

Внеуличный транспорт современных городов: к вступлению в силу нового федерального закона



И. П. Киселёв,
инженер путей сообщения, д. и. н., профессор кафедры «Строительство дорог транспортного комплекса» и советник ректора Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I

30 декабря 2018 г. вступает в силу закон «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», принятый 29.12.2017 № 442-ФЗ [1]. Впервые в России на высшем государственном уровне появился документ, определяющий понятийный аппарат, основные цели и способы государственного регулирования внеуличного транспорта.

Предыстория вопроса

В Пояснительной записке к проекту федерального закона отмечалось, что при формировании российского законодательства в сфере городского пассажирского, железнодорожного и иных отраслей транспортного законодательства не были рассмотрены вопросы правового регулирования деятельности метрополитена и других видов внеуличного транспорта.

Ускоренные темпы автомобилизации российских городов в последние десятилетия обострили проблемы организации дорожного движения, в частности перевозок городским общественным транспортом, особенно в крупных городах (в России сегодня насчитывается 16 городов с числом жителей миллион и более). «Зарубежный опыт показывает, что решением аналогичных проблем является развитие внеуличного пассажирского транспорта, конкурентоспособного по качеству (скорости передвижения, доступности, комфорту) и стоимости транспортных услуг» [2].

Первоначально планировалось принять закон о метрополитенах, однако в ходе его подготовки круг затрагиваемых вопросов был расширен. 15 июня 2011 г. был опубликован проект закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта» [3]. В 2011–2012 гг. проводилось общественное обсуждение законопроекта, подготовленного Министерством транспорта РФ, на него дважды в 2015 г. (в мае и июле) дал свое заключение Совет при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства [4].

Однако к моменту внесения закона в Государственную Думу 31 октября 2016 г. наименование проекта федерального закона было изменено на следующее: «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5]. 10 февраля 2017 г. Государственная Дума приняла законопроект в первом чтении, 14 декабря того же года закон был принят в окончательной редакции, 26 декабря одобрен Советом Федерации и 29 декабря 2017 г. подписан Президентом РФ В. В. Путиным.

Закон охватывает многие аспекты организации и деятельности различных транспортных систем. В предлагаемом читателям анализе автор сосредоточился на инженерно-технических и терминологических вопросах.

Как принципиально новый законодательный акт, принятый в нашей стране впервые, закон от 29 декабря 2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [6] (далее — новый закон) не свободен от недостатков, которые со временем, безусловно, будут устранены. На них следует обратить внимание и разработать проекты поправок: в принятой редакции искажено содержание ряда важных понятий, некоторые определения противоречат устоявшейся терминологии.

Федеральный закон имеет очень большое значение для проектирования, строительства и эксплуатации транспортных систем городов, а также для подготовки специалистов соответствующего профиля различных уровней.

Представление о внеуличном транспорте

С учетом значения слов «внеуличный транспорт» понимаем, что речь идет о транспортных системах, действующих вне улиц, проспектов, переулков, площадей, т. е. вне улично-дорожной сети населенных пунктов. Автор не нашел нужного определения в доступных справочно-энциклопедических изданиях. Нет этого термина и в последней, самой полной «Большой Российской энциклопедии» в 30 т., издание которой завершилось в 2018 г.

Дефиниция «внеуличный транспорт» в нормативно-правовых документах, вероятно, впервые появилась в 2014 г. в Федеральном законе «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» [7]. «Внеуличный транспорт — пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные перевозки пассажиров по изолированным от автомобильных дорог путям в пределах границ населенных пунктов, между близлежащими населенными пунктами или из населенных пунктов к объектам транспорта, торговли, промышленным объектам, объектам культуры, отдыха, спорта и подобным объектам» [8]. Представляется, что самый важный, ключевой элемент этого определения — перевозка пассажиров по изолированным от автомобильных дорог путям. Дальнейший текст представляет собой нечто туманное, многословное, требующее дополнительных уточнений... Главный вопрос к законодателю, принявшему эту дефиницию: почему внеуличный транспорт должен быть изолирован только от автомобильных дорог, а не от любых транспортных систем и пешеходных путей?

