



ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА Тюменской области

625035, г. Тюмень, ул. Республики, 160. Тел. (3452) 32-08-56, факс 32-11-22.
E-mail: aekolog@rambler.ru

В декабре 2015 года в комиссию по экологической безопасности Общественной палаты Тюменской области обратились граждане, проживающие на ул. Свердлова, с просьбой оказать содействие в защите их конституционных прав на благоприятную окружающую среду.

Исходя из обращения граждан, а также публикаций в средствах массовой информации, указанные права граждан могут быть нарушены вследствие планируемого расширения проезжей части ул. Свердлова, неизбежным последствием которого станет следующее:

1. Снос большого количества деревьев – (примерно 300 штук), защищающих в настоящее время граждан от химической и акустической нагрузки, источником которой является автомобильный транспорт, а также ликвидация большой площади газонов.

2. Существенное увеличение объема шума и вредных выбросов от автотранспорта вследствие увеличения вдвое его количества, вызванного увеличением вдвое пропускной способности проезжей части ул. Свердлова.

3. Существенное приближение выхлопных труб автотранспорта к форточкам квартир граждан в результате сокращения вдвое-трое расстояния между бровкой проезжей части и фасадами многоквартирных домов.

4. Неблагоприятное изменение привычной среды обитания, ухудшение эстетического вида, внешнего облика среды обитания, морально-психологической обстановки.

5. Неизбежное увеличение заболеваемости и инвалидизации граждан, сокращение продолжительности их жизни. (См. извлечение из научной работы ТюмГАСА от 1999 г. «Мониторинг загрязнения атмосферно воздуха г. Тюмени автомобильным транспортом» (отчет по теме 37-99 от 07.06.99 г.).

Между тем, действующим законодательством определено, что не имеют право на реализацию проекты, приводящие к ухудшению экологической обстановки, нарушению законных прав и интересов граждан.

Факт того, что состояние воздушной среды в указанном месте после расширения проезжей части ул. Свердлова неизбежно ухудшится, нетрудно установить, производя замеры на шум и содержание вредных веществ **до** и **после** расширения проезжей части ул. Свердлова. Причем, согласно нижеуказанным нормам права, данное сравнение должно производиться расчетным путем **до начала** производства работ, а результаты должны отражаться в пояснительной записке к проекту, в томе «Охрана окружающей среды».

К сожалению, в г. Тюмени все проекты по расширению проезжей части улиц изготавливаются с нарушением законодательства и не содержат оценку воздействия планируемой хозяйственной деятельности на окружающую среду (ОВОС), что прямо не соответствует статье 8 Основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденных Президентом РФ 30.04.2012 г., и статье 3 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды».

Уверен, что и проект расширения проезжей части ул. Свердлова не является исключением.

Обосновывая расширение проезжей части ул. Свердлова, должностные лица Администрации города Тюмени ссылаются на Генеральный план города Тюмени и Проект планировки планировочного района № 6 «Центральный». Между тем, такая ссылка является несостоятельной в связи со следующим:

1. Члены коллегии экологов Общественного совета города Тюмени, включая меня, участвовали в публичных слушаниях по проекту изменений в Генеральный план города Тюмени, проведенных в двух местах: в здании Администрации г. Тюмени и здании Управы ЛАО г. Тюмени. При этом подавляющее большинство участников указанных слушаний выступило **против** принятия Генерального плана г. Тюмени в представленной редакции. Об этом свидетельствуют протоколы и аудиозаписи данных публичных слушаний.

2. Члены коллегии экологов Общественного совета города Тюмени, включая меня, участвовали в публичных слушаниях по внесению изменений во все 19 проектов всех 19-ти планировочных районов г. Тюмени, включая проект планировки планировочного района № 6 «Центральный», состоявшихся в ноябре 2014 г. в здании Администрации г. Тюмени. При этом подавляющее большинство участников слушаний выступило **против** принятия указанных 19-ти проектов в предложенной редакции. Копия моего выступления прилагается. Наверняка сохранились протокол и аудиозапись публичных слушаний. Между тем, в нарушение действующего законодательства проекты планировок всех 19-ти планировочных районов были приняты **без учета** мнения подавляющего большинства участников публичных слушаний.

