

**Заключение общественной экспертизы
по проекту «Реконструкция улицы Мельникайте
города Тюмени (участок от улицы Харьковская до улицы Хабаровская.
Корректировка)»**

г. Тюмень

15 октября 2018 г.

Состав экспертной группы общественной экспертизы утверждён на заседании Совета Общественной палаты Тюменской области (протокол № 14с/18 от 8 июня 2018 года):

Буженко Игорь Викторович – заместитель председателя Комиссии по общественному контролю и взаимодействию с ОНК Общественной палаты Тюменской области, председатель Тюменского областного комитета Всероссийского профессионального союза работников аудиторских, оценочных, экспертных и консалтинговых организаций.

Васильев Владимир Владимирович - исполнительный директор саморегулируемой организации Некоммерческое партнерство управляющих многоквартирными домами Тюменской области «Народный дом», член Общественной палаты города Тюмени.

Германова Татьяна Витальевна – доцент Тюменского индустриального университета, кандидат технических наук, заместитель председателя Комиссии по охране окружающей среды и экологическому воспитанию Общественной палаты Тюменской области, член группы общественного экологического контроля Общественной палаты Тюменской области.

Елькин Борис Петрович – доцент Тюменского индустриального университета, кандидат технических наук, член Комиссии по охране окружающей среды и экологическому воспитанию Общественной палаты Тюменской области, член группы общественного экологического контроля Общественной палаты Тюменской области.

Лесков Сергей Николаевич – генеральный директор ООО «Геопроект», член регионального штаба Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию», профессор Тюменского индустриального университета, Почетный архитектор России, кандидат архитектуры.

Могутова Людмила Михайловна – член Общественной палаты города Тюмени, региональный координатор партийного проекта политической партии «Единая Россия» «Экология России».

Москвин Евгений Александрович – руководитель ООО НПФ «СтройТехКонтроль», член группы общественного контроля за деятельностью в сфере строительства и ЖКХ Общественной палаты Тюменской области.

Осипов Виктор Авенирович – профессор Тюменского государственного университета, доктор географических наук, член Коллегии экологов Общественного совета города Тюмени.

Смолин Виктор Иванович – заместитель директора МКУ «Служба заказчика Тюменского района», член Общественной палаты города Тюмени.

Фахрутдинов Альберт Кабирович – председатель Комиссии по охране окружающей среды и экологическому воспитанию Общественной палаты Тюменской области, руководитель группы общественного экологического контроля Общественной палаты Тюменской области, член регионального штаба Общероссийского общественного движения «Народный Фронт «За Россию».

Чернышев Александр Анатольевич – доцент Тюменского государственного университета, кандидат исторических наук, председатель Общественного совета при Департаменте недропользования и экологии Тюменской области.

Чижов Борис Ефимович – доктор сельскохозяйственных наук, Заслуженный лесовод России, член группы общественного экологического контроля Общественной палаты Тюменской области.

Общественная экспертиза проведена в рамках Федерального закона «Об основах общественного контроля в Российской Федерации», в соответствии со ст. ст. 3, 11, 68 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды», Законом Тюменской области «Об осуществлении общественного контроля в Тюменской области», Законом Тюменской области «Об Общественной палате Тюменской области», Решением Совета Общественной палаты Тюменской области (протокол № 14с/18 от 08 июня 2018 г.).

Объявления о проведении общественной экспертизы размещены на сайте Общественной палаты Тюменской области и в газете «Тюменский курьер» в июне 2018 г.

Использованные документы и материалы

1. Проектная документация по проекту «Реконструкция улицы Мельникайте города Тюмени (участок от улицы Харьковская до улицы Хабаровская. Корректировка».
2. Положительное заключение государственной экспертизы проектной документации по объекту «Реконструкция улицы Мельникайте от улицы Харьковская до улицы Хабаровская» от 24.08.2018 г. № 72-1-1-3-0032-17.
3. Проект планировки территории планировочного района № 6 «Центральный».
4. Техническое задание Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации города Тюмени от 22.10.2014 г.
5. Генеральный план городского округа город Тюмень, утвержденный решением Тюменской городской Думы от 27.03.2008 № 9.
6. Целевая программа «Развитие дорожно-транспортной сети города Тюмени на 2018-2022 г.г.»
7. Заключение государственной экологической экспертизы № 309/ээ от 07.07.2006 г. по проекту «Генеральный план города Тюмени».
8. Конституция Российской Федерации.
9. Гражданский кодекс Российской Федерации.
10. Федеральный закон Российской Федерации «Об охране окружающей среды» № 7-ФЗ от 10 января 2002 г.

11. Федеральный закон Российской Федерации «Об охране атмосферного воздуха» № 96-ФЗ от 4 мая 1999 г.
12. Федеральный закон Российской Федерации «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» № 52-ФЗ от 30 марта 1999 г.
13. Градостроительный кодекс Российской Федерации.
14. Федеральный закон Российской Федерации «Об экологической экспертизе» № 174-ФЗ от 23 ноября 1995 г.
15. Положение об организации и проведении государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 5 марта 2007 года № 145.
16. Положение об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденное Приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16 мая 2000 г. № 372.
17. Правила благоустройства территории города Тюмени, утвержденные решением Тюменской городской Думы № 81 от 26.06.2008 г.
18. Доклад Управления Роспотребнадзора по Тюменской области «О санитарно-эпидемиологической обстановке в Тюменской области в 2017 году».
19. Государственные доклады Министерства природных ресурсов и экологии РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации» в 2001-2016 годах.
20. Государственные Доклады Роспотребнадзора «О санитарно-эпидемиологической обстановке в Российской Федерации» в 2001-2016 годах
21. Свод правил СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85 с изменением № 1.
22. Свод правил СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
23. Рейтинг экологического развития городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2017 г.
24. Рейтинг экологического развития городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2014 г.
25. Рейтинг экологического управления городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2015 г.
26. Коллективное заявление общественников-экологов в прокуратуру Тюменской области от 14 февраля 2018 г.
27. Пояснительная записка ФГУП «Российский государственный научно-исследовательский и проектный институт Урбанистики», Генеральный план г.Тюмени, Санкт-Петербург, 2005 г.
28. Санитарно-эпидемиологические правила и нормы (СанПиН) 2.2.1./2.1.1200-03 «Проектирование, строительство, реконструкция и эксплуатация предприятий, планировка и застройка населенных мест. Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов».
29. Письмо Росгидромета (г. Омск) № 01-08/280 от 06.08.2010 «О репрезентативности пунктов наблюдений».
30. Предложения коллегии экологов Общественного совета города Тюмени о принятии кардинальных мер по ликвидации «пробок» и заторов в г. Тюмени от 08 ноября 2011 г.
31. Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденные Президентом РФ 30 апреля 2012 г.

32. Коллективное обращение тюменских архитекторов «Комментарий к приговору тюменским архитекторам», опубликованное в газете «Тюменские известия» № 10 от 26 января 2011 года.
33. Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденное постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 87.
34. Данные Госкомстата РФ о численности населения России на 1 января 2018 г.
35. Данные Комитета ЗАГС Администрации г.Тюмени о рождаемости за 2017 г.
36. Письмо Комитета по экологии и охраны окружающей среды Государственной Думы РФ от 28.08.2017 г. № 3.11-24/393.
37. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 31.10.2016 г. № 12-29/29056.
38. Ответ Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 27.03.2018 г. № 30ж-2018.
39. Ответ Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 21.06.2018 г. № 221ж-2018.
40. Указ Президента РФ от 7.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»
41. Материалы Второго климатического форума городов, г.Москва, 6-7.09.2018 г.
42. Письмо Администрации г.Тюмени от 7.05.2018 г. № 03-06-1405/8.
43. Письмо Администрации г.Тюмени от 15.06.2018 г. № 03-06-1584/8.
44. Заключение общественной экспертизы от 24 февраля 2012 г. по проекту изменений в Генеральный план города Тюмени, изготовленному ООО «Институт Территориального Планирования «Град», г. Омск.

Вводная часть

В соответствии с Техническим заданием Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации города Тюмени ООО «Проектная компания «УралДорТехнологии», г. Екатеринбург, разработало проект реконструкции улицы Мельникайте города Тюмени (участок от улицы Харьковской до улицы Хабаровской). Стоимость реконструкции – 204 млн. руб. Продолжительность реконструкции – 8,5 месяцев.

В нарушение конституционных прав граждан указанные Техническое задание и проект включают ряд мероприятий, содержащих потенциальную экологическую опасность, реализация которых неизбежно окажет негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения города Тюмени, ухудшит архитектурный облик города, приведет к неэффективному использованию бюджетных средств.

Согласно выводам, содержащимся в официальном рейтинге Министерства природных ресурсов и экологии РФ, опубликованном осенью 2017 года, город Тюмень занял одно из последних мест в экологическом рейтинге регионов РФ и вошел в состав аутсайдеров. Следует отметить, что согласно официальным рейтингам Министерства природных ресурсов и экологии, размещаемым ежегодно в сети Интернет, город Тюмень, в котором проживает половина населения Тюменской области, систематически занимает последние места.

Так, согласно Рейтингу экологического развития городов России за 2014 год, город Тюмень занял 79 место из 94-х столиц субъектов РФ и наиболее крупных городов.

Согласно Рейтингу экологического управления городов России за 2015 год город Тюмень занял последнее, 55-е место.

При этом в Государственном докладе Министерства природных ресурсов и экологии РФ о состоянии и об охране окружающей среды в России за 2015 год, в разделе «Состояние атмосферного воздуха населенных пунктов» изложено: «За пять лет количество городов, где средние за год концентрации какой-либо примеси превышают 1 ПДК, снизилось на 57, что обусловлено повышением Роспотребнадзором в 2014 г. значений ПДК формальдегида для воздуха населенных пунктов более чем в 3 раза (ранее это значение ПДК использовалось для оценки воздуха в рабочей зоне). Если же учитывать прежние ПДК формальдегида, то количество городов, где средние концентрации какой-либо примеси превышают 1 ПДК, в 2015 г. составило бы 194 вместо 147, т.е. уменьшилось бы лишь на 10 городов за последние пять лет.

Следует еще раз подчеркнуть, что резкое снижение уровня загрязнения воздуха в городах, к сожалению, обусловлено не улучшением качества воздуха, а связано с изменением Роспотребнадзором нормативов ПДК формальдегида, что формально привело к занижению оценки уровня загрязнения атмосферного воздуха формальдегидом и, соответственно, комплексного ИЗА».