Впрочем, это определение в качестве нормативного существовало недолго. Новый федеральный закон от 29.12.2017 г. № 442-ФЗ отказался от него, признав утратившим силу п. 11 ст. 3 закона 2014 г., и дал свое определение, согласно которому в РФ внеуличный транспорт нужно рассматривать как «технологический комплекс, включающий в себя подвижной состав внеуличного транспорта и объекты его инфраструктуры», обеспечивающие перевозку пассажиров и провоз ручной клади по договорам перевозки. Новый закон определяет, что «пути внеуличного транспорта — инженерно-технические сооружения, которые предназначены для

движения по ним подвижного состава внеуличного транспорта и не имеют пересечений на одном уровне с автомобильными дорогами, железнодорожными путями общего пользования, железнодорожными путями необщего пользования, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками» [9]. Таким образом, новым законом главной и обязательной характеристикой внеуличного транспорта признана изолированность его путевых структур от любых других транспортных систем и путей движения пешеходов.

К внеуличному транспорту новый закон относит: метрополитен, монорельсовый транспорт, подвесную канатную дорогу транспортную, фуникулер транспортный (наземную канатную дорогу транспортную) [9]. Таким образом, новый закон признал внеуличными не все виды транспорта, функционирующие в современных городах «вне улиц» и, безусловно, соответствующие приведенному определению. Какие же виды фактически внеуличного транспорта остались за пределами нового закона?

Взглянем чуть шире на транспортные системы современных городов (замечим, что в новом законе прямо не говорится о том, что речь идет о городском транспорте, но это можно заключить из п. 5 ст. 3). Начнем перечисление с сухопутного транспорта, который функционирует во всех городах мира. Обратимся к понятийному аппарату крупнейшего исследователя транспорта академика В. Н. Образцова [10] и воспользуемся термином «сухопутный транспорт» вместо зачастую некорректно употребляемого, в частности и в ряде современных официальных документов (включая рассматриваемый закон), термина «наземный транспорт».

Использование термина «наземный» порождает неопределенность, при обозначении пространственного положения транспортных путевых структур относительно уровня земли: наземный (путь проложен по поверхности земли), подземный (в тоннеле), надземный (путь на виадуке, эстакаде или путепроводе). Но во всех случаях речь идет о сухопутном транспорте.

В новом законе значится следующее: «фуникулер транспортный (наземная канатная дорога транспортная)». Что в данном определении обозначает слово «наземная»? Принадлежность к наземному транспорту в духе того определения, которое считаем ошибочным, или пространственное положение линии

фуникулера относительно уровня земли? Следуя смыслу слова русского языка «наземная», заключаем, что линия, проложенная в тоннеле («подземная») или поднятая на виадук, эстакаду, путепровод («надземная») не относится к фуникулерам? Между тем в мире существуют линии фуникулеров, проложенные в тоннелях и на виадуках. Так, линия одного из самых новых фуникулеров, построенных в России, соединившая терминалы аэропорта Шереметьево, проложена в тоннеле и относится к «подземным». Закон не может и не должен допускать подобную неопределенность. Если бы законодатель употребил в указанном определении термин «сухопутный»: «фуникулер транспортный (сухопутная канатная дорога транспортная)», то избежал бы отмеченного казуса. Мы еще вернемся к слову «транспортный» в данном определении.

Законодатель обошел вниманием сухопутный пассажирский вертикальный транспорт: эскалаторы, лифты, патерностеры. Действительно, эскалаторы и патерностеры в подавляющем большинстве случаев используются внутри зданий. Но лифты, наряду с фуникулерами, применяются в городах, расположенных на пересеченной местности: в Лиссабоне, Монако, Стокгольме и др., соединяя между собой находящиеся на разных уровнях районы застройки, являясь городским транспортом.

Все большее распространение получают травалатеры — пассажирские транспортеры или, как их именовали в начале XX столетия, «движущиеся тротуары»¹, т. е. пассажирские конвейеры, позволяющие ускорить или облегчить передвижение пешеходов в крупных аэропортах, на вокзалах и в пересадочных узлах метрополитенов и других видов транспорта, а в последние годы и в пешеходных переходах.

Законодатель не упомянул в новом законе еще один вид внеуличного транспорта, который очень интенсивно развивается: колежный направляемый транспорт (англ. guideway) — транслор, транслёр (от фр. Translohr). Его подвижной состав, имеющий шасси на пневматических колесах (типа автомобильных), но без рулевых устройств, перемещается по дорожному полотну — узким полосам из бетона, асфальтобетона или металла.

¹ В силу еще не устоявшейся терминологии по-русски их также называют травалайторами, траволаторами, травалаторами, травелаторами, траволаторами; по-английски — travelator, travellator или travolator (Великобритания), moving walkway или moving sidewalk (США).



