

**Заключение общественной экспертизы
по проекту «Строительство транспортной развязки на пересечении улицы
Мельникайте - улицы Дружбы. Корректировка»**

г. Тюмень

01 октября 2019 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», 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, член Общественного совета при Департаменте недропользования и экологии 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.).

Использованные документы и материалы

1. Проектная документация по проекту «Строительство транспортной развязки на пересечении улиц Мельникайте и Дружбы города Тюмени. Корректировка».
2. Положительное заключение государственной экспертизы проектной документации по объекту «Строительство транспортной развязки на пересечении улицы Мельникайте - улицы Дружбы. Корректировка» от 30.11.2018 г. № 72-1-1-3-006283-2018.
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 от 27.06.2019 № 136.
18. Доклад Управления Роспотребнадзора по Тюменской области «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Тюменской области в 2018 году».
19. Государственные доклады Министерства природных ресурсов и экологии РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации» в 2001-2017 годах.
20. Государственные Доклады Роспотребнадзора «О санитарно-эпидемиологической обстановке в Российской Федерации» в 2001-2017 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 управления городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2014 г.
24. Рейтинг экологического развития городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2016 г.
25. Рейтинг экологического развития городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2017 г.
26. Рейтинг экологического управления городов России Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2018 г.
27. Представление об устранении нарушений закона Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 20.06.2018 г. № 24-2018.
28. Пояснительная записка ФГУП «Российский государственный научно-исследовательский и проектный институт Урбанистики», Генеральный план г.Тюмени, Санкт-Петербург, 2005 г.
29. 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».
30. Письмо Росгидромета (г. Омск) № 01-08/280 от 06.08.2010 «О репрезентативности пунктов наблюдений».
31. Информация Правительства Тюменской области от 15 июля 2019 г. о рассмотрении общественных предложений ОНФ.
32. Предложения Коллегии экологов Общественного совета города Тюмени о принятии кардинальных мер по ликвидации «пробок» и заторов в г. Тюмени от 08 ноября 2011 г.
33. Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденные Президентом РФ 30 апреля 2012 г.

34. Коллективное обращение тюменских архитекторов «Комментарий к приговору тюменским архитекторам», опубликованное в газете «Тюменские известия» № 10 от 26 января 2011 года.
35. Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденное постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 87.
36. Данные Госкомстата РФ о численности населения России на 1 января 2019 г.
37. Данные Комитета ЗАГС Администрации г.Тюмени о рождаемости за 2018 г.
38. Письмо Комитета по экологии и охраны окружающей среды Государственной Думы РФ от 28.08.2017 г. № 3.11-24/393.
39. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 31.10.2016 г. № 12-29/29056.
40. Ответ Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 27.03.2018 г. № 30ж-2018.
41. Ответ Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 21.06.2018 г. № 221ж-2018.
42. Указ Президента РФ от 7.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»
43. Материалы Второго климатического форума городов, г.Москва, 6-7.09.2018 г.
44. Письмо Администрации г.Тюмени от 7.05.2018 г. № 03-06-1405/8.
45. Письмо Администрации г.Тюмени от 15.06.2018 г. № 03-06-1584/8.
46. 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 АО «Институт Тюменьгражданпроект» разработало проект строительства транспортной развязки улицы Мельникайте - улицы Дружбы. Корректировка. Стоимость строительства – 6,67 млрд. руб. Общий срок строительства составляет 6 лет 8 месяцев. Общая площадь земель в постоянное пользование для строительства объекта составляет 17,3 га. Пересечение ул.Мельникайте с ул.Дружбы предусмотрено в разных уровнях. Улица Дружбы проходит в нижнем уровне, на улице Мельникайте запроектирован путепровод. Полная длина путепровода по основному ходу составила 367,10 метра. Строительство развязки предусмотрено в три этапа.

Согласно стр.87 положительного заключения государственной экспертизы рассматриваемого проекта, источниками загрязнения атмосферы выбросами вредных веществ в период строительных работ являются: автотранспорт, спецтехника, сварочные, погрузочно-разгрузочные, покрасочные работы, ДЭС, в период эксплуатации дороги – автотранспорт. **Валовые выбросы загрязняющих веществ, выбрасываемых в атмосферу** в период строительных работ, составляют 2,356 т/период, при переустройстве ВЛ – 2,944928 т/период, при эксплуатации объекта – **658,1831 т/год**. Согласно стр.89 указанного заключения «основные формы воздействия на растительный мир в период строительных работ связан с загрязнением растительности в результате выбросов веществ, с вырубкой...: **берёза в количестве 2034 штук, тополь – 49 штук, ива – 3204 штук (всего 5287 деревьев)**».

К сожалению, 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, которые в настоящее время оставляют желать лучшего, являются достаточно напряженными.

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, и в представлении об устранении нарушений закона Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 20 июня 2018 г. № 24-2018, размещенных 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.