Одним из эффективных способов улучшить экологическую обстановку в г.Тюмени является озеленение. Между тем, согласно официальным данным г.Тюмень испытывает острый недостаток зеленых насаждений. Так, удельная площадь озелененных территорий общего пользования составляет всего 2,3 кв.м. на 1 человека при норме, установленной Сводом правил СП 42.13330.2011, 16 кв.м. на 1 человека и норме, установленной Генеральным планом города Тюмени 19.9 кв.м. на 1 человека. При этом количество вновь высаживаемых зеленых насаждений не обеспечивает их воспроизводство. Более подробно об этом изложено в коллективном заявлении в прокуратуру Тюменской области от 14 февраля 2018 года, размещенном на сайте Общественной палаты Тюменской области.

Поэтому снос зеленых насаждений в г.Тюмени должен производиться лишь в исключительных случаях. При этом, учитывая еще и низкую приживаемость и дефицит, должна производиться их компенсационная посадка в удвоенной-утроенной величине.

В 2008 году уже производилась крупномасштабная реконструкция улицы Мельникайте от улицы Республики до улицы Харьковская, при этом было снесено 682 дерева, в том числе 75 сосен, 100 берез, 44 лиственницы и 196 яблонь.

Проектирование и строительство объектов реконструкции улицы Мельникайте производится без предварительного обсуждения с населением и общественностью, несмотря на многочисленные протесты горожан, в нарушение ст. ст. 2, 8, 46, 46¹ Градостроительного кодекса РФ, ст. ст. 3, 13 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды», глав III и IV Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного Приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372, ст.8 Основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации до 2030 года.

Положением о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденным постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 87, определено, что в составе проектной документации на объекты капитального строительства должен присутствовать раздел «Мероприятия по охране окружающей среды», содержащий результаты оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой хозяйственной и иной деятельности. Единственным существующим в РФ документом, в котором прописан порядок проведения такой оценки, является

вышеуказанное Положение об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации.

В пункте 1.6. указанного Положения содержится следующее определение состава результатов ОВОС:

«Результатами оценки воздействия на окружающую среду являются:

- информация о характере и масштабах воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности, альтернативах ее реализации, оценке экологических и связанных с ними социально-экономических и иных последствий этого воздействия и их значимости, о возможности минимизации деятельности;
- выявление и учет общественных предпочтений при принятии заказчиком решений, касающихся намечаемой деятельности;
- решения заказчика по определению альтернативных вариантов реализации намечаемой деятельности (в том числе о месте размещения объекта, о выборе технологий и иных) или отказа от нее, с учетом результатов проведенной оценки воздействия на окружающую среду».

Общественные предпочтения выявляются в ходе общественных обсуждений.

Согласно этому же Положению: «Общественные обсуждения – комплекс мероприятий, проводимых в рамках оценки воздействия в соответствии с настоящим Положением и иными нормативными документами, направленных на информирование общественности о намечаемой хозяйственной и иной деятельности и ее возможном воздействии на окружающую среду, с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия».

То есть, общественные обсуждения должны проводиться до принятия решения о предоставлении земельного участка и начала разработки проектной документации.

Согласно разъяснениям Минприроды России и Комитета по экологии и охране окружающей среды Государственной Думы РФ указанное Положение об ОВОС подлежит применению в том числе к проектам, не подлежащим государственной экологической экспертизе.

Замечания

1. Заложена в проект концепция решения проблемы образования заторных явлений на улицах города Тюмени путем превращения одной из центральных улиц г.Тюмени (улицы Мельникайте) в скоростную автомагистраль непрерывного движения является ошибочной, неэффективной, затратной, не соответствует мировой практике. Достаточно развернуто об этом изложено в Предложениях коллегии экологов Общественного совета города Тюмени о принятии кардинальных мер по ликвидации «пробок» и заторов в г.Тюмени от 08 ноября 2011 г., а также в заключении общественной экспертизы от 24 февраля 2012 г. по проекту внесения изменений в Генеральный план г.Тюмени.

Члены экспертной группы поддерживают вывод архитектурного сообщества о том, что реализация мероприятий, предлагаемых при реконструкции ул.Мельникайте, ухудшит среду обитания горожан и архитектурно-эстетический облик города (см. заметку «Архитекторы Тюменской области – за создание рабочей группы по анализу проекта реконструкции ул.Мельникайте в г.Тюмени», опубликованную в газете «Квартирный вопрос», и статью «Архитектор Сергей Лесков: «Центр Тюмени пытаются превратить в промзону», размещенную на сайте «Вслух.ру»).

По мнению советника Российской академии архитектуры и строительных наук, профессора архитектуры, Заслуженного архитектора РФ В.Д. Станкевского, основными причинами возникновения транспортных проблем Тюмени, указанными в целевой программе «Развитие дорожно-транспортной сети города Тюмени», на которую ссылается техническое задание на проектную документацию, являются, в том числе:

- исторически сложившееся неравномерное размещение центров транспортного притяжения на территории города Тюмени;
- прохождение транзитных транспортных потоков в зоне городского центра и перегрузка транзитным транспортом основных искусственных сооружений города - мостов через реку Тура и путепроводов через Транссибирскую железнодорожную магистраль.

Ни одна из перечисленных причин рассматриваемым проектом не устраняется, но усугубляется.

Скоростные 8 км. улицы Мельникайте через центр города не только не решат транспортные проблемы (диаметр города в направлении ЮЗ-СВ составляет 15 км.), но создадут новые.

Величина артериального давления в организме человека зависит не столько от пропускной способности артерий, сколько от состояния капиллярной системы. Ибо капилляров несравненно больше, чем артерий. Система кровообращения иначе называется транспортной. Добротность транспортной системы города – в значительной степени зависит от пропускной способности мелких улочек и переулков – а не только от мощности магистралей. Капиллярная система Тюмени забита тромбами или недоразвита. Надеяться, что только магистрали обеспечат городское кровоснабжение – утопия.

По мнению кандидата архитектуры, Почетного архитектора России, в недавнем прошлом главного архитектора Тюменской области С.Н. Лескова, дороги совершенствовать надо, строить путепроводы необходимо. Но превращать городскую структуру в промышленно-коммунальную зону, когда строятся путепроводы и шумозащитные стенки, и люди на центральных улицах ничего не видят, кроме этого, нельзя. Мы за счет этих путепроводов постепенно превращаем город в коммунальную зону.

Последний проект по ул. Мельникайте — это сумасшествие. Если кто-то хочет увидеть, что на этом участке будет в будущем – съездите на перекресток улиц Пермякова и Федюнинского: сплошные стенки и шумоизоляция, пешеходов не видно, район теряется и перестает быть комфортным.

Выездов из придомовых территорий на эту развязку не будет, автобусных остановок не сделать. Человека и среды для его существования не предполагается. Под вопросом комфортность проживания в этом районе.

И важно сказать, что мы потеряем визуальное восприятие города, мы будем видеть промзону. Нам предлагают сесть в скоростной автобус, проехать транзитом весь город по ул. Мельникайте и выйти где-то на Тобольском тракте. Зачем нам эта развязка? Чтобы создать межгородской транзит из южной части города в северную? Зачем в центр города затягивать эту инфраструктуру? Мы перестанем на ул. Республики видеть здание технопарка, бизнес-центры, жилые дома. Кстати, согласно проекту строительства магистрали по ул. Мельникайте под вырубку уйдет зеленый массив, расположенный напротив парка Гагарина, с другой стороны улицы Мельникайте.

Союз архитекторов дал однозначно отрицательную оценку проекта реконструкции ул. Мельникайте. Но никто не захотел этого услышать.

По мнению доцента Тюменского индустриального университета, кандидата технических наук Б.П.Елькина, долгое время работавшего заведующим кафедрой проектирования автомобильных дорог ТюмГАСА, мостов и путепроводов в областной столице построено много. Но автомобильных пробок не стало меньше – скорее, больше. Ученые касались этого вопроса неоднократно, подталкивая власти на оптимальный подход к теме. Город продолжает идти своей дорогой – по пути мероприятий, которые в Германии, Франции, США признаны ошибочными. У нас думают, мол, построим (расширим) магистраль – и нате вам удобный в транспортном отношении населенный пункт. Продолжается в корне неверная стратегия наращивания парковочного пространства в центральной части города. Дорожно-строительные компании лоббируют и продвигают признанные за рубежом гадкими магистрали непрерывного движения – такой хотят сделать улицу Мельникайте. Нет сомнений, что сделают – и пойдут заторы.

Обеспечить беспрепятственное движение растущего автопарка по улично-дорожной сети только за счет строительства новых дорог и развязок невозможно. Поэтому наиболее актуальными являются задачи управления транспортным спросом и совершенствования организации дорожного движения. Тезис «прогнозировать рост автомобилизации и обеспечивать дорогами» сменился тезисом «прогнозировать и предотвращать рост спроса на дороги».

Процессом адаптации города к любому уровню автомобилизации необходимо профессионально управлять. У нас такого органа нет. А вот городская администрация, ГИБДД, архитекторы, экологи, строители, бизнес отстаивают свои интересы.

За рубежом существуют наделенные специальными полномочиями региональные планирующие организации агломерационного уровня (metropolitan planning organization) – МРО. В США МРО были введены Федеральным законом 1962 года для любого урбанизированного района с населением более 50 000 человек. Такой орган должен быть и у нас, иначе мы долго будем решать и оптимизировать задачи 3–4 уровней, то есть строить развязки, оптимизировать транспортные маршруты и режимы работы светофоров. Основа деятельности этой структуры – решение задач 1–2 уровней: это координация действий по взаимодействию строительного комплекса города и транспортной системы. А также расселение, экология, координация по развитию улично-дорожной среды, по использованию личных автомобилей, городского общественного транспорта, пешего и велосипедного движений.

Разумные пропорции распределения земель города между транспортными и нетранспортными нуждами. Стандартная модель: американо-австралийская – 30–35% территории выделяем на транспортные нужды, это около 200 кв. м. асфальта на один автомобиль, т.е. там можно ездить на машине. Западноевропейский стандарт – это 20–25%, т.е. показатель составляет около 100 кв. м – там тесно. Есть азиатский стандарт, просто ужасный – 10–15%, совсем мало места: 60–50 «квадратов» на автомобиль. Москва всего-то имеет 8,7%, на автомобиль приходится меньше 30 «квадратов» – это самый низкий показатель в мире. В Тюмени на один автомобиль приходится около 35 квадратных метров. При этом доля магистральных улиц и дорог, на которых осуществляется основная транспортная работа, составляет в составе сети около 20%, рекомендуемая – около 50%.

У нас мало места для автомобилей, а превращать Тюмень в подобие американских городов – это резать по живому, поскольку наш город, в отличие от «штатовских», имеет многовековую историю. Хорошо бы это делать в новых районах, но, поскольку органа, подобного МРО, нет, то и там ситуация не лучше.