Следует отметить, что утверждение результатов публичных слушаний без учета мнения большинства их участников в г. Тюмени в последнее время стало недоброй традицией. Так, в 2014 г., несмотря на то, что примерно 100 участников публичных слушаний, составляющих подавляющее большинство, высказались единодушно против строительства нового торгового центра на пересечении ул. М. Тореза и Малыгина, Администрацией г. Тюмени, было принято решение об удовлетворении заявления застройщика данного торгового центра. В мае 2015 г., несмотря на то, что более 20 участников публичных слушаний, включая меня, составлявших подавляющее большинство, высказались против выдачи разрешения на отклонения от предельно-допустимых показателей застройки общественно-жилого комплекса в квартале ул. Профсоюзная-Советская-Немцова-Елецкая.

Администрация города удовлетворила заявление застройщика. Наверняка, сохранились протокол и аудиозапись слушаний. Копия моего обращения прилагается.

Между тем, согласно действующему законодательству заключения по результатам публичных слушаний должны приниматься и утверждаться руководителями Администрации города Тюмени **с учетом** заключений и предложений граждан, поданных и высказанных на публичных слушаниях.

Является очевидным, что нельзя характеризовать заключения по вышеуказанным публичным слушаниям **учитывающими** замечания и предложения граждан, так как эти заключения не учитывают замечания и предложения **ни в какой степени, ни на 1%!** Кроме того, такое игнорирование мнения **большинства** участников публичных слушаний является основной причиной низкой явки горожан на публичные слушания. Поэтому расхожее высказывание некоторых должностных лиц Администрации г. Тюмени о том, что граждане «сами виноваты», так как не участвуют в публичных слушаниях, является неверным.

Для того, чтобы горожане стремились участвовать в публичных слушаниях, Администрации г. Тюмени необходимо вернуть **доверие** граждан, веру в справедливость. Кроме того, чтобы публичные слушания не превращались в фарс, необходимо внести соответствующие изменения в Правила землепользования и застройки города Тюмени, на которых вот уже **семь лет** настаивает коллегия экологов Общественного совета города Тюмени.

Таким образом, проводящиеся в последнее время в г. Тюмени публичные слушания не соответствуют действующему законодательству, то есть фактически являются **юридически ничтожными**. Между тем, по общим правилам, неправомерные действия одного лица не имеют юридических последствий и не являются основанием для совершения действий другим лицом.

3. Проведение публичных слушаний по проектам планировки 19-ти планировочных районов г. Тюмени и проекту расширения проезжей части ул. Свердлова – не одно и то же. Согласно действующему законодательству общественные обсуждения планируемой хозяйственной деятельности (проектов строительства, реконструкции или благоустройства объектов) должны производиться на стадии рассмотрения заявления и принятия решения о выделении земельного участка под строительство, реконструкцию или благоустройство **каждого отдельного объекта**.

Поэтому проведение публичных слушаний по Генеральному плану г. Тюмени и проектам планировки 19-ти планировочных районов г. Тюмени не освобождает застройщиков от проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности (в данном случае планирования расширения проезжей части ул. Свердлова).

Формами такого общественного обсуждения могут быть собрания граждан и публичные слушания, которые обязаны за свой счет производить застройщики (заказчики). Материалы общественного обсуждения должны

содержаться в приложениях к Пояснительной записке проекта. В проекте расширения проезжей части ул. Свердлова (как и во всех других проектах расширения улиц г. Тюмени) такие материалы отсутствуют.

Игнорирование указанных требований действующего законодательства приводит к постоянно возникающим конфликтам интересов, социальной напряженности, нарушению прав и интересов граждан.

Далее. Исходя из публикаций в СМИ, в ответ на обращения граждан, в проект расширения проезжей части ул. Свердлова будут внесены некоторые изменения:

- пересажена часть деревьев;
- изменены места карманов под автобусные остановки.