Рис. 1. Парижский метрополитен. Тележка вагона с пневматическими колесами: 1 – направляющие / контактные шины; 2 – ходовые рельсы; 3 – направляющие колеса на вертикальных осях; 4 – пневматические колеса; 5 – стальные железнодорожные колеса; 6 – токосъемный башмак; 7 – кронштейны-изоляторы, 8 – ходовая металлическая балка (дорожка). 2017 г. Фото Е. Комарова

Траектория движения задается направляющим лотком, брусом или щелью в дорожном полотне².

В мире эксплуатируются сотни подобных внеуличных транспортных систем, соединяющих городские кварталы, города с аэропортами, терминалы аэропортов и т. п. Это, например, французская система VAL (от фр. Véhicule Automatique Léger — автоматическое легкое транспортное средство), направляемые транспортные системы INNOVIA компании Bombardier и др. Не включив данный вид транспорта в новый закон, законодатель сдерживает его внедрение в нашей стране.

В современных городах все шире используется воздушный транспорт, безусловно, относящийся к внеуличному:

- легкая авиация — самолеты с числом пассажиров до 9–19 человек применяются в качестве индивидуальных транспортных средств в пригородно-городских зонах;
- вертолеты (если максимальная взлетная масса не превышает 4500 кг, они относятся к малой авиации) получили распространение в городах как специальный транспорт военных, полицейских, пожарных, медицинских формирований и служб, они используются и для пассажирских перевозок;
- дроны — беспилотные автоматические летательные аппараты; выхо-

² Указанные транспортные средства не следует путать с направляемыми автобусами и троллейбусами — подвидом автомобильного транспорта (англ. guided bus, нем. Spurbus), которые используют для своего движения как дорожное полотно обычных улиц (при ручном управлении водителем), так и специальные направляющие системы в виде рельса, лоткового пути, оптических меток на поверхности дорожного полотна, магнитных меток, скрытых в дорожном полотне, или электромагнитного поля излучающего кабеля, вмонтированного в дорожное полотно.

дят на рынок городских транспортных услуг в качестве носителей аппаратуры для мониторинга различных процессов, а также для доставки срочных грузов, почтовых отправлений и т. п.

В городах и агломерациях с обширными акваториями получил распространение внеуличный водный транспорт: катера, паромы, речные трамваи, водные автобусы и такси.

Допустим, законодатель решил ограничить область применения нового закона только указанными в нем видами сухопутного транспорта, но тогда для однозначного понимания это следовало уточнить в преамбуле.

Анализ дефиниций нового закона

Обратимся к определениям внеуличных видов транспорта, приведенных в новом законе:

- метрополитен — вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по двум рельсам;
- монорельсовый транспорт — вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по ходовой балке, расположенной на эстакаде;
- подвесная канатная дорога транспортная — вид внеуличного транспорта, подвижной состав которого перемещается по несущему канату, тяговым канатам или посредством несущего-тягового каната, которые поддерживаются опорами;
- фуникулер транспортный (наземная канатная дорога транспортная) — вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется по рельсовому пути либо эстакаде одним или несколькими тяговыми канатами.

Основная трудность написания законов — создание текста, который был бы и универсальным, и конкретным. Текст закона должен универсально охватывать все явление, но при этом конкретизировать его, доходя до каждой детали. Как известно, дьявол кроется в деталях (или бог в мелочах). Рассматривая федеральный закон «О внеуличном транспорте...», отмечаем ряд некорректных инженерно-технических формулировок.

В статье 1 нового закона, определяющей предмет регулирования, сказано «Настоящий Федеральный закон устанавливает правовые условия функционирования внеуличного транспорта и основы организации транспортного обслуживания населения внеуличным транспортом в Российской Федерации». А в статье 3, п. 1 отмечено: «В целях настоящего Федерального закона используются следующие основные понятия:...» [6]. Означает ли это, что при разработке понятий, введенных новым законом, законодатель опирался исключительно на реалии инженерно-технических устройств, в частности транспортных систем, имеющих только на территории России? Должны ли мы понимать, что имеем дело с «российским метрополитеном», «российской канатной дорогой» и т. д.?

Главными признаками метрополитена в РФ Законодатель определил:

- использование электрической тяги;
- движение подвижного состава осуществляется по двум рельсам.