В 2017-2019 годах при реконструкции улицы Мельникайте на участках улиц Харьковская-Хабаровская, Хабаровская-Дамбовская, мост через р.Тура – ул., строительстве развязки с улицей 30 Лет Победы снесено примерно 2500 деревьев и кустарников.

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. Заложенная 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 на участке от ул.50 Лет ВЛКСМ до ул.Харьковская, ухудшит среду обитания горожан и архитектурно-эстетический облик города. Более подробно об этом изложено в Заключении Общественной экспертизы проекта реконструкции улицы Мельникайте (участок от ул.Харьковская до ул.Хабаровская. Корректировка», размещенном на сайте Общественной палаты Тюменской области.

В деле борьбы с заторами на дорогах крупных городов самыми эффективными и первоочередными мерами являются введение платы за парковки в центральных частях города и создание сети выделенных полос для движения общественного транспорта.

Строительство развязок в разных уровнях, а также тупиковая практика превращения городских улиц в безсветофорные магистрали непрерывного движения не ликвидирует заторы, а переносит их 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. По мнению члена Городской комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации города Тюмени к.т.н. Б.П.Елькина, кратко 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.

Более подробно об этом изложено в Заключении Общественной экспертизы проекта реконструкции улицы Мельникайте (участок от ул.Харьковская до ул.Хабаровская. Корректировка»), размещенном на сайте Общественной палаты Тюменской области.

В нарушение требований, установленных статьей 2 Градостроительного кодекса РФ, предусматриваемые проектом мероприятия по устройству надземных пешеходных переходов и шумозащитных экранов ухудшат среду обитания граждан, затруднят их передвижение, ограничат возможности для маломобильных категорий граждан, ухудшат архитектурно-эстетический облик города. Доказательством тому является зажелезнодорожная часть ул.Мельникайте, где несколько лет тому назад сооружены такие надземные переходы и защитные экраны, так как подъемные устройства в холодные зимние дни не действуют; на ступенях лед и грязь; защитные экраны круглогодично находятся в грязном, плохопросвечиваемом состоянии, женщинам с детскими колясками, колясочникам-инвалидам, пожилым больным людям фактически невозможно перейти ул.Мельникайте.

Подтверждением изложенному являются многочисленные обращения жителей г.Тюмени, вынужденных пользоваться надземными переходами, в органы власти, депутатский корпус, на порталы Администрации г.Тюмени. Речь идет о надземных переходах через улицы Мельникайте и Пермякова, сооруженные в зажелезнодорожной части г.Тюмени. Если бы оценка воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду была проведена надлежаще и были проведены публичные слушания, то подавляющее большинство граждан, проживающих по ул.Мельникайте и Пермякова, выступило бы против сооружения этих надземных пешеходных переходов.

В нарушение требований, установленных статьёй 42 Конституции РФ, строительство надземных пешеходных переходов неизбежно влечет за собой нарушение прав жителей г.Тюмени, прежде всего, пожилых граждан, инвалидов и женщин, имеющих детей малого возраста, в том числе использующих инвалидные и детские коляски.

Указанное также не соответствует государственной политике по созданию доступной безбарьерной среды для граждан с ограниченными возможностями.

Создавая условия для владельцев автотранспорта, желающих со скоростью 80-100 километров в час промчаться с южной части города в северную, авторы концепции превращения ул.Мельникайте в скоростную магистраль забывают о правах и законных интересах всех жителей Тюмени, прежде всего вышеуказанных категорий. То есть имеет место социальная несправедливость, конфликт интересов, увеличивающие социальную напряженность в обществе.

Изложенное приводит и к росту недоверия к органам власти, так как руководители области и города неоднократно заявляли, что все решения должны приниматься с учетом мнения населения и общественности, с обязательным предварительным обсуждением. Примерно полтора года тому назад в одном из своих высказываний экс-губернатор Тюменской области В.В.Якушев подчеркнул, что все решения органов власти, реализуемые без обсуждения с населением и общественностью, обречены на провал. В Тюменской области с населением такие обсуждения проводятся лишь выборочно, видимо, только тогда, когда органы власти уверены в положительном отклике. При этом порой обсуждению подвергаются

малозначительные решения, такие, как, какие малые формы следует устанавливать на дворовых территориях, или устанавливать или не устанавливать их в каком-нибудь сквере.

Непроведение общественных слушаний по проектам объектов реконструкции ул.Мельникайте свидетельствуют о том, что органы власти понимают, что подавляющее большинство граждан выступит против превращения ул.Мельникайте в скоростную магистраль.

Поэтому циничными звучат неоднократно повторяющиеся утверждения, что такие мероприятия обеспечат «быстрое», «безопасное» и «комфортное» передвижение жителей г.Тюмени и маломобильных групп населения (лист 2 письма Администрации г.Тюмени от 10.12.2018 № 03-21-368/8).