Набор мер по предотвращению роста спроса на дороги для российских городов должен быть достаточно жёстким. Самыми эффективными и первоочередными мерами являются введение платы за парковки в центральных частях города и создание сети выделенных полос для движения общественного транспорта.

Объёмы маятниковой миграции населения в центральные части города должны быть снижены за счёт грамотной градостроительной политики. По данным института «НТПИ ТИ», в центре до 200 тысяч рабочих мест. Попытка создать двадцатипятиэтажный офис у ЦУМа противоречит этой аксиоме.

Строительство развязок в разных уровнях, а также тупиковая практика превращения городских улиц в безсветофорные магистрали непрерывного движения переносит заторы чуть в сторону. Развязки обязательны лишь при переходах через барьерные объекты – река, железная дорога. Многомиллиардные затраты не увеличат мест для движения.

Без управления спросом на движение по дорогам строительство развязок – это деньги в никуда. В 2006 году мы выполнили работу по оценке эффективности вложения бюджетных средств в транспортную инфраструктуру Тюмени. Пришли к выводу:кратно полезнее вкладывать деньги в городской пассажирский транспорт. И сегодня эффективнее направлять финансы на достижение минимального транспортного стандарта города, в создание многосвязной улично-дорожной сети, например, моста через Туру в районе Заречных микрорайонов, путепровода (или тоннеля) через Транссибирскую магистраль в районе Маяка. Аксиомы сформировались на ошибках других субъектов РФ, пытавшихся сделать город и автомобиль друзьями. Не получилось.

По мнению известного московского блогера Ильи Варламова, опубликованному в газете «Наша газета» от 09 августа 2018 г., новые развязки на одной из главных улиц Тюмени ухудшат качество городской среды. А положительный эффект от их строительства будет временным; это очень вредный проект, который ухудшит качество жизни в Тюмени. За счет изъятия из местной сети существующих дорог разорвутся связи между районами, количество пробок возрастет. Жить около шоссе совсем не «круто»; в надземные переходы загонять людей неправильно. И. Варламов отметил, что часть тюменцев негативно восприняла предстоящую стройку, и назвал их «крутыми» и здравомыслящими. А улице Мельникайте предрек вымирание: проект отбирает улицу у пешеходов и жителей, превращая ее в место для передвижения исключительно машин.

Урбанист описал в блоге и собственный прогноз развития ситуации: «Построенные развязки придется разбирать, улицы сужать, заново высаживая на них деревья, и строить линии трамвая. Это уже было на Западе».

2. Согласно пункту 3.1.1 СанПиН 2.1.6. «Атмосферный воздух и воздух закрытых помещений, санитарная охрана воздуха. Санитарно-эпидемиологические правила и нормативы СанПиН 2.1.6.1032-01 «Гигиенические требования к обеспечению качества атмосферного воздуха населенных мест», части 8 ст. 16 ФЗ РФ «Об охране атмосферного воздуха» не имеет право на существование проект, которым предусматриваются мероприятия, реализация которых приведет к

ухудшению окружающей среды. Так, в пункте 3.1.1 указанных СанПиН изложено: «При размещении, проектировании, строительстве и вводе в эксплуатацию новых и реконструированных объектов, ... юридические лица обязаны осуществлять меры по максимально возможному снижению выброса загрязняющих веществ с использованием малоотходной и безотходной технологии, комплексного использования природных ресурсов, а также мероприятия по улавливанию, обезвреживанию и утилизации вредных выбросов и отходов». В частях 4 и 8 статьи 16 названного закона изложено: «В проектах строительства объектов хозяйственной и иной деятельности, которые могут оказать вредное воздействие на качество атмосферного воздуха, должны предусматриваться меры по уменьшению выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух и их обезвреживанию в соответствии с требованиями, установленными специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области охраны атмосферного воздуха и другими федеральными органами исполнительной власти.

Запрещаются проектирование, размещение и строительство объектов хозяйственной и иной деятельности, функционирование которых может привести к... ухудшению здоровья людей...».

Между тем, в нарушение указанных требований проектом не предусматриваются меры по уменьшению выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух в соответствии с требованиями, установленными управлениями Росприроднадзора и Роспотребнадзора по Тюменской области, которые являются указанными уполномоченными органами.

Кроме того, в п.4.2.7 Положительного заключения экспертизы рассматриваемого проекта изложено: «По результатам акустических расчетов, ожидаемые уровни шума в расчетных точках на территории жилой и общественной застройки, прилегающей к реконструируемой автомобильной дороге, превышают предельно-допустимые уровни звука в дневное и в ночное время суток». Проектом установлено, что одним из последствий расширения проезжей части ул.Мельникайте станет увеличение химической и акустической нагрузки на окружающую среду, прежде всего на граждан, проживающих и работающих в многоквартирных домах, расположенных вдоль ул.Мельникайте. При этом установлено, что размер акустической нагрузки будет превышать предельно-допустимую норму. Так, на листах 7 и 18 тома № 7 Пояснительной записки изложено: «Основными загрязняющими воздействиями автотранспортных средств и строительной техники при строительстве и эксплуатации автомобильной дороги являются:

- выбросы в атмосферу оксидов азота, оксида углерода, диоксида серы, бензина, керосина, сажи и пыли;

- шумовое загрязнение;

- загрязнение поверхностных и грунтовых вод нефтепродуктами, тяжелыми металлами, продуктами износа шин, тормозных колодок, оседающей на покрытии автомобильных дорог пылью, материалами, используемыми для борьбы с гололедом, продуктами износа дорожной одежды и т.п.;...

- ...- расчетный уровень химического воздействия за пределами проектируемой автомобильной дороги не превышает установленных предельно-допустимых концентраций загрязняющих веществ в приземном слое атмосферы, установленных для населенных мест (1 ПДК), зон отдыха и особо охраняемых территорий (0,8 ПДК);

- расчетный уровень шума превышает допустимый уровень (ПДУ), установленный для населенных мест (55 дБА), в нашем случае – 65 дБА в пределах 30 м от оси проектируемых улиц».

Поэтому выглядит циничным размер ориентировочной платы за выброс загрязняющих веществ в атмосферу в размере 437 руб. 58 коп. в год в период эксплуатации рассматриваемого участка проезжей части ул.Мельникайте (лист 25 тома 7 Пояснительной записки).

На листах 14-15 тома № 7 Пояснительной записки изложено: «В жилых домах старой постройки и в квартирах, где есть деревянные окна для обеспечения норм проживания населения проектом предусматривается замена окон в жилых домах 1 эшелона, обращенных в сторону магистральных улиц. Замена окон предусмотрена окнами ПВХ с двухкамерным стеклопакетом, с системой внутрипрофильной вентиляции, обеспечивающей помещение свежим воздухом, и надежно защищающей от уличного шума». При этом в Пояснительной записке отсутствуют материалы, подтверждающие согласие собственников указанных помещений на такую замену. Очевидно, речь идет в том числе о многоквартирных домах №№ 44/2,48,50,55 по ул.Мельникайте.

Кроме того, в нарушение требований, установленных частью 1 статьи 29 названного закона, граждане, проживающие на ул. Мельникайте от ул. Харьковской до ул. Хабаровской, лишены права участия в обсуждении вопросов о намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая может оказать вредное воздействие на качество атмосферного воздуха и акустическую нагрузку.

Во время проведения настоящей экспертизы один из собственников квартир в доме № 55 по ул.Мельникайте направил обращение в Общественную палату, в котором говорится, что «...в настоящее время напротив указанного дома все деревья, которые выполняли роль шумозащитных зеленых насаждений, вырублены, дорога расширена в сторону дома. При введении в эксплуатацию магистрали непрерывного движения дом не защищен от шума, загазованности и пыли. Проектом реконструкции установка шумозащитных экранов не предусмотрена. Проживая в квартире на втором этаже данного дома живем теперь словно на улице». Автор обращения просит проверить соответствие проекта реконструкции улицы установленным нормам в части предусмотренного комплекса мероприятий по борьбе с транспортным шумом и загрязнением воздуха, соблюдения расстояния от края проезжей части улицы до линии застройки (дом 55 улицы Мельникайте).

Согласно статье 34 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды» нарушение требований в области охраны окружающей среды влечет за собой приостановление по решению суда размещения, проектирования, строительства, реконструкции, ввода в эксплуатацию, эксплуатации, консервации и ликвидации зданий, строений, сооружений и иных объектов. В связи с изложенным необходимо внести соответствующие изменения в проектно-сметную документацию рассматриваемого объекта, а также учесть настоящие выводы при разработке проектно-сметной документации других объектов реконструкции ул.Мельникайте.

3. В нарушение ст.ст.1,3,32 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды», ст.8 Основ государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденных Президентом РФ 30 апреля 2012 года, не проведена оценка намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду, не проведено публичное обсуждение проекта. В Пояснительной записке отсутствуют материалы общественного обсуждения. Обязательность проведения

такой оценки подтверждается разъяснениями Минприроды РФ и Государственной Думы РФ.

Оценка воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду, содержащаяся в томе № 7 Пояснительной записки, на 99% посвящена периоду строительства. О периоде эксплуатации сказано лишь несколько слов.

При этом ошибочным является довод об отсутствии требования о проведении общественных слушаний, содержащийся в ответах Администрации города Тюмени.

В ноябре 2016 г. был получен ответ Минприроды РФ от 31.10.2016 г. № 12-29/29056 на запрос комиссии по экологической безопасности ОП ТО, в котором, в частности, изложено: «...В соответствии со статьей 32 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (далее – Закон № 7-ФЗ) в отношении планируемой хозяйственной и иной деятельности, которая может оказать прямое или косвенное воздействие на окружающую среду, предусмотрено обязательное проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС), независимо от организационно-правовых форм собственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

В соответствии со статьей 3 Закона № 7-ФЗ обязательность ОВОС при принятии решений об осуществлении хозяйственной и иной деятельности является одним из основных принципов охраны окружающей среды.

Таким образом, ОВОС является обязательной предусмотренной законодательством процедурой, проводимой в отношении намечаемой деятельности, и основой для принятия решения о ее реализации, а также для разработки природоохранных мероприятий, направленных на предупреждение (минимизацию) возможных негативных последствий указанной деятельности.

Проведение ОВОС регламентировано Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 (далее – Положение об ОВОС), которое также применяется для проведения ОВОС по объектам, проектная документация которых не является объектом государственной экологической экспертизы, в части, не противоречащей законодательным актам Российской Федерации.

Раздел V Положения об ОВОС устанавливает требования к материалам по оценке воздействия на окружающую среду. Также в соответствии с Положением о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 87, результаты ОВОС должны быть представлены в разделе проектной документации «Перечень мероприятий по охране окружающей среды».