Закон не предписывает, как и где размещать пути метрополитена: на земле, под землей или над землей (например, на эстакаде). Главное, что отмечено в тексте нового закона — эти пути не должны иметь «пересечений на одном уровне с автомобильными дорогами, железнодорожными путями общего пользования, железнодорожными путями необщего пользования, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками» [6], т. е. должны быть изолированы от путей любых других транспортных систем и проходов для пешеходов.

Как положение об исключительном использовании электрической тяги, так и предписание полной изолированности линий метро от остальных транспортных коммуникаций вполне соответствует мировым представлениям об этом виде транспорта.

Однако положение, однозначно предписывающее использование в РФ для движения подвижного состава метрополитенов двух рельсов, вступает в противоречие с инженерно-техническими

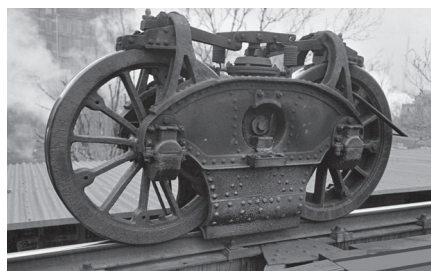


Рис. 2. Вуппертальская монорельсовая дорога. Тележка вагона

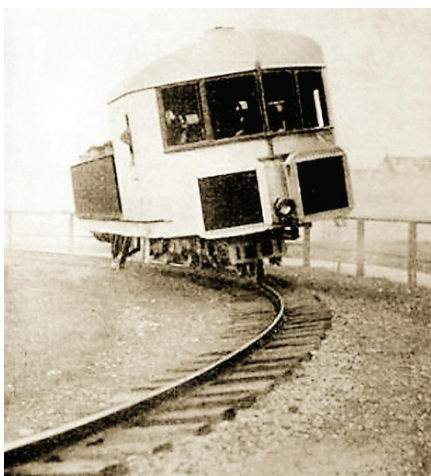


Рис. 3. Монорельсовая дорога Луи Бреннана (Brennan). Джиллингем, Англия. 1910 г.

решениями, успешно реализованными за рубежом. В Лионе, Марселе, Монреале, Мехико, Сантьяго, Париже, Лозанне имеются линии метрополитена с другими путевыми устройствами. На линиях уложен рельсовый путь (два рельса, как требует новый закон), вагоны имеют стальные колеса с гребнями (железнодорожного типа). Но рельсы и железнодорожные колеса вагонов используются только при движении по стрелочным переходам (не по всей длине линий), а также играют роль вспомогательных, страховочных устройств.

При нормальной эксплуатации таких линий тележки вагонов опираются на пневматические шины (типа автомобильных), которые крепятся на осях с внешней стороны стальных колес. Движение осуществляется по металлическим или бетонным ходовым дорожкам, устроенным по обеим сторонам пути (рис. 1). При этом стальные колеса приподняты над рельсами.

Траектория движения вагонов задается направляющими шинами, расположенными по обеим сторонам пути, по которым катятся обрешиненные колеса (меньшего диаметра, чем ходовые), укрепленные на тележках. Шины из металлических уголкового профиля прикреплены к шпалам с помощью фарфоровых крон-

штейнов-изоляторов, выполняя одновременно и роль контактных рельсов для подачи питания на подвижной состав. При нормальной эксплуатации металлические колеса вагонов не касаются рельсов и не могут быть использованы в качестве обратного провода для тягового тока. Одна направляющая шина — плюсовой контактный рельс, другая — минусовой, токошем осуществляется башмаками, укрепленными на тележках.

Вблизи стрелочных переходов ходовые дорожки для пневматических шин не устраиваются, вагоны опускаются на рельсы стальными колесами, которые и задают направление движения.

В том случае, если по какой-либо причине, например, при проколе пневматической шины, давление воздуха в ней упадет, вагон опустится железнодорожными колесами на рельсы, как на обычной линии метрополитена.

Заметим, что в указанных городах имеются и «традиционные» линии метрополитена, полностью соответствующие определению российского закона: «два рельса и электрическая тяга».

Описанные нами «нетрадиционные» линии, имеющие ряд преимуществ перед обычными, входят в системы метрополитенов, но согласно положению нашего закона не могут относиться к ним. Следуя букве Нового закона, эту систему в России нельзя отнести к метрополитену и вообще к внеуличным видам транспорта. В нашей стране изобретатель, конструктор, предприниматель, который попытается использовать указанный зарубежный опыт, окажется вне правового поля.