Так, в информации об обследовании надземных и подземных пешеходных переходов областным обществом инвалидов, в частности, изложено:

«Мониторинг доступности для маломобильных граждан и лиц с ограниченными возможностями здоровья подземных и надземных пешеходных переходов на территории г. Тюмени проводится совместно с управлением социальной защиты населения г. Тюмени и Тюменского района и областным центром реабилитации инвалидов путем осуществления ежемесячного обследования объектов:

1. Надземный пешеходный переход, г. Тюмень, ул. Федюнинского, около остановки «Южный микрорайон»;
2. Надземный пешеходный переход, г. Тюмень, перекресток ул. Мельникайте и В.Гнаровской (Приносили на согласование проект на установку лифтов, в настоящее время – подъемник наклонного перемещения);
3. Подземный пешеходный переход, г. Тюмень, пересечение ул. Широтной и Монтажников и расположенный в 120 метрах наземный пешеходный переход;
4. Подземный пешеходный переход, г. Тюмень, ул. Пермякова, около ТЦ «Солнечный»;
5. Подземный пешеходный переход, г. Тюмень, на перекрестке ул. Мельникайте и Дмитрия Менделеева.
6. Надземный пешеходный переход, г. Тюмень, перекресток ул. Широтной и Моторостроителей...

...Согласно РДС 35-201-99 «Порядок реализации требований доступности для инвалидов к объектам социальной инфраструктуры» оформление и выдача исходно-разрешительной документации, в том числе заданий на проектирование застройки, АПЗ и заданий на проектирование объектов социальной инфраструктуры, не допускаются без согласования с местным органом социальной защиты населения в случаях, когда требования действующих нормативных актов в части доступности для инвалидов объектов социальной инфраструктуры не могут быть выполнены в полном объеме по тем или иным причинам...

...Заблуждением является то, что подъемник предназначен только для инвалидов на кресле-коляске (он предназначен так же для пожилых людей, мам с детскими колясками, людей на костылях, людей с багажом и т.д.)».

Согласно страницам 53-54 и 74 положительного заключения государственной экспертизы рассматриваемого проекта проектом предусмотрено строительство надземного пешеходного перехода через ул.Дружбы. Заполнение проёмов предусмотрено **монолитным поликарбонатом**. Надземный пешеходный переход – не отапливаемый, вентиляция естественная, посредством сквозного проветривания, через жалюзийные решётки в наружных ограждениях. То есть, проектом предусмотрено строительство перехода, аналогичного построенным на

ул.Мельникайте, ул.Пермякова и ул.Федюнинского. Это вызывает неприятие со стороны горожан и архитектурного сообщества, в связи с чем необходимо пересмотреть проект строительства указанного надземного перехода в целях хотя бы улучшения его внешнего вида, выполнить его иначе, так, чтобы он не уродовал облик города, а стал его украшением. А лучше всего, рассмотреть возможность строительства подземного перехода. Тем более, что скорее всего, сведения о глубине грунтовых вод, содержащиеся в рассматриваемом проекте, являются устаревшими, так как согласно пояснительной записки к проекту изыскания производились в 2014 году, то есть пять лет тому назад. Кроме того, положительный опыт строительства подземных переходов в Тюмени имеется (на ул.Пермякова и на пересечении ул.Республики и М.Горького). Строительство надземных пешеходных переходов не только неудобно для людей и неэстетично, но и опасно. Так, 17 мая 2019 г. обвалился надземный пешеходный переход на Тобольском тракте, недалеко от с.Тураево, в 2015 г. обвалился такой переход на ул.Федюнинского. И только чудом обошлось без жертв.

В Информации Администрации г.Тюмени «Оптимизация улично-дорожной сети города Тюмени», согласованной с Управлением автомобильных дорог Тюменской области и Главным управлением строительства Тюменской области ещё в 2008 году, указано, что основными факторами, влияющими на сложную транспортную ситуацию в городе, в частности, являются: резкое увеличение объёмов строительства, уплотнение зон застройки, использование проезжей части улиц на период строительства объектов и реконструкции дорог; хранение транспорта на улицах, дворовых и внутриквартальных территориях, не предусмотренных для данного вида использования.

Необходимость в строительстве дорогостоящих развязок на улице Мельникайте и других улицах Тюмени можно устранить, изменив подход к урбанистическим проблемам развития Юга Тюменской области. Следует сократить финансирование градостроительных и других мероприятий, приводящих к увеличению миграционного прироста населения г.Тюмени; увеличить финансирование таких мероприятий в других населенных пунктах области: Тобольске, Ишиме, Ялуторовске, Заводоуковске, Голышманово и т.д. Для этого следует принять меры по выравниванию условий проживания всего населения Тюменской области. Прежде всего, это относится к размещению объектов инвестиционных проектов и созданию жилых комплексов для переселенцев с Севера.

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 рассматриваемым 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.

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.