Это, конечно, хорошо, но этого совершенно недостаточно, чтобы предотвратить вред экологии и здоровью горожан, вред бюджету.

Из примерно 300 деревьев, попадающих под снос, пересадить можно лишь 14, так как возраст других деревьев не позволяет перенести пересадку, и 286 деревьев неминуемо погибнет. При этом компенсировать жителям домов на ул. Свердлова потерю 286-ти деревьев технически невозможно, так как посадить новые деревья взамен сносимых 286-ти поблизости негде. Тем более, невозможно произвести компенсационное озеленение в соответствии с требованиями Правил благоустройства территории г. Тюмени (фактически в тройном размере). Соорудить новые газоны в размере, хотя бы равном ликвидированным, также невозможно по этой же причине.

Между тем, в планировочном районе № 6 «Центральный» площадь зеленых насаждений общего пользования составляет **всего 2,3 кв.м на 1 чел.**, тогда как согласно Генеральному плану г. Тюмени средний размер площади зеленых насаждений общего пользования должен уже к 2025 году, то есть через 9 лет, составлять **19,9 кв.м на 1 чел.**

Коллегия экологов Общественного совета города Тюмени на протяжении всех 10 лет своего существования неоднократно оценивала последствия расширения проезжей части улиц г. Тюмени, проводила общественную экспертизу проектов расширения следующих улиц: Профсоюзная, М. Тореза, Мельникайте, Республики. Так, в заключении общественной экспертизы проекта изменений в Генеральный план города Тюмени изложено: **«Проект изменений в Генеральный план, подготовленный ООО «Институт Территориального Планирования «Град», необходимо переработать и внести в него следующие изменения и дополнения:**

1. Учитывая, что в настоящее время в городе Тюмени существует две всеобъемлющие общегородские проблемы: заторы на улицах, неудовлетворительная экологическая обстановка, подчинить все вносимые изменения в Генплан города решению указанных двух проблем, считать их решение приоритетным.

2. Пересмотреть **концептуальные** подходы проекта изменений в Генплан к решению проблемы заторов в городе, полностью отказаться от заложенной в проекте изменений в Генплан многозатратной, экологически

опасной и реально невыполнимой концепции рассмотрения данной проблемы. Внести соответствующие изменения в проект изменений в Генеральный план.

Альтернативой предлагается принципиально иная концепция: **максимально возможное освобождение города от «ненужных» поездок легкового транспорта личного пользования и развитие городского пассажирского транспорта (это главное) с параллельной работой по достижению минимального транспортного стандарта города (ТСГ).**

С этой целью:

1) Использовать положительный опыт городов мира в предоставлении приоритета пассажирскому транспорту (Сан-Франциско, Портленд, Чаттануга (США), Стокгольм (Швеция), Мюнхен (Германия), Делфт (Нидерланды), обобщенный в Отчете «Ограничение неконтролируемого разрастания территорий городской застройки: Инновационные решения транспортных проблем на примере США и Европы», выполненном по проекту Института Tellus, Бостон, США, при участии Дэвида Гурина.

Для получения данного отчета обратитесь в коллегиию экологов Общественного совета города Тюмени, тел. 32-08-56, 32-11-22 или в Environmental Media Services, 202/463-6670 (через сеть Интернет).

2) Изменить, ярко выразить приоритеты Генплана. Исходить из приоритетного развития и совершенствования общественного городского транспорта (устройство трамвайной сети, развитие городского общественного транспорта и т.д.).

3) Генеральный план сориентировать на городской общественный транспорт.

4) Отказаться от расширения проезжих частей улиц, завуалированного в Генплане словами «развитие» и «реконструкция».

5) Указать в Генплане конкретные зоны для движения велосипедистов (например, на расширенном участке ул. Республики за счет однометровой части полос, используемых в настоящее время для парковки автотранспорта) и сроки их сооружения.

6) Разработать и включить в Генплан систему пристанционных (привокзальных, прирайонных) парковок автомобилей.

7) Отказаться от сооружения и увеличения бесплатных парковок и паркингов в центре города, предусмотренных Проектом.