Следует отметить, что в пунктах 3.3.1 и 4.1 названного Положения «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию», в частности, изложено: «Окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду готовится на основе предварительного варианта материалов с учетом замечаний, предложений и информации поступившей от участников процесса оценки воздействия на окружающую среду на стадии обсуждения в соответствии с разделом 4 настоящего Положения. В окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду должна включаться информация об учете поступивших замечаний и предложений, а также протоколы общественных слушаний (если таковые проводились).

Информирование и участие общественности осуществляется на всех этапах оценки воздействия на окружающую среду в соответствии с нормами настоящего

Положения и иными нормативными правовыми документами в установленном порядке».

В 2017 году получен ответ из Государственной Думы РФ за подписью председателя комитета по экологии и охране окружающей среды, сопредседателя Общероссийского Народного Фронта О.В. Тимофеевой, в котором, в частности, изложено: «В соответствии с пунктом 1 статьи 32 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (далее – Закон № 7-ФЗ) оценка воздействия на окружающую среду проводится в отношении планируемой хозяйственной и иной деятельности, которая может оказать прямое или косвенное воздействие на окружающую среду, независимо от организационно-правовых форм собственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Статьей 3 Закона № 7-ФЗ установлено, что одним из основных принципов охраны окружающей среды является обязательность оценки воздействия на окружающую среду при принятии решений об осуществлении хозяйственной и иной деятельности.

Кроме того, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 16.02.2008 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» проектная документация на объект капитального строительства должна содержать результаты оценки воздействия на окружающую среду.

Учитывая изложенное, Комитет полагает, что в отношении планируемой деятельности, которая не подлежит государственной экологической экспертизе, должна осуществляться оценка воздействия на окружающую среду, при проведении которой необходимо руководствоваться вышеуказанными нормативными правовыми актами.

Согласно постановлению Конституционного суда РФ от 17.11.1997 № 17-П официальное, имеющее силу закона (то есть обязательное для всех) разъяснение или толкование положений любого федерального закона может быть дано только актом законодательного органа, который должен приниматься, подписываться и обнародоваться в порядке, установленном для федеральных законов.

Таким образом, высказанная позиция Комитета по указанному вопросу может использоваться правоприменителями наряду с разъяснениями иных органов власти.

Так, согласно пункту 5.2.166 Положения о Министерстве природных ресурсов и экологии Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 11.11.2015 № 1219, установление требований к материалам оценки воздействия на окружающую среду возложено на Минприроды России. В связи с этим, полагаем целесообразным также использовать в правоприменительной практике разъяснения Минприроды России по указанному вопросу».

4. В проекте отсутствуют сведения об экологическом состоянии города Тюмени. При этом является некорректным содержащееся в ответах Администрации города Тюмени утверждение о том, что качество атмосферного воздуха на территории города Тюмени якобы ежегодно улучшается.

Согласно статье 42 Конституции Российской Федерации граждане имеют право не только на благоприятную окружающую среду, но и на достоверную информацию о ее состоянии. Между тем, в последнее время отдельные должностные лица органов управления доводят до населения недостоверную информацию о состоянии окружающей среды на территории Тюменской области и города Тюмени.

Между тем, согласно официальным рейтингам Министерства природных

ресурсов и экологии, размещаемым ежегодно в сети Интернет, город Тюмень, в котором проживает половина населения Тюменской области, систематически занимает последние места.

Так, согласно «Рейтингу экологического развития городов России-2014», город Тюмень занял 79 место из 94-х столиц субъектов Федерации и наиболее крупных городов. Согласно «Рейтингу экологического управления городов России-2015» город Тюмень занял последнее, 55 место.

В последнем Государственном Докладе Министерства природных ресурсов и экологии РФ «О состоянии и об охране окружающей среды» Российской Федерации в 2015 г., размещаемого ежегодно в сети Интернет, изложено:

В разделе «Состояние атмосферного воздуха населенных пунктов» изложено: «За пять лет количество городов, где средние за год концентрации какой-либо примеси превышают 1 ПДК, снизилось на 57, что обусловлено повышением Роспотребнадзором в 2014 г. значений ПДКс.с. формальдегида для воздуха населенных пунктов более чем в 3 раза (ранее это значение ПДК использовалось для оценки воздуха в рабочей зоне). Если же учитывать прежние ПДК формальдегида, то количество городов, где средние концентрации какой-либо примеси превышают 1 ПДК, в 2015 г. составило бы 194 вместо 147, т.е. уменьшилось бы лишь на 10 городов за последние пять лет.

Следует ещё раз подчеркнуть, что резкое снижение уровня загрязнения воздуха в городах, к сожалению, обусловлено не улучшением качества воздуха, а связано с изменением Роспотребнадзором нормативов ПДКс.с. формальдегида, что формально привело к занижению оценки уровня загрязнения атмосферного воздуха формальдегидом и, соответственно, комплексного ИЗА. Во всех 158 городах, где проводятся наблюдения за содержанием формальдегида, данное вещество является приоритетным и входит в расчет ИЗА. При использовании для оценки прежнего значения ПДК количество городов, в которых уровень загрязнения атмосферы оценивается как высокий и очень высокий, составило бы 96 городов России».

В разделе указанного Доклада «Неблагоприятные факторы окружающей среды и здоровья населения» изложено: «доказана роль загрязнения атмосферного воздуха в повышении заболеваемости детей бронхиальной астмой в районах вблизи металлургических, парфюмерных и других производств. Именно бронхиальная астма у детей является манифестным заболеванием, отражающим влияние загрязненного атмосферного воздуха...

... По итогам 2015 г. Роспотребнадзор выделяет 4 типа регионов России с разными уровнями санитарно-эпидемиологического благополучия населения. К первому типу отнесены территории с наиболее благоприятными показателями санитарно-эпидемиологической ситуации – невысокий уровень частоты превышения гигиенических нормативов качества воздуха, умеренная частота несоответствий по санитарно-химическим показателям качества питьевых вод, наименьший удельный вес не соответствующих гигиеническим нормативам по микробиологическим показателям проб питьевых вод, и наименьший удельный вес не соответствующих гигиеническим нормативам по гигиеническим показателям проб почвы. Регионы данной группы характеризуются низкими значениями коэффициентов смертности и заболеваемости. В эту группу вошли 26 субъектов Российской Федерации, которые относились к данной категории и в прошлые годы:... (Тюменская область среди них отсутствует – прим. автора). Ко второму типу – территориям со средними показателями санитарно-эпидемиологической ситуации – отнесен 21 субъект Российской Федерации:... (Тюменская область среди них также отсутствует – прим.

автора). К группе регионов третьего типа – территориям с выраженными санитарно-гигиеническими проблемами – относятся гг. Москва, Санкт-Петербург и Сахалинская область, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий АО и Тюменская область. Их объединяет в 2015 г. некоторое улучшение практически всех исследованных санитарно-гигиенических показателей: по сравнению с 2014 г. снизилась или стабилизировалась на относительно невысоком уровне доля не соответствующих гигиеническим нормативам проб атмосферного воздуха, к лучшему изменились санитарно-химические и микробиологические показатели питьевой воды. Четвертую группу территорий с комплексом выраженных санитарно-гигиенических, социально-экономических и медико-демографических проблем сформировали 27 регионов:...

Таким образом, по оценке Роспотребнадзора Тюменская область занимает примерно 60 место среди оцениваемых 80-ти регионов.

Ошибочная оценка экологического и санитарно-эпидемиологического состояния региона приводит к сокращению бюджетных расходов на мероприятия по охране окружающей среды, непринятию надлежащих мер по ее улучшению.

Объясняя, почему представители некоторых органов управления руководствуются данными общественной организации, а не официальными данными Минприроды России и Роспотребнадзора, они ссылаются на то, что стационарные посты наблюдения за загрязнением атмосферы г. Тюмени размещены только в центре города, а потому обобщающие выводы по результатам указанных наблюдений являются некорректными. В этой связи необходимо отметить следующее.

Государственная наблюдательная сеть за загрязнением атмосферного воздуха в г. Тюмени представлена пятью стационарными постами. В атмосферном воздухе контролируется содержание следующих загрязняющих веществ:

- пост 2 (ул. М. Тореза, 3): взвешенные вещества, сернистый ангидрид, оксид углерода, диоксид азота, сажа, оксид азота, формальдегид;
- пост 3 (ул. Котовского, 54): взвешенные вещества, сернистый ангидрид, оксид углерода, диоксид азота, сажа, формальдегид, бенз(а)пирен;
- пост 6 (ул. Белинского, 22): взвешенные вещества, сернистый ангидрид, оксид углерода, диоксид азота, сажа, фенол, бенз(а)пирен, железо, кадмий, магний, марганец, медь, никель, свинец, хром, цинк;
- посты 9 и 10 (ул. Луговая, 31 и ул. Луначарского, 26, соответственно): взвешенные вещества, сернистый ангидрид, оксид углерода, диоксид азота, сажа, фенол, формальдегид.

Отбор проб производится ежедневно кроме воскресных и праздничных дней. На основе полученной информации рассчитываются среднесуточные и максимальные разовые концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе. По соотношению полученных результатов отбора проб с показателями утвержденных предельно допустимых концентраций загрязняющих веществ оценивается уровень загрязнения атмосферного воздуха г. Тюмени.

Если разместить еще несколько стационарных постов на окраинах города Тюмени, то это, скорее всего, не улучшит, а ухудшит общие показатели. Так, если разместить такой пост в восточной части Тюмени, например, в районе п. Антипино, то следует отметить, что согласно Генеральному плану города Тюмени п. Антипино находится в так называемом «Восточном промышленном узле», где сосредоточено большое количество тюменских промышленных предприятий: завод ЖБИ, фанерокомбинат, металлургический завод, домостроительный комбинат,

нефтеперерабатывающий завод и другие. Согласно Розе ветров большую часть дней в году в направлении этого узла дуют ветры, принося вредные вещества со многих других предприятий города Тюмени, в том числе двух самых главных стационарных загрязнителей воздуха: ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2.

Если разместить дополнительный стационарный пост Росгидромета на противоположной окраине города, где-нибудь, в районе ул. Бабарынка, то и тогда ничего хорошего можно не ожидать. Как известно, здесь недалеко находятся аэропорт «Рошино», аккумуляторный завод, ДОК «Красный Октябрь», завод Нефтемаш и ряд других предприятий, проходит транссибирская ж/д магистраль.