Далее. На странице 25 положительного заключения государственной экспертизы рассматриваемого проекта изложено: «Проектируемая развязка проходит рядом с границами памятника природы регионального значения «Лесопарк им.Ю.А.Гагарина»... **Полностью** нарушенные ландшафты являются **преобладающими** в пределах границ проектных работ. Это территории, занятые дорогами, зданиями и сооружениями, а также площадками с твердым покрытием, что подразумевает **полную** нарушенность ландшафтов». Между тем, согласно ст.52 ФЗ РФ «Об особо охраняемых природных территориях» вокруг таких территорий, к которым относится и указанный лесопарк, рекомендуется создавать **охранные зоны**. Является очевидным, что необходимо предусмотреть при строительстве развязки создание охранной зоны лесопарка имени Гагарина Ю.А.

Согласно Указу Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» одной из приоритетных задач в сфере экологии является создание новых особо охраняемых природных территорий. Для Тюменской области выполнение указанной задачи является весьма актуальным, так как общая площадь особо охраняемых природных территорий, расположенных на территории Тюменской области, в два раза меньше, чем по России (по сравнению с общей площадью территорий).

Так, согласно Государственному докладу «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017 году» общая площадь, занятая ООПТ, составляет 13,6 % площади территории Российской Федерации. Согласно данным Департамента недропользования и экологии Тюменской области, общая площадь ООПТ Тюменской области составляет примерно 6% площади территории Тюменской области.

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 нижеприводимыми разъяснениями Минприроды РФ и Государственной Думы РФ.

Оценка воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду, содержащаяся в Пояснительной записке к проекту, на 90% посвящена периоду строительства. О периоде эксплуатации сказано лишь несколько слов.

Содержание тома 7.1 рассматриваемого проекта «Мероприятия по охране окружающей среды» не соответствует требованиям, установленным Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 г. № 372, в частности, не проведено общественное обсуждение проекта в соответствии с Положением о проведении общественных обсуждений о намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе, утвержденным постановлением Администрации г.Тюмени от 13 октября 2006 г. № 18-пк.

При этом, вывод, содержащийся в письме Администрации г.Тюмени от 10.12.2018 № 03-21-368/8, о том, что законодательством «не допускается проведение иных экспертиз проектной документации, за исключением экспертизы проектной документации», является ошибочным. Такое утверждение является устаревшим, так как не учитывает такого юридически значимого факта, как принятие в 2014 году ФЗ «Об основах общественного контроля в Российской Федерации». Согласно указанному закону региональные Общественные палаты наделены правом проведения общественных экспертиз решений и проектов органов власти. Общественная палата Тюменской области на заседании своего Совета 08 июня 2018 г. приняла решение о проведении общественной экспертизы объектов реконструкции ул.Мельникайте и утвердила состав экспертной группы. Соответствующая информация в июне 2018 г. была размещена на сайте Общественной палаты Тюменской области и в газете «Тюменский курьер». Факт неотнесения проектов реконструкции ул.Мельникайте г.Тюмени к объектам проведения экологической экспертизы никак не влияет на возможность проведения общественной экспертизы в рамках указанного закона.

В ноябре 2016 г. был получен ответ Минприроды РФ от 31.10.2016 г. № 12-29/29056 на запрос комиссии по экологической безопасности Общественной палаты Тюменской области, 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 рассматриваемом проекте фактически 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 выводам, содержащимся в официальном рейтинге Министерства природных ресурсов и экологии РФ за 2017 год, опубликованном осенью 2018 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.

Согласно Рейтингу экологического развития городов России за 2016 год город Тюмень вошел в группу «Аутсайдеры».

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

На странице 73 Государственного Доклада Минприроды РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017 году» указано следующее:

«Наибольший вклад в выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух внес оксид углерода. На его долю в 2017 г. пришлось 77,5% всех выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта и 28% общего поступления этих веществ в воздушный бассейн от стационарных источников. Использование видов автомобильного топлива со все более повышающимися экологическими характеристиками не обеспечивает радикального решения проблемы выбросов оксида углерода от автотранспорта. Выбросы этого ингредиента от автотранспортных средств с 2005 по 2017 г. удалось снизить всего на 4% (при общем сокращении выбросов от автотранспорта на 6,2%)...

В 2017 г., по данным Роспотребнадзора, среди приоритетных санитарно-гигиенических факторов (химических, физических, биологических) показатели комплексной химической нагрузки на население продолжают занимать лидирующую позицию, по сравнению с показателями комплексной биологической нагрузки и нагрузки по физическим факторам. К группе субъектов Российской Федерации с наибольшим уровнем влияния санитарно-гигиенических факторов (максимальный ранг) относятся Республики Коми, Карелия, Саха (Якутия); Архангельская, Тюменская, Иркутская, Псковская, Новгородская области; Чукотский автономный округ; Хабаровский край...

В Тюменской области (без учета автономных округов) за период 2010-2017 годы выбросы загрязняющих веществ увеличились на 15,6%. В 2017 г. общий объем выбросов загрязняющих веществ (включая выбросы от ж/д транспорта) в Тюменской области составил 327,1 тыс. т, что на 9,9% больше, чем в 2016 г. В последние годы наблюдается рост выбросов от автомобильного транспорта на 13,7%...