8) Разработать и включить в Генплан более конкретную систему скоростного трамвая, с указанием конкретных сроков этапов строительства, **исходя из варианта 2**, предложенного проектировщиками, предложенного разработчиками Проекта, **но протяженность трамвайных линий на расчетный срок увеличить примерно в четыре раза**, с тем, чтобы трамвай превалировал над автобусом, то есть протяженность трамвайных линий составляла более 50 % от общей протяженности линий общественного транспорта. Одну из трамвайных скоростных линий проложить в существующем коридоре Транссибирской железнодорожной магистрали

(после выноса грузового железнодорожного пути). Устройство трамвайных путей при необходимости предусмотреть **не на эстакадах, а в тоннелях...**».

Далее. Проект в части расширения проезжей части ул. Свердлова выполнен с нарушением требования пунктов 6.9 и 6.19 СНиП 2.07.01-89*, где изложено, дословно: в п. 6.9 «Расстояние от бровки земляного полотна ... до застройки... для дорог IV категории следует принимать соответственно 50 и 25 м. Для защиты застройки от шума и выхлопных газов автомобилей следует предусматривать вдоль дороги полосу зеленых насаждений шириной не менее 10 м. В случае проложения дорог общей сети через территорию населений их следует проектировать с учетом требований настоящих норм»; в п. 6.19: «Расстояние от края основной проезжей части магистральных дорог до линии регулирования жилой застройки следует принимать не менее 50 м, а при условии применения шумозащитных устройств, обеспечивающих требования СНиП П-12-77, не менее 25 м.».

Проект выполнен с нарушением требований п. 2.11 и п. 4.1 СНиП 2.07.01-89*, в которых содержится нормативная величина количества зеленых насаждений (не менее 6 квадратных метров на 1 жителя и не менее 25% площади жилого района). Если сейчас количество зеленых насаждений на 1 жителя в этом районе города составляет 2 м², то после расширения это количество уменьшится до 1,0 м². Между тем, проектом реконструкции ул. Свердлова предусмотрен снос значительного количества деревьев! Компенсационное восстановление проектом предусматривается в виде посадки меньшего количества деревьев и кустарников, обладающим значительно меньшим объемом кроны. Такая замена не является эквивалентной, она явно недостаточна.

Проект выполнен с нарушениями требований охраны атмосферного воздуха при проектировании, размещении, строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов хозяйственной и иной деятельности, установленные статьями 16 Закона Российской Федерации «Об охране атмосферного воздуха» (пункты 1, 2, 8), где говорится, дословно:

«1. При проектировании, размещении, строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов хозяйственной и иной деятельности, при застройке городских и иных поселений должно обеспечиваться не превышение нормативов качества атмосферного воздуха в соответствии с экологическими, санитарно-гигиеническими, а также со строительными нормами и правилами в части нормативов площадей озелененных территорий.

2. При проектировании и размещении объектов хозяйственной и иной деятельности, оказывающих вредное воздействие на качество атмосферного воздуха, в пределах городских и иных поселений, а также при застройке и реконструкции городских и иных поселений должны учитываться фоновый уровень загрязнения атмосферного воздуха и прогноз его качества при осуществлении указанной деятельности.

8. Запрещаются проектирование, размещение и строительство объектов хозяйственной и иной деятельности, функционирование которых может

привести к ...ухудшению здоровья людей..., наступлению необратимых последствий для людей и окружающей природной среды...».

Почти все горожане на ул. Свердлова проживают в капитальных многоэтажных домах. Отселить их невозможно. А это значит, что для жителей указанных домов на ул. Свердлова и близрасположенных к этой улице домов, расположенных на соседних улицах, а это более 5000 человек, в случае расширения проезжей части ул. Свердлова резко ухудшится среда обитания. Это недопустимо с точки зрения вышеперечисленных федеральных законов. У жителей указанных домов по ул. Свердлова в случае расширения проезжей части, автотранспорт будет проезжать в непосредственной близости от фасадов домов, прямо под окнами, что недопустимо по СНиП 2.07.01-89*.

