть подвижки.

Парадокс, но в стране нет профессионального научного журнала по транспортным системам городов и зон их влияния, тем более, у нас нет профессиональных изданий, индексируемых в Scopus или Web of Science.

Для динамичного развития регионов, градостроительства и транспортного обслуживания населения необходима правительственная (в широком смысле) и комплексная поддержка. Одновременно необходимо создание ряда общественных организаций и проведение комплекса мероприятий в сфере управления транспортными системами городов и планирования их развития. Например, создание Союза транспортных предпринимателей России по типу/модели СТП Германии («Verband Deutscher Verkehrsunternehmen», VDV); создание Ассоциации потребителей услуг ГОПТ (включая пригородный), проведение российских Дней (недели!) общественного транспорта по типу того, как это проходит во Франции в октябре в 200 городах и 35 департаментах.

Необходимо создание высшей школы транспорта и транспортных систем, создание/воссоздание Музеев общественного транспорта в городах и Ассоциации таких музеев в стране. Список того, что надо (!), может быть продолжен.

Но к первоочередным темам является разработка для ГОПТ *системы* льготных тарифов с целью привлечения дополнительных потоков пассажиров (с расширением безналичной оплаты проезда) и передача на уровень муниципалитетов (по крайней мере, крупных) регулирования тарифов на проезд в ГОПТ. И, конечно, необходима реальная (законодательная!) передача прав на управление ОТ (включая городской железнодорожный!) на уровень регионов, а затем – на уровень муниципалитетов с закреплением налогооблагаемой базы (на уровне России законодательно управление ГОТ и местным транспортом теоретически передано муниципалитетам, которые при этом не получили финансовых источников для управления; в тоже время компенсация поездок федеральных и региональных льготников осталась за властями регионов, как и установление тарифов за проезд). Цель такой передачи – повышение ответственности муниципалитетов за пассажирское обслуживание ГОТ и

местного транспорта, снижение расходов, повышение управляемости на основе развития конкуренции и партнерства.

Ещё раз отметим, что решение указанных (и неуказанных) задач возможно только путем разработки и реализации приоритетного проекта¹⁰, подкрепленного реальным финансированием и четкими целевыми показателями (например, удвоение объемов перевозок на ГОПТ за десятилетие).

Попробую высказать и парадоксальную, на первый взгляд, мысль. Как известно, в советское время при Госстрое СССР функционировал Госгражданстрой, который курировал градостроительную, транспортно-планировочную тематику, НИР в этой сфере и т.д. Может быть, стоит создать подобную структуру? Такой орган мог бы решить не решаемые десятилетиями проблемы: 1) целенаправленная организация творческих поездок специалистов и ученых для изучения зарубежного опыта с последующим изданием обязательного отчета; 2) издание научно-технического журнала «Транспортные системы городов +», в том понимании, что на первом этапе для такого издания потребуются государственное и/или частно- государственное финансирование.

А теперь ещё одна парадоксальная мысль: мне кажется, что необходимо хотя бы временно прекратить практику тендеров на проектные работы по ТСГ для крупных и крупнейших городов, поскольку эти заказы в большинстве случаев попадают в «расплодившиеся» некомпетентные конторы, которые сначала демпингуют, а затем передают профессиональным проектным субподрядчикам финансовые крохи; заказы же на такие работы целесообразно передать в несколько крупных региональных институтов, укомплектовав их ещё оставшимися опытными специалистами. Это одна из ключевых проблем.

Но... Сначала надо выделить проблемы, выработать политику¹¹, сделать прогнозы, разработать дорожную карту и организовать её выполнение и контроль. То есть нужен комплексный подход. Тогда городское движение будет рассматриваться как перевозка людей и грузов, как средство обеспечения подвижности населения, как сред-

¹⁰По типу приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги».

¹¹Политика в отношении транспорта должна вырабатываться и по стране, и по каждому субъекту федерации, и по каждому городу/агломерации на базе реального спроса на ОТ с учетом общественного мнения, экономических и экологических показателей, прогнозируемых объемов перевозок...

ство повышения активности человека и общества в целом, как обязательное условие социально-экономического развития общества.

РЕПЛИКА № 2. Бочаров Ю.П. академик РААСН. Горячо поддерживаю высказанные идеи. Согласен, что постановление правительства РФ «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений» и последующие приказы Министерства труда и Министерства строительства нуждаются в серьезной доработке.

В целом, считаю проведение Международной Екатеринбургской научно-практической конференции и издание ежегодного сборника

«Социально-экономические проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния» крайне необходимым и полезным делом. Данная конференция, проводимая уже более 30 лет(!), стала уникальной профессиональной образовательной площадкой по обмену опытом в сфере транспортных проблем городов и градостроительства Российской Федерации в целом. Конференция способствует профессиональному становлению нового поколения молодых специалистов и апробации новаторских идей и предложений. Желаю дальнейших профессиональных успехов и поддерживаю инициативу издания научно-технического журнала по проблемам транспортных систем городов.

РЕПЛИКА № 3. *Глик Ф.Г.* Все хорошо. Хотелось бы добавить: необходимость квалифицированной экспертизы градостроительных проектов. К ним в настоящее время согласовывающимися инстанциями и экспертами предъявляются требования (с обязательным учетом) не специалистами по градостроительному проектированию, а чиновниками, дорожниками и работниками ГАИ/ГИБДД – по чисто ведомственному подходу.

РЕПЛИКА № 4. *Капский Д.В. д-р техн. наук, декан.* Готов подписаться под этими начинаниями. Мы много говорим о деле, но дела зачастую расходятся с нашими мыслями и превращаются в малое подобие шагов (да и навстречу ли прогрессу?!). До сих пор для меня является удивительным, что транспорт и организация движения отодвинуты в КТС и генпланах на второй план, делаются удивительно топорно, хотя время «прикидок» и «резервирования мощностей» давно прошло. Не могу понять, как возможно делать генплан города, не продумав, как же будет осуществляться городское движение (как потечет по жилкам и венкам кровь). А потом мы удивля-

емся, почему город изобилует пробками (тромбами) и «самочувствие» города ухудшается. Я знаю, что мы уже опаздываем с комплексным подходом к этой проблеме, описанной выше. Но, уверен, можем наверстать упущенное...

А теперь о новинках в работе Оргкомитета конференции и подготовке сборника её трудов. Новинок две:

1. Создана и продолжает формироваться Международная редколлегия **«Новое поколение ТСГ»; настоящий сборник готовился Оргкомитетом совместно с новой редколлекцией.**

2. Впервые реализуется идея многих специалистов о проведении наших конференций каждый год в разных городах, оставив первоначальное (родовое) имя «екатеринбургская»; площадками для обсуждения проблем ТСГ и печати сборника являются **Екатеринбург и Минск.**

В заключение хочу сказать сердечное спасибо не только комментаторам М.Я. Блинкину, Ю.П. Бочарову, Ф.Г. Глику, Д.В. Капскому, чьи реплики воспроизведены непосредственно в тексте, но и другим моим коллегам, с которыми текст неоднократно обсуждался: Л.Ю. Истоминой, Л.А. Лосину, И.А. Слепухиной, А.А. Царикову.