С воздействием приоритетных химических примесей атмосферного воздуха селитебных территорий в 2017 г. ассоциировано, по данным Роспотребнадзора, около 1,7 млн дополнительных случаев экологически обусловленных заболеваний населения. Приоритетными факторами риска здоровью населения продолжают оставаться пыль (взвешенные вещества), окислы азота, оксид углерода, гидроксibenзол и его производные, ароматические углеводороды, аммиак, бенз(а)пирен, формальдегид, дигидросульфид, ксилол, серная кислота, толуол, тяжелые металлы и другие соединения...

Наиболее значимым из физических факторов, оказывающих влияние на среду обитания, является акустический шум, воздействие которого на людей в условиях плотной застройки населенных пунктов продолжает возрастать... Наиболее неблагоприятным эффектом воздействия транспортного шума является его

неспецифическое действие на здоровье, в первую очередь это проявляется в негативных изменениях нервно-психической сферы, системы кровообращения... Анализ структуры жалоб населения, обусловленных воздействием физических факторов окружающей среды, показывает преобладающее количество жалоб, связанных с высокими уровнями акустического шума, обусловленного транспортом, системами вентиляции и холодильным оборудованием (58%)...».

Объясняя, почему представители некоторых органов управления не руководствуются 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, наверняка, не улучшит, а ухудшит общие показатели.

Вот как об этом изложено в книге комитета по экологии Администрации города Тюмени «Экология города Тюмени», изданной еще в 2001 году:

«Равномерное, в целом по всему городу, расположение промышленных предприятий имеет свои положительные и отрицательные стороны. Негативный аспект такого размещения промзаводов 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:

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, 6) 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. На указанном мероприятии в том числе было заслушано сообщение представителя Тюменского центра Росгидромета, 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 (**за период с 2004 по 2019 г.г.**) 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 800 тысяч человек). Также представитель Росгидромета 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 и южной частей 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.

Весной 2019 г. на региональной конференции ОНФ были приняты и позднее переданы Губернатору Тюменской области ежегодные общественные предложения ОНФ, среди которых под номером 27 было следующее предложение: дополнительно к имеющимся в г. Тюмени пяти стационарным постам Росгидромета создать ещё такой пост в Восточном промышленном узле Тюмени.

В ответ была получена Информация Правительства Тюменской области от 15.07.2019 г. Исходя из содержания п.27 указанной Информации, Правительство Тюменской области в целом положительно отреагировало на общественное предложение ОНФ № 27, указав, что в настоящее время рассматривается вопрос создания стационарного поста наблюдений за счет средств областного бюджета. Но при этом следует отметить, что пока окончательно вопрос не решен, дополнительный пост не создан.

Кроме того, по информации Тюменского подразделения Росгидромета, прозвучавшей в июне 2019 г. в областной Думе на общественном обсуждении резолюции общероссийского экологического форума в Челябинске, состоявшегося в апреле 2019 г., Тюменское подразделение Росгидромета считает необходимым создать в г.Тюмени дополнительно даже не один, **а два** стационарных поста в восточной части города, и письменно официально обращалось с этим вопросом в свою вышестоящую организацию. Такую постановку вопроса на указанном общественном обсуждении поддержала и руководитель Управления Росприроднадзора по Тюменской области М.И.Мартычук.

5. На стр.стр.17-18 Тома № 1.1.1 рассматриваемого проекта приведена Таблица 8 «Сводная ведомость. Интенсивность движения», содержащая сведения за 2015 год, и прогнозируемые цифры на 2035 год. Согласно указанной Ведомости в 2035 году общая интенсивность движения всех видов автотранспорта по ул.Мельникайте якобы составит 5296 автомобилей в час, тогда как в 2015 году она составляла 3019 автомобилей в час, а по ул.Дружбы эта цифра ещё больше.

Указанный прогноз роста интенсивности движения автотранспорта к 2035 году представляется сомнительным, основан на устаревших сведениях за 2015 год. 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.

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

Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, в январе-мае 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. в России отмечалось снижение числа родившихся (в 83 субъектах Российской Федерации) и числа умерших (в 60 субъектах). **В целом по стране в январе-мае 2019 г. число умерших превысило число родившихся в 1,3 раза (в январе-мае 2018 г. - в 1,2 раза)**, в 39 субъектах Российской Федерации это превышение составило 1,5-2,2 раза. Естественный прирост населения в январе-мае 2019 г., как и в январе-мае 2018 г. зафиксирован лишь в 16 субъектах Российской Федерации, в том числе в Тюменской области.

На начало 2019 года численность населения на территории городского округа город Тюмень составила 788 666 человек; **в 2018 году число зарегистрированных браков составило 9 730 (в 2017 году – 11 614).**

6. На листах 37, 87, 89, 90 тома № 1.1.1 рассматриваемого проекта указана расчетная скорость движения – **100 км/час** (на съездах – от 20 до 55 км/час).

Это решение является сомнительным, так как в пункте 10.2. Правил дорожного движения установлено, что в населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью **не более 60 км/ч.**

Между тем, повышение скорости автотранспорта на улицах города влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием пешеходов.