Следует заметить, что расхожий довод о том, что расширение проезжей части ул. Свердлова, якобы, уменьшит количество «пробок», не состоятелен. Дело в том, что «пробки» образуются, в основном, лишь на пересечениях ул. Свердлова с другими улицами из-за большого потока автотранспорта вдоль этих улиц. Если увеличится поток автотранспорта на ул. Свердлова (в полтора раза), то «пробки» в местах пересечения ул. Свердлова с другими улицами лишь возрастут! Яркий пример: ул. Профсоюзная, где после расширения проезжей части в 1,5 раза, пробки в местах пересечения с ул. Республики и 50 лет Октября не уменьшились, а значительно возросли! Не увеличивать, а ограничивать поток автотранспорта в центре необходимо для уменьшения пробок!

Увеличение пропускной способности улиц города, за счет расширения их проезжей части, в том числе ул. Свердлова – тупиковый путь решения этой проблемы. Даже, если предположить, что за счет расширения проезжей части пропускная способность ул. Республики увеличится в 1,5 раза (а «пробки» на пересечениях с другими улицами куда-то денутся), то надолго ли это? Количество автомобилей в Тюмени увеличивается на 15-18 % в год, и через 5-6 лет количество автотранспорта в Тюмени увеличится на 100 %, то есть в 2 раза, и проблема возникнет вновь!

Увеличить поток автотранспорта в центре города – дорогостоящий, вредный со всех сторон для тюменцев проект.

Во всех городах, не только европейских, но и российских, автотранспорт стремятся вывести за пределы города, пустить в обход города, а не наоборот!

Генеральный план предусматривает создание в центре города пешеходных зон, а также ограничение движения автомобильного транспорта, выведение его на окраинные улицы и кольцевые автодороги. Расширение же проезжих частей центральных улиц приводит, наоборот, к увеличению количества автотранспорта в центре города; увеличению «автомобильной нагрузки» на жилые кварталы и учреждения; заполнению дворов стоянками автотранспорта; неизбежному уменьшению размеров газонов и тротуаров, разделяющих жилые дома и проезжую часть; к переносу мест остановок и стоянок автотранспорта во дворы жилых домов и учреждений, которые в настоящее время итак переполнены паркующимся автотранспортом.

Если учесть, что одной из концепций генерального плана является уплотнение застройки зданиями центральной части города, то такое расширение проезжей частей улиц обрекает население города на безрадостные условия существования: без дворов, без деревьев, без газонов, без полноценных тротуаров!

Расширение проезжей части ул. Свердлова неизбежно нанесет вред городскому и областному бюджетам:

Во-первых, снос деревьев и кустарников означает утрату городского имущества на сумму, примерно, 15 миллионов рублей.

Во-вторых, компенсационная посадка новых деревьев и кустарников обойдется городу значительно большими затратами: примерно, 50 миллионов рублей.

В-третьих, расширение проезжей части вызовет необходимость переноса инженерных сетей.

По пути расширения проезжих частей улиц города шли все страны по мере роста уровня автомобилизации, пока реальность (на ЗАПАДЕ) не расставила всё на своё место. Известны исследования Техасского университета с выводом: Увеличение протяженности дорог на 5% приводит к увеличению заторов на 10%. Реальных примеров (у НАС) много, например: <http://www.trend.az/> - Увеличение протяженности дорог не избавляет Баку от заторов; maxpark.com - От строительства новых дорог пробок меньше не становится (приложение). и т.д.

И это действительно так (приложение), по мере сооружения новых дорог использование автомобиля становится гораздо удобнее по сравнению с поездками на общественном транспорте. Соответственно, происходит удовлетворение «отложенного спроса» — все большее количество горожан получает стимул к покупке автомобилей, а также к увеличению частоты его использования. Однако известно, что если 1% пассажиров массового городского транспорта перейдет на использование своего автомобиля, то это приведет к увеличению интенсивности движения транспортного потока на 10% и, соответственно, к заторам. Заторы - это самое интенсивное загрязнение окружающей среды.