Южная и Северная окраины города Тюмени наиболее подвержены влиянию автомобильного транспорта. Между тем, является общеизвестным, что более 80% всех загрязнений воздушного бассейна города Тюмени исходит именно от автомобильного транспорта. Кроме того, здесь в весенне-летний период наиболее остро ощущается дым от лесных пожаров и торфяников, возгораний на полигонах ТБО.

В общем, «куда ни кинь, всюду клин». Вот как об этом изложено в книге комитета по экологии Администрации города Тюмени «Экология города Тюмени», изданная еще в 2001 году:

«Равномерное, в целом по всему городу, расположение промышленных предприятий имеет свои положительные и отрицательные стороны. Негативный аспект такого размещения промузлов заключается в том, что при любом румбе ветров (при преобладании западных румбов) какая-либо часть города оказывается под шлейфом загрязнителей.

...Загрязнение атмосферного воздуха города от автотранспорта на душу населения в г. Тюмени в 3,6 раза, условно на 1 км² – в 32 раза больше, чем в среднем по Российской Федерации».

Надо сказать, что ссылка на «неправильное» размещение постов Росгидромета не нова. В связи с чем еще в 2010 г. коллегия экологов Общественного совета города Тюмени обратилась в «Обь-Иртышское межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды». В ответе от 06.08.2010 № 01-08/280 изложено: «В соответствии с Вашим запросом сообщаем следующее.

Выбор места расположения стационарных постов №№ 2, 3, 6, 4, 9 при организации наблюдений за загрязнением атмосферы в г. Тюмени осуществлялся органами гидрометеорологической службы в 1967-2004 г.г. в соответствии с требованиями нормативных документов:

ГОСТ 17.2.2.01-86 «Охрана природы. Атмосфера. Правила контроля качества воздуха населенных пунктов».

РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы».

Посты размещаются в местах, выбранных на основе предварительного исследования загрязнения воздушной среды города промышленными выбросами, в кварталах жилой застройки, в районах, подверженных скоплению примесей, на территориях, примыкающих к магистралям с интенсивным движением автотранспорта и отражают состояние атмосферного воздуха селитебной зоны, которой присущи наличие автотранспорта, жителей, жилых домов, зеленых насаждений.

Посты в г. Тюмени являются репрезентативными, отражают реальную ситуацию с загрязнением атмосферы, которая, к сожалению, неблагоприятна. В течение последних лет с 2006 по 2009 год уровень загрязнения г. Тюмени

оценивался как «очень высокий» (ИЗА=14). Основной вклад в загрязнение атмосферного воздуха вносят взвешенные вещества (пыль), диоксид азота, оксид азота, формальдегид и бенз(а)пирен.

Перенос постов в чистые районы, имеющиеся на территории города, ради улучшения показателей считаем нецелесообразным. Кроме того, три поста (№№ 2, 3, б) относятся к «опорным», которые согласно нормативным документам, переносу не подлежат».

24 июля 2017 г. состоялось очередное публичное мероприятие по обсуждению результатов правоприменительной практики Управления Росприроднадзора по Тюменской области, в котором участвовал и автор настоящей статьи. На указанном мероприятии в том числе было выслушано сообщение представителя Тюменского центра Росгидромета И.А. Черепановой, которая рассказала о качестве воды водных объектов Тюменской области и качестве атмосферного воздуха г. Тюмени. В своем выступлении она сообщила, что в связи с ростом населения в настоящее время городу Тюмени необходимо иметь не 5, а уже 7 стационарных постов наблюдения. Таково требование законодательства: для городов численностью 700 тысяч человек требуется иметь 7 стационарных постов наблюдения. А в Тюмени в настоящее время проживает почти 750 тысяч человек. Также И.А. Черепанова подтвердила, что в настоящее время из-за отсутствия постов наблюдения Тюменский центр Росгидромета не имеет возможность вести наблюдения за состоянием атмосферного воздуха в восточной и южной частях областного центра. При этом законодательство позволяет органам региональной власти самим решать вопрос с установкой еще двух стационарных постов наблюдения в г. Тюмени.

Между тем, именно из восточной части Тюмени чаще всего поступают жалобы жителей на качество воздуха, особенно из п. Антипино, а Росгидромет свои наблюдения ведет фактически лишь на 50 % территории города Тюмени: с западной окраины до ул. Мельникайте. Вся территория города Тюмени к востоку от ул. Мельникайте Росгидрометом не наблюдается. Между тем, учитывая, что именно с запада на восток в Тюмени в большинстве своем дуют ветры, что большинство промышленных предприятий сосредоточено в восточной части города, именно восточная часть воздушного бассейна города имеет наиболее неблагоприятные показатели.

5. На листе 13 тома 1 Пояснительной записки проекта указано, что расчетная численность населения города Тюмени к 2034 году составит 1237,1 человек. Между тем, согласно Генеральному плану города Тюмени даже к 2040 году численность Тюмени может составить лишь 1 120 тысяч человек.

Более того, в связи с «демографической ямой» и другими обстоятельствами в ближайшие годы численность населения г.Тюмени будет прирастать гораздо меньшими темпами, нежели в предыдущие годы.

Исходя из данных Росстата и СМИ, численность населения России на 1 января 2018 года составила 146 880 432; по итогам 2017 года абсолютная рождаемость в России стала наименьшей за 10 лет, страна вошла в фазу убыли населения, смертность превысила рождаемость на 134,4 тыс. чел.; общее число разводов почти не изменяется, в последние годы оно составляет 600-700 тысяч в год.

Текущий уровень рождаемости приведет к тому, что население России будет убывать с нарастающей скоростью. И это не замедлит даже миграция. Население России может не достигнуть даже 147 млн, как пойдет вниз; по прогнозам, в 2019-м

«естественная» убыль населения достигнет 300 тысяч, в 2020 году смертность будет уже на 400 тысяч превышать рождаемость, а в 2022-м – на 500 тысяч.

В России заметно сократилось количество браков. За семь месяцев 2018 года россияне на 12% реже играли свадьбы, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщила газета «Известия» со ссылкой на последние данные Росстата. По мнению экспертов, такая ситуация связана с демографическим кризисом 90-х годов XX века. В эти годы родилось малочисленное поколение, которое именно сейчас заключает брачные союзы. Другая причина – экономическая нестабильность в стране.

В январе–июле 2018 года россияне заключили 495,5 тыс. браков, что на 12% меньше, чем в те же месяцы 2017-го, когда было заключено 561,2 тысяч союзов.

По данным Комитета ЗАГС Администрации г.Тюмени, с 1 января по 26 декабря 2017 года родилось 13 292 ребенка. Актов смерти сотрудниками ЗАГСа зарегистрировано в два раза меньше – 6 296. То есть рождаемость в прошлом году, несмотря на низкие среднероссийские показатели, в Тюмени превысила смертность.

Динамика рождаемости по Тюменской области за последние 12 лет:

| | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Годы: | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Естественный прирост (человек) | 13088 | 17527 | 20484 | 22789 | 24106 | 25857 | 30371 | 30997 | 31632 | 30110 | 27560 | 23330 |

6. На листах 10-11 тома № 1 Пояснительной записки указано, что по состоянию на 01.01.2011 количество транспортных средств, зарегистрированных в городе Тюмени, составило 217,6 тыс. ед. (приведена таблица динамики роста); что парк автотранспорта города Тюмени за 10 лет увеличился почти в два раза, а протяженность построенных автомобильных дорог лишь на несколько процентов. Делается вывод, что темпы развития улично-дорожной сети существенно отстают от темпов роста уровня автомобилизации населения, что приводит к возникновению заторов на городских магистралях, увеличению аварийности и загрязненности атмосферного воздуха.

Прогноз роста количества легкового автотранспорта в г.Тюмени к 2034 году представляется сомнительным, основан на устаревших сведениях за период с 2000 по 2010 годы. Официальные статистические данные говорят о том, что в последние годы, особенно после двухкратного увеличения соотношения между евро и рублем, долларом и рублем, продажи автомобилей в России, в т.ч. в Тюмени, существенно снизились. Рынок автомобилей близится к насыщению, и оно не за горами. Подтверждение тому – развитие автомобилизации в Европе, где рост количества автотранспорта фактически прекратился. Этому способствует и развитие общественного транспорта, а также развитие нового экологического мышления.

7. На листах 10-11 тома № 1 Пояснительной записки указано: «На основании перспективной расчетной интенсивности движения, в соответствии с СП 42.13330.2011 "СНиП 2.07.01-89* "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", проектируемая ул. Мельникайте на участке от ул. Харьковская до ул.Хабаровская рекомендуется к реконструкции по нормативам магистральной улицы общегородского значения с регулируемым движением с 6 полосами».

Такое решение принято в нарушение пункта 11.6 Свода правил 82.13330.2016 «Благоустройство территорий. Актуализированная редакция СНиП III-10-75»: не выдержано 50 метровое расстояние от проезжей части до фасадов зданий.

В пункте 8.21 вышеуказанного Свода правил изложено: «Для защиты застройки от шума и выхлопных газов автомобилей следует предусматривать вдоль дороги полосу зеленых насаждений шириной не менее 10 м».

В пункте 11.6 данного Свода правил изложено: «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 СП 51.13330, не менее 25 м».

При этом, в пункте 11.4 указанного Свода правил говорится, что категории улиц и дорог городов следует назначать в соответствии с классификацией, приведенной в таблице 7, в которой указано, что основным назначением магистральных дорог и улиц скоростного движения является скоростная транспортная связь между удаленными промышленными и планировочными районами в крупнейших и крупных городах: выходы на внешние автомобильные дороги.

Доводы о применении терминов «магистральная дорога» и «магистральная улица», содержащиеся в ответах Администрации г.Тюмени, являются ошибочными.

8. На листе 15 тома № 1 Пояснительной записки указана расчетная скорость движения – 80 км/час.

Между тем, повышение скорости автотранспорта на улицах города влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием пешеходов. Так, в статье «Большая скорость – большие печали», опубликованной в газете «Тюменский курьер» от 21.12.2017 г., говорится: «Основные причины трагических дорожно-транспортных происшествий – вот они: несоблюдение очередности проезда перекрестков, нарушение требований светофора, выезд на встречную полосу, управление автомобилем в нетрезвом состоянии... За всем этим **стоит превышение скорости**. Так как если бы скорость была оптимальной, объяснил Сергей Кревцов (начальник городского ОГИБДД), то при столкновении можно было бы избежать серьезных последствий... Во многих странах для уменьшения числа ДТП снижают максимальную разрешенную скорость до 40 километров в час, это очень действенная мера, сказал по этому поводу директор «Тюменьгортранса» Алексей Санник».