Рассмотрим ситуацию с монорельсовым транспортом. Законодатель не привел такую важную техническую подробность, как способ опоры подвижных единиц на путевую структуру. Согласно современным представлениям это могут быть колеса (разные по конструкции: металлические типа железнодорожных, металлические обрешиненные, пневматические шины типа автомобильных и др.), воздушная подушка (воздушная смазка) или магнитный подвес. С приведенным в законе определением вполне можно согласиться. Законодатель не счел нужным ограничивать создателей монорельсовых систем чем-то конкретным, дав возможность развивать разные виды монорельсовых подвижных единиц.

Однако в определении путевой структуры монорельсовой дороги Законодатель допускает некорректные с инженерной

позиции дефиниции. Отмечается, что подвижной состав монорельсового транспорта перемещается «по ходовой балке». Сводит все возможные типы путевых структур монорельсового транспорта к балке неправильно.

Балка — линейный элемент несущих конструкций, опирающийся на оба конца (в отличие от консоли) и работающий преимущественно на изгиб. Балки изготавливают из материалов разных сечений (тавр, двутавр, коробчатая балка, брус, рельс и др.). Во многих известных конструкциях монорельсовых систем в качестве ходовой балки используется один рельс, по которому и осуществляется движение колес подвижной единицы. Да, балка может быть и в виде рельса, но мы используем термин «рельс», а не «балка», говоря, например, о железной дороге. То же самое и в монорельсовых транспортных системах. Рельс есть рельс, и называем мы его рельс, а не балка, хотя теоретически он таковой и является.

На старейшей в мире монорельсовой дороге в г. Вуппертале, Германия (функционирует с 1900 г.), относящейся к типу подвесных дорог, вагоны движутся по рельсу на металлических колесах железнодорожного типа с двумя гребнями, т. е. на желобчатых (рис. 2).

Обратимся к примерам монорельсовых транспортных систем — гироскопическим (жироскопическим) дорогам Августа Шерля, Луи Бреннана, П. П. Шиловского, строившихся в первые десятилетия XX столетия. Они имели один ходовой рельс, уложенный на шпалы (рис. 3).

Формулировка закона, указывающего, что движение осуществляется «по ходовой балке», некорректна. Предложены сотни конструкций монорельсовых транспортных систем, наибольшее распространение получили две системы: ALWEG³ и SAFEGE⁴. В системе ALWEG вагон на пневматических шинах располагается «верхом» на массивном монорельсе — балке из железобетона, металла или дерева (Straddle-type, от англ. straddle — оседлать). Горизонтальную устойчивость вагона обеспечивают упирающиеся в боковые грани балки обрешиненные колеса

³ В 1952 г. была запатентована, а в 1953 г. испытана на опытном полигоне в пригороде Кёльна Фюленгене (Германия) монорельсовая дорога, получившая название ALWEG — по начальным буквам имени и фамилии шведского изобретателя и промышленного магната Axel Lennard Wenner-Gren.

⁴ Акроним от названия французского консорциума Société Anonyme Française d' Etude de Gestion et d' Entreprises — французская компания с ограниченной ответственностью для изучения управления и бизнеса.



Рис. 4. Поезд монорельсовой транспортной системы INNOVIA Monorail 300 типа ALWEG. Сан-Паулу, Бразилия. 2016 г.

на вертикальных осях. Сегодня в мире эксплуатируются десятки подобных монорельсовых дорог. Видимо, именно эта система (рис. 4) и вдохновила законодателя на формулировку, приведенную в рассматриваемом законе, но есть и другие.

В системе SAFEGE внутри поднятого на опорах полого монорельса, представляющего собой П-образный коробчатый профиль с широкой щелью (прорезью) в нижней части, движутся укрепленные на тележках ходовые колеса автомобильного типа. К тележкам на кронштейнах подвешиваются кузова вагонов. Направление движению тележек задают обрезиненные колеса на вертикальных осях, которые катятся по внутренним боковым стенкам монорельса (рис. 5, 6).

Конечно, и этот монорельс при желании можно назвать балкой, но движение колес осуществляется не по монорельсу, а внутри него. Фактически этот монорельс представляет собой перевернутый на 180° лоток, в котором и перемещается подвижная единица, но отнюдь не балку, по которой осуществляется движение.