И сегодня Концепция действий администраций крупных городов мира: «прогнозировать (рост автомобилизации) и обеспечивать (дорогами)» сменилась на концепцию «прогнозировать и предотвращать (рост спроса на дороги)».

Вывод. Расширение проезжих частей городских магистралей эффективно только при выполнении следующих мер: первая, расширяем для выделения обособленной полосы движения ГПТ; вторая, предотвращаем рост спроса на дороги (платные парковки, рассредоточение точек притяжения населения и др.)

Таким образом, можно уверенно сказать, что **при подготовке расширения проезжей части ул. Свердлова и разработке проекта допущено нарушение более 20-ти законов и нормативных актов**, в том числе: Конституции РФ (ст. ст. 2, 36, 42, 58), ФЗ РФ «Об охране окружающей

среды» (ст. ст. 3, 11, 32, 34, 36, 37); Градостроительного кодекса РФ (ст. ст. 2, 48); Положения «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию», утвержденного постановлением Правительства РФ № 87 от 16.02.2008 г., Земельного кодекса РФ (ст. ст. 1, 40), Бюджетного кодекса РФ (ст. ст. 28, 34), ФЗ РФ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» (ст. ст. 10, 12, 20), СанПин 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (табл. 4.4.1), Градостроительного кодекса РФ (ст. ст. 2, 48), ФЗ РФ «О защите атмосферного воздуха» (ст. ст. 16, 29), Гражданского кодекса РФ (ст. 209).

В связи с вышеизложенным, на основании статей 3, 15 закона Тюменской области «Об Общественной палате Тюменской области», статей 4, 5, 6, 9, 10, 12, 13, 16, 20, 26, 27 ФЗ РФ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации», статей 3, 4 закона Тюменской области «Об осуществлении общественного контроля в Тюменской области» Комиссия по экологической безопасности в середине января 2016 г. обратилась с письмом к Главе Администрации города Тюмени А.В. Моору. Ответ пока не поступил. Между тем, по информации граждан и по результатам выезда на место работ установлено, что 17 февраля 2016 г. ЗАО «Пышма автодор» приступило к сносу деревьев и уже снесло 20 деревьев.

В качестве основания для сноса деревьев мастер указанной организации предъявил копию приказа Департамента городского хозяйства Администрации города Тюмени от 29 декабря 2015 г., которым **разрешен снос 265-ти деревьев: 200 кленов, 34-х берез, 11 лип и 3-х елей.**

При этом в данном Приказе указано, что компенсационная стоимость сносимых деревьев составляет, примерно **50 миллионов рублей**, которые должны быть перечислены заказчиком на р/с МКУ «ЛесПаркХоз» до 31 декабря 2016 г. (то есть, почти через год).

Следует отметить, что место производства работ (участок ул. Свердлова от ул. Елецкая до ул. Комсомольская), на котором уже **несколько месяцев** производятся работы по устройству ливневой канализации, а теперь еще и по сносу деревьев, надлежаще не оборудовано, не соответствует требованиям, установленным Правилами благоустройства территории города Тюмени, утвержденными решением Тюменской городской Думы от 26.06.2008 г. № 81. До настоящего времени даже не установлен информационный щит, на котором помимо прочего должна размещаться информация о заказчике, указан его телефон (в том числе, для того, чтобы граждане могли представлять свои замечания).

Похоже, соответствующие должностные лица Администрации города Тюмени не сделали для себя должных выводов по отрицательному опыту строительства двух подземных переходов, расширению проезжей части ул. Московский тракт, благоустройству лесопарка «Гилевская роща»: по-прежнему не соблюдаются нормы природоохранного и градостроительного законодательства, не учитывается мнение граждан. Очевидно, вновь придется гражданам и общественникам обращаться в органы прокуратуры и

Тюменское региональное отделение «Общероссийский народный фронт «За Россию», чтобы защитить свои конституционные права и окружающую среду.

Председатель комиссии по экологической
безопасности Общественной палаты
Тюменской области,
Член штаба Тюменского регионального отделения
«Общероссийский народный фронт «За Россию»

А.К. Фахрутдинов