При этом, ссылка должностных лиц Администрации г. Тюмени на проекты планировок планировочных районов является необудительной в связи со следующим:

Публичные слушания, где эти проекты рассматривались, проводились с нарушением конституционных прав граждан, формально. Они не соответствуют требованиям Президента России В.В. Путина, прозвучавшим на заседании Госсовета России 5 августа 2017 г. в Кирове. Так, Министр строительства и ЖКХ РФ М.А. Минь на указанном заседании, в частности, сообщил: «В настоящее время перед принятием различных градостроительных решений проводятся публичные слушания, которые предусматривают исключительно собрания граждан. ... Действующая система не предусматривает регистрации участников слушаний, что не позволяет их идентифицировать, в том числе и при проведении контрольных мероприятий. Ну, как следствие, в настоящее время выявить объективное мнение большинства граждан по тому или иному градостроительному проекту или

решению, как правило, не представляется возможным. Это подтверждается большинством жалоб, которые участники публичных слушаний направляют в адрес власти. Первое, это неудобное время проведения собраний, как правило, это делается в рабочее время, не все могут прийти. Недостаточная вместимость и доступность помещений, в том числе и для лиц с ограниченными физическими возможностями, участие в публичных слушаниях лиц, не проживающих на территории, в отношении которой проводится соответствующее слушание. Бывали случаи, когда и автобусами даже свозили в интересах одной стороны на подобного рода обсуждения. Необоснованное игнорирование в итоговых документах предложений и замечаний участников публичных слушаний, которые высказывались в ходе собрания».

Общественники-экологи участвовали в публичных слушаниях по проектам планировок планировочных районов территории г. Тюмени и заявляли устные и письменные возражения, которые поддержало большинство участников слушаний, но они были проигнорированы организаторами слушаний. Следует отметить, что Администрация города Тюмени в большинстве случаев не учитывает мнение участников слушаний. Так было в 2017 г. со слушаниями по внесению изменений в Генплан города Тюмени с целью исключения из Генплана положения о выносе химфармзавода из районов жилой застройки. Так было в 2015 году со слушаниями по рассмотрению вопроса о согласовании отступления от нормативных параметров застройки общественно-жилого комплекса в створе ул. Советская-Немцова-Елецкая-Профсоюзная. Так было в 2012 году со слушаниями по предоставлению земельного участка под строительство торгового центра в квартале улиц Малыгина-М. Тореза. Так было в 2011 году со слушаниями по корректировке Генплана города Тюмени и т.д.

Наиболее «свежим» примером формального проведения публичных слушаний и обсуждений Администрацией города Тюмени являются общественные обсуждения по проекту решения Тюменской городской Думы «О правилах благоустройства территории города Тюмени», организованные в сентябре 2018 года. Так, в опубликованном 9 октября 2018 г. в газете «Тюменский курьер» Заключении о результатах публичных обсуждений изложено, что в общественных обсуждениях приняло участие **0 человек**, но тем не менее указано: «Выводы по результатам общественных обсуждений: оставить Проект без изменений. Направить Проект, протокол общественных обсуждений и настоящее заключение в Тюменскую городскую Думу».

9. Содержащийся на листе 13 тома № 1 Пояснительной записки вывод о том, что ул.Мельникайте необходимо реконструировать под автомагистраль непрерывного скоростного движения, с целью пропуска транзитного автотранспорта и транспорта к периферийным районам города, сделан на основании устаревших сведений о состоянии УДС г.Тюмени, без учета того, что в 2018 году будет завершено строительство Восточного обхода на кольцевой дороге, без учета ввода в эксплуатацию в 2015-2018 годах пяти мостов через ж/д магистраль и реку Тура.

При этом, авторы проекта, в нарушение Градостроительного кодекса РФ, постановления Правительства РФ от 16.02.2008 № 87 и иных нормативных документов, отказались от изучения альтернативных вариантов реализации намечаемой деятельности. В частности, на рассмотрен вариант проектирования сквозной магистрали по ул. Пермякова, с продлением ее через зольник ТЭЦ 1 до моста через реку Тура по ул.Мельникайте. Улица Пермякова фактически делит

селитебный и промышленный кластеры Восточной части города, тем самым альтернативный вариант наносит меньший, в сравнении с предложенным, вред городской среде в селитебной ее части, и в большей степени обеспечивает вывод технологического транспорта на Тобольский тракт без захода в жилые кварталы.

Ссылка представителей органов власти на Генеральный план города Тюмени является некорректной в связи со следующим.

Во-первых, Генплан г.Тюмени, прошедший государственную экологическую экспертизу, утвержденный решением Тюменской городской Думы от 27.03.2008 № 9, как и предыдущий Генплан, утвержденный в 1987 году, предусматривал уменьшение транспортных потоков через центр города. Концепция снижения транспортных потоков в центре городов присуща генеральным планам всех крупных городов России и Европы. К сожалению, при внесении изменений в Генплан г.Тюмени в 2011 году органы власти, несмотря на возражения граждан, общественников и некоторых депутатов, понудили проектную организацию заложить в Генплан возможность создания двух сквозных скоростных магистралей: одну – от развязки ул.Московский тракт с кольцевой дорогой до ул.Дружбы (вдоль ул.М.Тореза и Профсоюзной), вторую – от развязки ул.Мельникайте с кольцевой дорогой до ул.Дружбы (вдоль ул.Мельникайте). Фактически, оба решения являются неправомерными, так как при внесении изменений в Генплан в 2011 году не проводилась государственная экологическая экспертиза, тогда как первоначальная редакция Генплана в 2006 году ей подвергалась. То есть указанные изменения были внесены в нарушение требований, установленных Заключением экспертной комиссии государственной экологической экспертизы от 07.07.06 г. № 309/ээ. Так, в указанном Заключении, в частности, изложено: «Особо рассматривается вопрос о строительстве в Тюмени внеуличных видов транспорта для разгрузки ул.Республики. Наиболее реализуемым является вынос общественного транспорта в тоннель, дублирующий ул.Республики».

Да, в 2010 году в Федеральный закон «Об экологической экспертизе» были внесены изменения, и из перечня объектов, подлежащих государственной экологической экспертизе в обязательном порядке, были исключены Генеральные планы населенных пунктов. Но действующее законодательство позволяло подвергнуть изменения в Генплан города Тюмени государственной экологической экспертизе в добровольном порядке. Но, несмотря на устные и письменные предложения экологов-общественников, органы власти отказались от этой процедуры, очевидно опасаясь получения отрицательного заключения.

Между тем, в статье 30 ФЗ РФ «Об экологической экспертизе» изложено: «нарушением законодательства Российской Федерации об экологической экспертизе заказчиком документации, подлежащей экологической экспертизе, и заинтересованными лицами является осуществление хозяйственной и иной деятельности, не соответствующей документации, которая получила положительное заключение государственной экологической экспертизы».

Согласно общим правилам неправомерные действия не влекут за собой юридических последствий и не являются основанием для совершения действий другими лицами.

В связи с изложенным некоторые депутаты и представители органов власти даже ставили вопрос об отказе от услуг ООО «Град», подготовившего изменения в Генплан.

Во-вторых, в многострадальный Генплан г.Тюмени почти ежегодно вносятся различные изменения, поэтому ничто не мешает органам власти произвести

очередные (наверное, десятые по счету) изменения, исключив из Генплана создание двух вышеуказанных скоростных магистралей. Ведь удалось же общественникам-экологам добиться в 2012 году исключения из Генплана строительства надземной металлической эстакады над ул.М.Тореза и Профсоюзной длиной 1,6 км, а также (в 2013 году) – строительства автодороги от п.Мыс до ул.Мельникайте вдоль южной границы лесопарка им.Гагарина.

При этом, по инициативе самих органов власти, несмотря на возражения граждан и общественников, был внесен ряд экологически вредных изменений.

Так, например, в 2017 году из Генплана было исключено положение о выносе химфармзавода за пределы жилой застройки, несмотря на то, что это положение существовало не только в Генплане 2008 года, но и в предыдущем Генплане 1987 года. А в 2011 году было исключено положение о развитии троллейбусных линий и прекращено троллейбусное движение в городе, то есть прекращено развитие единственного электрического транспорта.

В-третьих в Заключении общественной экспертизы от 24 февраля 2012 г. по проекту изменений в Генеральный план г.Тюмени, в частности, изложено:

«... I. Предложения по проведению публичных слушаний.

1. Провести публичные слушания по проекту изменений в Генплан городского округа город Тюмень в законном порядке, то есть в соответствии с требованиями, установленными статьей 28 Градостроительного кодекса РФ, а именно: в каждом населенном пункте муниципального образования городской округ город Тюмень. Они перечислены на стр. 5 тома 1 Генплана (19 населенных пунктов).

2. Подвергнуть проект изменений в Генеральный план государственной экологической экспертизе в добровольном порядке.

Обоснованием этому является:

1) Существующая неудовлетворительная экологическая обстановка в городском округе город Тюмень.

2) Наличие значительного количества замечаний общественных экологов, содержащихся в настоящем Заключении.

3) Наличие в Проекте экологически опасных объектов, отсутствующих в существующем Генплане.

4) Факт того, что в 2006 году проект существующего Генплана был подвергнут государственной экологической экспертизе.

3. Подвергнуть проект изменений в Генеральный план согласованию с населением Тюменского района в порядке, установленном ст. ст. 24, 25 Градостроительного кодекса РФ в обязательном порядке.

II. 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, 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 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».

Более развернуто об этом изложено в вышеуказанном заключении общественной экспертизы от 24.02.2012 г. по проекту изменений в Генеральный план г.Тюмени, проведенной коллегией экологов Общественного совета г.Тюмени.

10. Ознакомление с проектом показало, что реконструкция участка ул.Мельникайте от ул.Харьковская до ул.Хабаровская предусматривает только снос деревьев и кустарников (деревьев – 711 единиц, количество кустарников не указано) и ликвидацию и сокращение площади газонов, но не предусматривает посадку ни одного дерева и ни одного кустарника. Это обусловлено тем, что расширение

проезжей части почти в 2 раза предусмотрено за счет ликвидации газонов, поэтому высаживать деревья и кустарники на этом месте просто негде.

Ссылка на то, что в Тюмени достаточно озелененных территорий, является несостоятельной. В ответе Администрации города Тюмени от 07.05.2018 г. № 03-06-1405/8 на предварительные рекомендации по рассматриваемому проекту реконструкции ул. Мельникайте, в частности, изложено:

«Дополнительно сообщая, что на территории города Тюмени расположено 757 озелененных территорий общей площадью 493,8 га и 877,35 га газонов.

На сегодняшний день, общая площадь общегородских озелененных территорий общего пользования в расчете на одного жителя составляет 21,2 кв.м/чел.».