Отметим другие терминологические неточности и ошибки в определении монорельсового транспорта. В новом законе отмечено, что ходовая балка, по которой осуществляется движение подвижного состава, «располагается на эстакаде». Почему законодатель из различных искусственных сооружений, близких по функциональному назначению (мост, путепровод, виадук, эстакада, тоннель), выбрал именно эстакаду? Ведь конструктивно путевая структура монорельсового транспорта может быть проложена по любому из приведенных искусственных сооружений, тому есть многочисленные примеры. Как поступить,

например, исходя из формальных позиций Нового закона, российскому проектировщику монорельсовой дороги, если планируемая трасса переходит с эстакады на мост или в тоннель? Ведь с позиций рассматриваемого закона это будет уже не монорельсовая транспортная система.

Терминологическую небрежность обнаруживаем и в приведенном определении «фуникулер»: подвижной состав фуникулера передвигается «по рельсовому пути либо эстакаде» (подчеркнуто — И. К.). Союз «либо» совершенно неуместен. Рельсовый путь и эстакада относятся к разным инженерным устройствам. Это все равно, что в описании жилого дома, например, указали бы, что он должен иметь отопление либо мусоропровод. Мы не можем, проектируя монорельсовую дорогу, выбрать рельсовый путь либо эстакаду.

Во-первых, рельсовый путь или дорожное полотно не может «висеть в воздухе»,

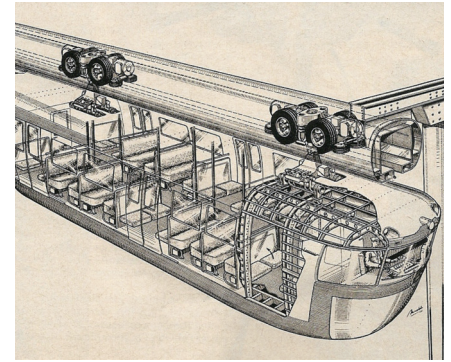


Рис. 5. Схематическое изображение монорельса и вагона транспортной системы SAFEGE.

как это можно понять из текста закона. Его обязательно надо уложить на какое-то основание (нижнее строение пути): на земляное полотно, виадук, пролетное строение моста, эстакаду — или проложить в тоннеле.

Во-вторых, почему именно рельсовый путь? Подвижной состав (вагоны) фуникулера могут двигаться по рельсам, если имеют металлические колеса с гребнями (типа железнодорожных) или по дорожному полотну, похожему на автомобильную дорогу, в случае использования пневматических шин и направляющих устройств (например, брусьев).

В последние годы в мире введены в эксплуатацию десятки фуникулеров (именно фуникулеров с канатной тягой), подвижной состав которых вместо традиционных металлических колес (железнодорожных) использует пневматические шины (автомобильного типа), которые движутся по металлическим полосам или бетонному дорожному полотну в виде узких путевых балок. При этом направление движения обеспечивают установленные на вагонах на вертикальных осях небольшие обрезиненные колеса (ролики), упи-



Рис. 6. Городская монорельсовая линия типа SAFEGE в городе Чiba, префектура Чiba, Япония. 10-е годы XXI века

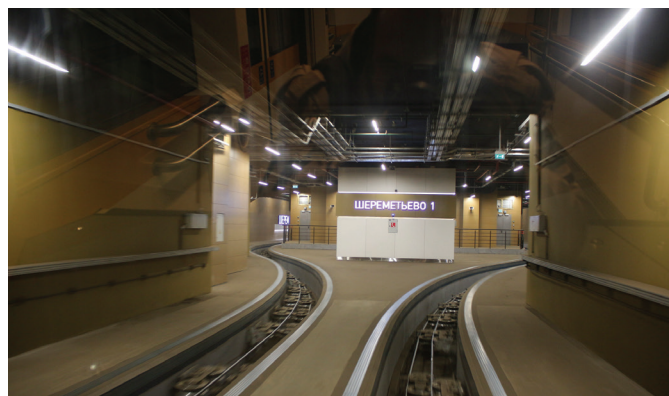
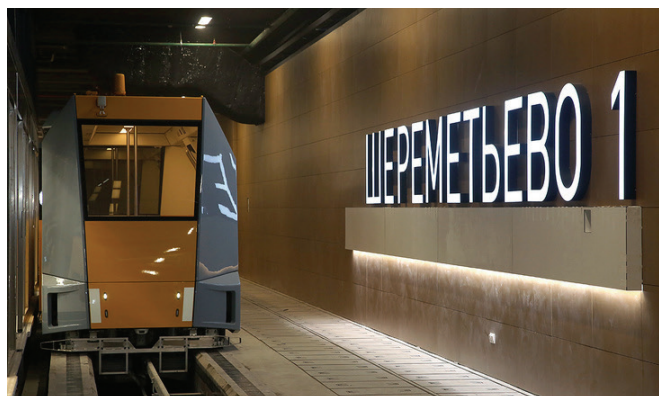