При этом, ссылка должностных лиц Администрации г. Тюмени на проекты планировок планировочных районов является неубедительной по основаниям, изложенным в Заключении общественной экспертизы по проекту «Реконструкция улицы Мельникайте города Тюмени (участок от улицы Харьковская до улицы Хабаровская. Корректировка» от 15 октября 2018 г.

Рассматриваемый проект унаследовал старые подходы к организации дорожного движения. Между тем, с 30 декабря 2018 г. организация дорожного движения и парковок в России обеспечена отдельным Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Он устанавливает **приоритет безопасности над скоростью**. Так, согласно статье 2 указанного Закона, основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются: соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения; **приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов; приоритет развития транспорта общего пользования; создание условий для движения пешеходов; обеспечение экологической безопасности.**

7. На листе 17 тома № 1.1.1 рассматриваемого проекта указано, что «Основанием для разработки проектной документации является: муниципальная программа «Развитие дорожно-транспортной сети города Тюмени на 2012 - 2017 годы», утвержденная распоряжением Администрации города Тюмени от 14 ноября 2011 г. N 523-рк. Реализация транспортной развязки на пересечении ул. Мельникайте - ул. Дружбы предусмотрена генеральным планом городского округа город Тюмень, утвержденного решением Тюменской городской Думы от 27.03.2008 № 9 «Об утверждении генерального плана городского округа город Тюмень».

Между тем, ссылка на Генеральный план городского округа город Тюмень является ошибочной и некорректной в связи со следующим.

Во-первых, в таблице «Основные параметры проектируемых магистральных улиц и дорог» проекта планировки территории планировочного района № 6 «Центральный», утвержденного постановлением Администрации г.Тюмени от 13.01.2014 г. № 10, являющегося составной частью Генерального плана, указано, что ул.Мельникайте предусматривается магистральной улицей **общегородского значения регулируемого движения.**

Во-вторых, 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.

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

«Проект изменений в Генеральный план, подготовленный ООО «Институт Территориального Планирования «Град», необходимо переработать и внести в него следующие изменения и дополнения:

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

2. Пересмотреть концептуальные подходы проекта изменений в Генплан к решению проблемы заторов в городе, полностью отказаться от заложенной в проекте изменений в Генплан многозатратной, экологически опасной и реально невыполнимой концепции рассмотрения данной проблемы. Внести соответствующие изменения в проект изменений в Генеральный план.

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

С этой целью:

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

Для получения данного отчета обратитесь в коллегиию экологов Общественного совета города Тюмени, 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.

8. На странице 89 положительного заключения государственной экспертизы рассматриваемого проекта указано, что «основные формы воздействия на растительный мир в период строительных работ связан с загрязнением растительности в результате выбросов веществ, с вырубкой...: **берёза в количестве 2034 штук, тополь – 49 штук, ива – 3204 штук (всего 5287 деревьев)**»).

Даётся ссылка на постановление Администрации г.Тюмени от 30.10.2008 г. № 142-пк «О порядке сноса зеленых насаждений в городе Тюмени». Исходя из положений указанного постановления, за снос этих 2083-х деревьев и 3204-х кустарников будет уплачено лишь 10 % их компенсационной стоимости и только через 1,5-2,5 года. Поэтому неоднократно повторяющиеся заявления представителей органов власти о том, что снос деревьев и кустарников будет компенсирован полностью и даже в большем размере, не соответствует действительности и практике, сложившейся в г.Тюмени в последние 15 лет. Ознакомление с проектом показало, что строительство развязки на пересечении ул.Мельникайте с ул.Дружбы фактически предусматривает только снос деревьев и кустарников и ликвидацию и сокращение площади газонов, так как в проекте не указано количество якобы предусмотренных к посадке саженцев кустарников (кизильника), предусмотрена посадка лишь восьми деревьев («Ель Сибирская») взамен почти 2034 сносимых берёз и 49 тополей и 3204 ив.

При этом ссылка некоторых должностных лиц Администрации г.Тюмени на то, что в Тюмени достаточно озелененных территорий, является несостоятельной. В

ответе Администрации города Тюмени от 07.10.2018 г. № 03-06-1405/8, 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 15 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.

Доказательства правомерности использования показателя 2,3 кв.м на 1 чел. перечислены в Заключении общественной экспертизы по проекту «Реконструкция улицы Мельникайте города Тюмени (участок от улицы Харьковская до улицы Хабаровская. Корректировка») от 15 октября 2018 г.

На листах 216-218 тома № 7.1 рассматриваемого проекта приводятся расчеты компенсационной стоимости сносимых зеленых насаждений на трех этапах строительства. Березы отнесены ко второй группе, компенсационная стоимость за единицу составляет всего лишь 2 196,40 р. (причем для берез с таким же диаметром и такой же группы, сносимых на третьем этапе строительства, компенсационная стоимость за единицу составляет уже 3 689,95 р.); тополя отнесены к третьей группе, компенсационная стоимость за единицу составляет 2 397,96 р.; кустарник (Ива) отнесен к первой группе, компенсационная стоимость за единицу составляет 221,34 р.