Между тем, на протяжении последних 13 лет коллегия экологов Общественного совета города Тюмени и комиссия по экологической безопасности Общественной палаты Тюменской области (в настоящее время комиссия по охране окружающей среды и экологическому воспитанию) указывают в своих документах иную удельную площадь зеленых насаждений общего пользования: 2,3 кв.м на 1 чел.

Доказательствами правомерности использования показателя 2,3 кв.м на 1 чел. являются следующие документы:

1) Генеральный план городского округа город Тюмень, утвержденный решением Тюменской городской Думы от 27.03.2008 № 9, где в разделе «Система зеленых насаждений» пояснительной записки говорится: «Площадь насаждений общего пользования составляет в городе 135,7 га, обеспеченность насаждениями общего пользования составляет всего 2,3 м² на жителя. Кроме того, в городе имеются три лесопарка площадью 424 га. ...Обеспеченность насаждениями общего пользования (без лесопарков и лугопарков) планируется довести на расчетный срок (2025 г.) до 23,0 м² на жителя, обеспеченность лесопарками – 6,3 м² на жителя».

2) Заключение экспертной комиссии государственной экологической экспертизы управления Ростехнадзора по Тюменской области № 309/ээ от 07 июля 2006 г., где в разделе «Зеленые насаждения» говорится:

«Существующее положение.

Площадь насаждений общего пользования составляет в городе 135,7 га, в т.ч.:

Парки 2,1 га Сады 6,6 га

Скверы 118,4 га

Бульвары 8,6 га

Итого: 135,7 га

Обеспеченность насаждениями общего пользования составляет всего 2,3 м² на жителя, т.е. даже меньше, чем в 1984 году (2,5 м² на жителя).

Кроме того, в городе имеются три лесопарка, в том числе:

Затюменский 129 га

Им. Гагарина 202 га

Гилевская роща 93 га

Итого: 424 га

Обеспеченность лесопарками составляет 7,1 м² на жителя.

Крупных зеленых устройств в городе немного. Парков практически нет: существующий парк им. Семена Пацко имеет площадь всего 2,1 га, это, скорее, сад. Преобладают скверы площадью до 1 га. Общее количество скверов – 80 шт.

Крупные скверы:

- сквер Депутатов – 7,2 га;

- сквер Комсомольский – 6,0 га;

сквер по ул. Домостроителей – 4,5 га;
сквер Мелиораторов – 5,0 га;
сквер ул. Ветеранов
- ул. Дружбы – 4,0 га.
Сады – сад зоны отдыха «Заречный» - 5,1 га;
Бульвары – Текутьевский бульвар (новый) – 3,7 га».

3) Сборник комитета по экологии администрации города Тюмени «Экология города Тюмени». Состояние, проблемы», Издательство «Слово», 2001 г., где на стр. 38 говорится: «Зеленые насаждения в черте города состоят из парков, лесопарков и скверов: Гилевский парк (111 га), парк им. Гагарина (119 га), сквер им. Н.М. Немцова (1,8 га) и др. ...Площадь озелененных территорий по городу составляет менее 5 м²/чел., т.е. более чем в 2 раза меньше нормативной».

4) Два письма Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры: от 27.03.2018 г. № 30ж-2018 и от 21.06.2018 г. № 221ж-2018, где, в частности, изложено:

«В ходе проверки установлено, что администрацией города Тюмени не принимается должных мер к обеспечению соблюдения требований законодательства в сфере озеленения населенного пункта, в том числе СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*, происходит сокращение озелененных территорий, вследствие ненадлежащей организации работы по учету показателей озеленения, соблюдение которых является обязательным, администрация города на момент проверки не располагает полной и достоверной информацией по указанному вопросу.

Сведения о выявленных в ходе настоящей проверки нарушениях будут включены в свободное представление (с учетом проведения проверок по другим вопросам), которое готовится к внесению в адрес главы администрации города Тюмени».

«В ходе проверки установлено, что администрацией города Тюмени допускаются нарушения ст. ст. 44, 61 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», части 4 статьи 6 Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», Постановления Правительства РФ от 26.12.2014 № 1521, СП 42.13330.2011 «СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», площадь озелененных территорий общего пользования (парков, садов, скверов, бульваров) не соответствует утвержденному СП 42.13330.2011 нормативу, Администрация города Тюмени не обладает информацией о значении показателя уровня озелененности территории застройки, в том числе в границах территорий жилых районов. Не выполняются в полном объеме требования Генерального плана городского округа город Тюмень, утв. Решением Тюменской городской Думы от 27.03.2008 № 9, о создании новых озелененных территорий общего пользования. Компенсационное озеленение не обеспечивает воспроизводство зеленых насаждений взамен утраченных.

В связи с указанными нарушениями в адрес врио главы города Тюмени внесено представление об устранении нарушений закона».

Администрация города Тюмени в период с 2011 по 2016 г.г. почти ежегодно в своих отчетах безосновательно увеличивала площадь зеленых насаждений общего пользования. Так, в 2011 году Администрация города указывала цифру 8,8 кв.м на 1 чел. В 2016 г. указывала ее уже в размере 24 кв.м на 1 чел. Увеличение удельной

площади зеленых насаждений общего пользования Администрация города обосновывает якобы имеющим место увеличением площади скверов, садов и бульваров в городском округе.

Между тем, горожане в действительности воочию видят, что площадь газонов, количество деревьев и кустарников в Тюмени с каждым годом становится все меньше и меньше, площадь парков, скверов, бульваров и садов сокращается.

Так, на стр. 6 ведомственной целевой программы «Развитие благоустройства и охрана окружающей среды в городе Тюмени на 2012-2014 годы» изложено: «...снижение площади озелененных территорий отдельных районов города Тюмени в связи с изъятием земельных участков в целях строительства объектов капитального строительства и линейных объектов». Извлечение прилагается.

В восьмидесятые годы прошлого века при прокладке новой автодороги до аэропорта Рошино через территорию лесопарка «Затюменский» была существенно, примерно на 50 га сокращена площадь указанного лесопарка.

Чуть позже, в конце прошлого века при строительстве автомобильного моста через р. Тура вдоль ул. Профсоюзная была сокращена наполовину площадь Загородного (Александровского) сада.

В 2005 году сократилась площадь сквера Немцова при строительстве трехэтажного автопаркинга на пересечении ул. Ленина и Орджоникидзе при реконструкции областной библиотеки. В 2010 году площадь сквера Немцова сократилась и со стороны ул. Республики при устройстве парковочного кармана при расширении проезжей части ул. Республики.

В 2011 году при так называемой «реконструкции» ул. Республики сократилась площадь сквера Юннатов и бульвара «Текутьевский».

В ответах Администрации города Тюмени, в том числе, от 13.07.2016 г. за № 03-06-2661/6, указывается, что показатель обеспеченность населения города Тюмени озелененными территориями составляет $24\text{ м}^2/\text{чел.}$, что «суммарная площадь» озелененных территорий общего пользования должна составлять не менее $16\text{ м}^2/\text{чел.}$ То есть, должностные лица, подготовившие ответы, ошибочно отождествляют понятия «Озелененные территории» и «Озелененные территории общего пользования», сравнивая не сравнимые показатели.

Кроме того, главным градостроительным документом города Тюмени является Генеральный план, согласно которому предусмотрено увеличение площади зеленых насаждений общего пользования на 2040 год (без учета городских лесов) до $25,4\text{ м}^2/\text{чел.}$, с учетом городских лесов – $44,6\text{ м}^2/\text{чел.}$ К 2025 г. (без учета городских лесов) – $19,9\text{ м}^2/\text{чел.}$, с учетом городских лесов – $35,7\text{ м}^2/\text{чел.}$ ».

На листе 26 тома № 7 Пояснительной записки приводится расчет платы компенсационной стоимости сносимых зеленых насаждений, где, в частности, изложено: «Так как вырубаемые деревья относятся к 3 группе древесной породы, то действительная восстановительная стоимость, согласно таблице 1 составит 18109,36 рублей за штуку, в общем восстановительная стоимость будет составлять $18109,36 \times 711 = 12875754,96$ рубля... Сكد = $12875754,96 \times 1 \times 1 \times 0,5 \times 1 \times 1 \times 0,1 = 643787,748$ рублей».

То есть, Администрация города Тюмени компенсационную стоимость за вынужденный снос деревьев установила с применением понижающего коэффициента 0,1, установив ее в размере 643 тысячи рублей.

При этом, исходя из правоприменительной практики, сложившейся в Тюмени в последние годы, из этих 643-х тысяч рублей в лучшем случае только 60 тысяч рублей или 10% будет использовано на посадку новых деревьев и кустарников.

Кроме того, если даже все 643 тысяч рублей использовать исключительно на посадку новых деревьев, то на указанную сумму можно посадить лишь 160 деревьев, так как средняя стоимость посадки одного саженца в г.Тюмени составляет примерно 4 тысячи рублей. При этом из этих 160 деревьев 10% не приживется и еще 10% погибнет по разным причинам в течение ближайших трех лет. А крона оставшихся лишь через 15-20 лет достигнет объема кроны снесенных деревьев.

11. Содержащаяся в ответах Администрации г.Тюмени ссылка на положительное заключение государственной экспертизы является ошибочной; не подтверждается опытом проведения общественниками-экологами 10-ти общественных экспертиз в период с 2005 по 2017 годы, и ознакомления с несколькими «положительными» заключениями «госэкспертизы».

Так, проектом благоустройства территории, прилегающей к Драмтеатру, в 2017 году, получившим положительное заключение Управления госэкспертизы Тюменской области, был предусмотрен снос 28 деревьев, находившихся в удовлетворительном состоянии, возрастом от 12 до 30 лет.

Согласно Ведомости, содержащейся в проекте, сносу подлежало 28 деревьев, в том числе 11 голубых, канадских елей.

Между тем, можно и должно было обойтись без сноса указанных деревьев, внося небольшие изменения в проект: 10 елей в возрасте 12-14 лет, произрастающих перед входом в драматический театр, следовало не сносить, а пересадить на свободные от посадок близлежащие территории, например, в сквер Дьяконова-Дьяченко. Остальные 18 деревьев, произрастающих вблизи от павильона подземного перехода, в силу их возраста и величины пересадке не подлежащих, можно было сохранить, изменив трассировку тротуаров, предусмотренных проектом.

Только после вмешательства комиссии по экологической безопасности Общественной палаты Тюменской области в конце апреля 2017 г. 10 вышеуказанных елей все-таки были сохранены и пересажены в сквер Дьяконова-Дьяченко. А по оставшимся 18 деревьям, для того, чтобы предотвратить их снос, пришлось обращаться к вице-губернатору С.М. Сарычеву.