Рис. 7. Линия фуникулера в аэропорту Шереметьево, Москва. 2018 г. а) вагон фуникулера; б) участок линии около станции

рающееся в боковые грани путевых балок. Такие фуникулеры работают в аэропортах Бирмингема, Мехико, Оклэнда (Сан-Франциско), а с мая 2018 г. и в аэропорту Шереметьево Москвы (рис. 7–8).

Безусловно, транспортная система, введенная в действие в аэропорту Шереметьево, — фуникулер. Увы, следуя букве рассматриваемого нами федерального закона, новая транспортная система аэропорта Шереметьево оказалась вне правового поля.

Мировая практика доказывает возможность устройства фуникулеров с использованием всех приведенных технических решений: и на металлических колесах, и на рельсах, и на пневматических шинах, и с устройством пути на земляном полотне, и на эстакадах, и по мостам, и в тоннелях. Таким образом, формулировка в законе не выдерживает критики в плане инженерно-технического содержания, делая «чисто российский» фуникулер ущербным в сравнении с мировым опытом.

Говоря о других формулировках нового закона, обратим внимание на плеоназм. Так, читаем: «подвесная канатная дорога транспортная», «фуникулер транспортный». Что означают добавленные слова «транспортная», «транспортный»? Могут ли в принципе канатная дорога, как и фуникулер, быть не транспортными? Выходит, согласно данному в законе определению в России могут быть построены «нетранспортные канатные дороги и фуникулеры» и законодатель обособливается именно от них? Но «нетранспортная канатная дорога» или «нетранспортный фуникулер» — оксюмороны! Попробуйте дать инженеру задание: сконструировать «нетранспортный фуникулер»! Чем руководствовался законодатель, допуская в законе столь некорректные формулировки? От чего хотел оградить, чего не допустить, что стимулировать?

Если дополнительная характеристика «транспортный», по мнению законодателя, необходима в дефинициях «фуникулер» и «подвесная дорога», то почему этого

добавления нет в определениях «метрополитен» и «монорельсовый транспорт»? Видимо, и законодатель заметил, что словосочетания «метрополитен транспортный» и «монорельсовый транспорт транспортный» выглядят нелепо!

Допущенными в законе инженерно-техническими и терминологическими неточностями, противоречиями, пропущенными важными понятиями заложены подводные камни, которые подстерегают проектировщиков, строителей и операторов транспортных систем.

Необходимо вернуться к содержанию этого закона и с привлечением специалистов выработать поправки к формулировкам, адекватные современным представлениям о транспорте. ■

Литература

1. Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Рос. газета (спец. выпуск). № 297с. — URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=286788&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.150406123080164#024508413927565814>
2. Пояснительная записка к проекту Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта». — URL: // http://www.ksodd.ru/bdd/files/zapiska_metro_pz.pdf.
3. Проект закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта». — URL: // <https://rg.ru/2011/06/15/metro-site-dok.html>.
4. Экспертное заключение по проекту Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от

18.05.2015 № 142–2/2015; Экспертное заключение по проекту Федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 144–10/2015.

5. О внесении проекта Федерального закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». — URL: // https://www.centrattek.ru/media/documents/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B3%D0%BE_%D0%B7%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%B0_N_17179-7.pdf.
6. Федеральный закон от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Рос. газета (спец. выпуск). № 297с. 31.12.2017; Собрание законодательства РФ. 01.01.2018.
7. Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ (ред. 23.06.2016) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном». — URL: // <http://ppt.ru/docs/fz/67-fz-15427/st-3>.
8. Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ (ред. 23.06.2016) Ст. 3. п. 11. — URL: // <http://ppt.ru/docs/fz/67-fz-15427/st-3>.
9. Образцов В. Н. К вопросу комплексной теории транспорта // Изв. Акад. наук СССР. Отделение технических наук. 1945..№ 10/11. С. 1043–1048.