Между тем, согласно материалам совещания на тему «Защита зеленых насаждений при проведении строительно-монтажных работ», состоявшегося в Администрации г.Тюмени в начале июня 2019 года, размер компенсационной стоимости за снос яблони составляет 80 000 рублей.

При этом, **Администрация города Тюмени компенсационную стоимость за вынужденный снос деревьев установила с применением понижающего коэффициента 0,1, установив ее всего лишь в размере 5210685 рублей (за снос 2083 деревьев).**

Если даже все 5210685 рублей использовать исключительно на посадку новых деревьев, то на указанную сумму можно посадить **лишь 1303 дерева**, так как средняя стоимость посадки одного саженца лиственного дерева в г.Тюмени составляет примерно 4 тысячи рублей. При этом из этих 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. Такая же ситуация и с компенсацией за снос кустарника в количестве 3 204 единиц.

Согласно указанным расчетам при подготовке к производству работ планируется снести 2083 дерева, находящихся в удовлетворительном состоянии: 2083 берёз и 49 тополей. При этом в качестве компенсации будет внесено в бюджет 5212000 руб. Исходя из средней стоимости посадок, на них можно было бы посадить лишь 1303 дерева. Такая же ситуация с компенсацией за снос 3204 единиц кустарника. То есть изначально предполагается, что снесено будет **2083** дерева, а высажено лишь 1303 дерева. Такой подход не соответствует требованиям, установленным ст.77 ФЗ РФ «Об охране окружающей среды», где говорится:

«1. Юридические и физические лица, причинившие вред окружающей среде в результате ее загрязнения, истощения, порчи, уничтожения, нерационального использования природных ресурсов, деградации и разрушения естественных экологических систем, природных комплексов и природных ландшафтов и иного нарушения законодательства в области охраны окружающей среды, **обязаны возместить его в полном объеме в соответствии с законодательством**».

Кроме того, как указано на листе 6 письма Администрации г.Тюмени от 10.12.2018 № 03-21-368/8, в случае, когда вынужденный снос осуществляется в целях проведения работ, выполняемых за счет средств федерального бюджета и (или) бюджета Тюменской области, и (или) бюджета города Тюмени, компенсационное озеленение производится:

- путем создания озелененных территорий **не позднее двух с половиной лет** с момента выдачи разрешения на снос зеленых насаждений;

- путем осуществления благоустройства существующих озелененных территорий, иных объектов благоустройства, на которых имеются зеленые насаждения, **не позднее полутора лет** с момента выдачи поручочного билета на снос зеленых насаждений».

При этом, наличие дефицита зелёных насаждений в г.Тюмени, несоответствие площади зелёных насаждений общего пользования федеральным нормам подтверждается представлением об устранении нарушений закона Тюменской природоохранной прокуратуры от 20.06.2018 г. № 24-2018, направленном в адрес Главы города Тюмени.

Так, на страницах 2,4 указанного Представления изложено: «Согласно информации администрации города Тюмени **площадь озелененных территорий общего пользования в г.Тюмени – парков, садов, скверов, бульваров, составляет 1 012 645 м² (1,31 м² на человека).**

Кроме того, площадь лесопарков г.Тюмени составляет 2 618 930 м², что составляет 3,4 м² на человека.

Таким образом, площадь озелененных территорий общего пользования – парков, садов, скверов, бульваров, а также имеющихся в г.Тюмени лесопарков составляет 3 631 545 м², то есть 4,73 м² на человека, что кратно меньше установленного норматива.

Однако, Администрацией города меры по увеличению площади озелененных территорий общего пользования не принимаются. Напротив, органом местного самоуправления принимаются решения, приводящие к сокращению потенциальных озелененных территорий общего пользования за счет изменения функциональной зоны земельного участка с озелененной территории общего пользования на другие».

Далее. На странице 28 положительного заключения государственной экспертизы рассматриваемого проекта изложено, что выполнение подеревной съемки на стадии проектирования не предусмотрено Техническим заданием Заказчика. А на странице 60 указанного заключения изложено, что распределительная сеть наружного освещения выполняется кабелем, прокладываемым в земляных траншеях на глубине 0,7 м. На странице 76 данного заключения изложено: «Проектируемые коллекторы дождевой канализации прокладываются **под газонами** и тротуарами». 15-ти летний опыт проведения общественных экспертиз проектов строительства дорожной инфраструктуры показывает, что в Тюмени в нарушение требований, установленных п.12.33 Свода правил СП 42.1330.2011, электрические кабеля и трубы газоснабжения прокладываются по газонам, а не в теле разделительной полосы или тротуаров. Это

приводит или к невозможности посадки деревьев на газонах или к травмированию корневой системы деревьев при эксплуатации указанных кабельных линий и коллекторов.