В 2015 году проект реконструкции ул. Московский тракт, получивший положительное заключение Управления госэкспертизы Тюменской области, предусматривал снос 541 дерева на ул. Московский тракт. Более всех расширение проезжей части улицы Московский тракт беспокоило жильцов дома №102. Согласно проекту, у них под окнами должна быть не только шестиполосная дорога, но и парковка, а также карман для остановки общественного транспорта.

Комиссией по экологической безопасности Общественной палаты Тюменской области были предложены следующие варианты решения проблемы путем внесения следующих изменений в проект:

- Выполнить данный участок проезжей части ул. Московский тракт (от перекрестка до перекрестка) четырехполосным, то есть отказаться от расширения проезжей части до шести полос на данном участке ул. Московский тракт.

- Сместить ось проезжей части на данном участке ул. Московский тракт от перекрестка до перекрестка.

- Данный участок ул. Московский тракт (от перекрестка до перекрестка) пройти тоннелем, под землей, то есть запроектировать строительство тоннеля для пропуска автотранспорта аналогично предусмотренным Генеральным планом тоннелям на ул. Республики, ул. 50 лет Октября, ул. Геологоразведчиков.

В целом же, при подготовке расширения проезжей части ул. Московский тракт было допущено много нарушений. Так, при оценке уровня загрязнения расчеты объемов вредных веществ и шума, выделяемых автотранспортом, выполнены неверно. В проекте существенно, в 30 раз занижен такой показатель как интенсивность движения автотранспорта в дневное время после расширения проезжей части улицы с 10 до 22 метров. Вместо 3500 автомобилей в час в проекте принято 139 автомобилей в час. Поэтому уровень шума занижен на 70%. В действительности он составляет 70Дб. В несколько раз занижен уровень химического воздействия.

К сожалению, органы власти не прислушались к мнению горожан и общественников, в проект внесены были лишь несущественные изменения: перенесен парковочный карман, уменьшено количество сносимых деревьев.

Положительное заключение на проект реконструкции ул. Свердлова, который реализовывался в 2016 году.

Побывав на объекте и ознакомившись с проектом, общественники установили, что права граждан, проживающих на ул. Свердлова, могут быть нарушены вследствие планируемого расширения проезжей части ул. Свердлова, неизбежным последствием которого станет следующее:

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

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

На основании вышеизложенного общественники рекомендовали органам власти внести изменения в проект, предусматривающие:

- отказ от расширения проезжей части улицы;
- устройство ливневой канализации «проколом» (без производства раскопов);
- смещение оси проезжей части.

В ответе Администрации г. Тюмени № 03-06-153/6 от 17.02.16 г., в частности, изложено: «Вместе с тем, на основании обращений жителей, Администрацией города Тюмени приостановлены строительные-монтажные работы по реконструкции ул. Свердлова, в том числе вынужденный снос зеленых насаждений».

В настоящее время организованы мероприятия по корректировке проектной документации по объекту: «Реконструкция ул. Свердлова на участке от ул. Советская до ул. Осипенко» в части смещения оси проезжей части, с целью сокращения до возможного минимума количества зеленых насаждений, подлежащих вынужденному сносу».

В результате удалось помочь гражданам отстоять, сохранить от сноса примерно 150 деревьев, уменьшить уровень воздействия на окружающую среду и здоровье человека.

12. 6-7 сентября 2018 г. член экспертной группы Фахрутдинов А.К. участвовал во втором климатическом форуме городов, состоявшемся в городе Москве. Организаторами форума выступили Правительство города Москвы и Общественная палата России.

Выводы и рекомендации участников форума, доклады руководителей городов России, а также городов других стран, таких как Париж, Рим, Стокгольм и т.д., прозвучавшие на втором климатическом форуме городов, показывают

справедливость замечаний, выводов и рекомендаций экспертной комиссии по экспертизе проекта реконструкции улицы Мельникайте.

Согласно докладу представителя мэрии Рима Антонио Люмичиси, мэрией к 2030 году запланировано сократить выбросы на 40%; к 2050 году запланировано сократить на 80-90% использование традиционных источников энергии (энергоресурсов), а начиная с 2025 года прекратить приобретать обычные автобусы; поставлена цель освободить центр города от неэлектрического транспорта.

Согласно докладу руководителя Департамента природопользования и охраны окружающей среды Правительства г.Москвы Антона Кубальчевского, московская мэрия в настоящее время проводит обсуждение с жителями вопроса о понижении скорости движения автомобилей в городе; в 2019 году намеревается приобрести 1800 электроавтобусов; сужает (а не расширяет) проезжую часть центральных улиц, увеличивая площадь газонов; за 8 лет «отвоеванных» у автомобилей 150 000 тонн вредных выбросов, в основном за счет развития общественного транспорта; разработан проект экологической стратегии, которым предусматривается снижение вредных выбросов автотранспорта на 30% к 2030 году; основными задачами проекта экологической стратегии Москвы к 2030 году являются: снижение выбросов парниковых газов к 2030 году на 25% от уровня выбросов парниковых газов в 1990 году; снижение уровня шумового загрязнения на 10%; реабилитация почвенного покрова на 17% территории города Москвы, занятых промышленными зонами, от уровня 2012 года; снижение объема отходов, подлежащих захоронению, до 35% от уровня 2015 года, при направлении соответствующей доли раздельно собранных и отсортированных коммунальных отходов на вторичную переработку; увеличение доли мощности нетрадиционных и возобновляемых источников энергии в городе Москве до 4,5%, снижение энергопотребления за счет энергосбережения во всех секторах экономики.

Выводы и рекомендации

1. В нарушение требований, установленных ст.42 Конституции РФ, ст.ст.3,35 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды», ст.2 Градостроительного кодекса РФ, реализация технических решений, предусмотренных проектом, существенно нарушит права и законные интересы жителей г.Тюмени, прежде всего, права и законные интересы граждан, проживающих в многоквартирных домах, расположенных вдоль рассматриваемого участка ул.Мельникайте; граждан, использующих свои автомобили при совершении въездов и выездов на ул.Мельникайте из дворовых территорий многоквартирных жилых домов и учреждений; граждан-пешеходов, переходящих улицу Мельникайте.

При этом будут нарушены права всех жителей Тюменской области, так как на реконструкцию рассматриваемого участка ул.Мельникайте предусмотрено использование бюджетных средств Тюменской области в размере 204 миллиона рублей, которые могли бы быть использованы на неотложные нужды жителей Тюменской области.

Не рассмотрен альтернативный вариант прокладки сквозной магистрали по ул. Пермякова с выходом на мост Мельникайте и ул. Дружбы.

2. Учитывая, что основополагающие сведения, выводы и заключения, содержащиеся в проекте реконструкции ул. Мельникайте от ул. Харьковская до ул. Хабаровская, являются концептуальными и наверняка будут использоваться при разработке

проектов реконструкции других объектов ул. Мельникайте (развязки на пересечении с ул. Дружбы, развязки на пересечении с ул. 50 лет Октября, развязки на пересечении с ул. Республики), Заказчику внести в проект следующие изменения:

- 1) Планируемую численность населения г. Тюмени на 2034 год указать не более 1000 тыс. человек, а не 1 237,1 тыс. чел., как указано в проекте.
- 2) Среднюю расчетную интенсивность движения на 2034 год, указать не более 60 000 авт./сут., а не 74580 авт./сут., как указано в проекте.

3. Компенсационных мероприятий, предусмотренных проектом в целях компенсации вреда природе и человеку недостаточно. Они не обеспечивают указанную компенсацию, то есть являются неадекватными, что не соответствует требованиям, установленным статьями 34 и 77 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды».

Администрации города Тюмени компенсационную стоимость за вынужденный снос деревьев в общем количестве 711 ед. установить без понижающего коэффициента 0,1, то есть в размере 6 437 787 руб. Указать в проекте конкретные место и срок посадки деревьев и кустарников на сумму 6 437 787 руб. Предусмотреть компенсацию за ликвидацию газонов, также без понижающего коэффициента 0,1.

4. Заказчику согласовать с собственниками жилых помещений многоквартирных домов, расположенных вдоль расширяемого участка проезжей части ул. Мельникайте, возможность установки пластиковых окон, предусмотренной проектом. В случае несогласия – в полном объеме исполнить их требования, вплоть до установки кондиционеров и до переселения в равнозначные помещения в другом доме, в равнозначном месте.

5. Отказаться от концепции превращения ул. Мельникайте в скоростную автомагистраль непрерывного движения, в частности, от разработки проектно-сметной документации на развязки: ул. Мельникайте с ул. 50 лет Октября; ул. Мельникайте с ул. Республики, которые, по мнению большинства экспертов, превращают селитебную часть одной из привлекательных улиц города в промышленно-коммунальную зону.

Заказчику учесть настоящие рекомендации при разработке проектно-сметной документации на три вышеуказанные объекта: развязку ул. Мельникайте с ул. Дружбы, развязку ул. Мельникайте с ул. 50 лет Октября, развязку ул. Мельникайте с ул. Республики.

6. Пропускную способность улиц решать не путем увеличения улично-дорожной сети, а путем развития общественного транспорта, прежде всего, экологически чистого - электрического. В настоящее время общая протяженность маршрутов общественного транспорта составляет всего лишь примерно 500 км, тогда как имеющаяся протяженность улично-дорожной сети составляет 1160 км.

7. Учитывая, что Управление государственной экспертизы Тюменской области является структурным подразделением органа власти Тюменской области, а потому является зависимым лицом, государственную экспертизу проектов реконструкции вышеуказанных развязок провести в городах Москве или Санкт-Петербурге.

8. Администрации города Тюмени и Тюменской городской Думе внести изменения в Методику определения компенсационной стоимости за вынужденный снос зеленых насаждений, утвержденную постановлением Администрации города Тюмени от 30 октября 2008 г. № 142-пк, и другие нормативные акты, определяющие порядок сноса зеленых насаждений, предусматривающие следующее:

- 1) Исключить применение понижающего коэффициента 0,1 для бюджетных организаций.
- 2) К ордеру на снос зеленых насаждений прикладывать план посадки новых зеленых насаждений (выкопировку из генплана) на компенсационную сумму.
- 3) Указать, что компенсационным озеленением является исключительно посадка новых зеленых насаждений.

Члены экспертной группы:

Буженко Игорь Викторович _____

Васильев Владимир Владимирович _____

Германова Татьяна Витальевна _____

Елькин Борис Петрович _____

Лесков Сергей Николаевич _____

Могутова Людмила Михайловна _____

Москвин Евгений Александрович _____

Осипов Виктор Авенирович _____

Смолин Виктор Иванович _____

Фахрутдинов Альберт Кабирович _____

Чернышев Александр Анатольевич _____

Чижов Борис Ефимович _____