9. Доводы о развитии общественного транспорта, содержащиеся на листах 4 и 5 письма Администрации г.Тюмени от 10.12.2018 № 03-21-368/8, являются неубедительными и преувеличенными. В действительности, развитие общественного транспорта в г.Тюмени существенно отстает от роста численности населения и увеличения площади городского округа город Тюмень; не отражает современных подходов. Маршрутная сеть общественного транспорта не развита, существенно отстает от потребностей горожан, что приводит к вынужденному использованию индивидуального транспорта, что является одной из причин заторных явлений на улицах города. Так, на листе 5 письма Администрации г.Тюмени от 10.12.2018 № 03-21-368/8 изложено: «за последние 5 лет по предложениям, поступившим в адрес Администрации г.Тюмени, открыто 15 новых маршрутов и более 100 изменений внесено в действующие муниципальные маршруты регулярных перевозок, при этом общая протяженность маршрутной сети за последние 5 лет **увеличилась на 15,5 % и составляет 506,9 км**».

Между тем, является общеизвестным, что численность населения г.Тюмени за последние 5 лет увеличилась также примерно на 15 %, что примерно 10 лет тому назад границы муниципального округа город Тюмень были расширены, что привело к увеличению площади городского округа примерно на 250 %, а протяженность улично-дорожной сети г.Тюмени составляет **примерно 2000 км**.

В г.Тюмени после ликвидации троллейбусного транспорта в 2009 году отсутствует общественный электрический транспорт, нет ни троллейбусов, ни трамваев, ни городских электричек. Между тем, на стр.34 и 35 Тома № 5 Пояснительной записки к действующему Генеральному плану городского округа город Тюмень изложено: **«Повышение эффективности функционирования, доступности и комфортности городского общественного пассажирского транспорта должно представлять основное направление совершенствования и развития транспортной системы города Тюмени**. Так, МДС 30-2.2008 «Рекомендации по модернизации транспортной системы городов» прямо указывают, что с ростом величины города доля общественного транспорта должна возрасти. Для таких городов, как Тюмень, МДС 30-2.2008 рекомендует принимать долю общественного транспорта в общем объеме пассажироперевозок равной 60-65%, а также по мере приближения численности жителей города к 1 млн.человек устройство систем скоростного пассажирского транспорта (с доведением его доли в объеме пассажироперевозок до 15-20% при указанной численности жителей)...

Конкуренцию легковому автомобилю могут составить только комфортабельные транспортные средства общественного транспорта при четкой организации их движения, высокой безопасности и надежности этого движения, а также при условии создания удобных по направлениям,

благоустроенных пешеходных подходов к оптимально размещенным и устроенным остановкам и станциям общественного транспорта.

Основным фактором, сдерживающим использование легковых автомобилей при поездках по такому растущему городу, как Тюмень, на обозримый период, могут являться скоростные виды общественного пассажирского транспорта, в том числе, скорее всего, скоростной трамвай, скоростной автобус и экспресс-автобус. Поэтому на определенном этапе развития транспортной системы городского округа **следует планировать создание и использование скоростных видов общественного пассажирского транспорта, в том числе, скоростного рельсового электротранспорта...**

Комплексной транспортной схемой городского округа город Тюмень предлагается вариант введения в городе Тюмени системы **скоростного трамвая**. Основанием данного предложения служат результаты математического моделирования перспективных пассажирских потоков на сети общественного транспорта.

При увеличении численности населения со 599,0 тыс.чел до 1000 тыс.чел общий объем передвижений на общественном транспорте возрастет с 84,4 до 122,8 тыс.пасс/час, а поток пассажиров на наиболее нагруженных участках (ул.Пермякова) увеличится с 7,35 до 11,0 тыс.пасс/час в обоих направлениях. Автобусные линии даже при большой вместимости подвижного состава не могут провозить более 3-4 тыс.пасс/час в одну сторону. Трамвайные же линии способны провозить до 10-15 тыс.пасс/час....

Одним из основных проектных решений является увеличение протяженности маршрутной сети общественного транспорта до 730 км».

Далее. Из 1160 единиц автобусов, выходящих ежедневно на линии в г.Тюмени, половина – микроавтобусы («маршрутки»), передвижение в которых увеличивает риск быть травмированным, создает дискомфорт. В «часы пик» жителям Тюмени приходится в нарушение установленных правил передвигаться в этих маршрутках **стоя**. Лишь менее 1% автобусов оборудовано кондиционерами, в результате в летние жаркие дни температура в салонах автобусов нередко превышает 30 и более градусов, с пассажирами случаются обмороки. В зимнее время во многих автобусах средней вместимости также жарко и душно, так как горожане одеты в зимнюю одежду, а температура в салонах поддерживается зачастую на уровне 20-25 градусов.

В салонах значительной части автобусов наблюдаются повышенные шум двигателя и вибрация. Часть автобусов «чадит», выбрасывая в воздух города не только невидимые глазу вредные вещества, но и сажу.

В августе 2019 г. был распространен Информационный бюллетень кандидата в депутаты Тюменской областной Думы Н.А.Руссу, в котором, в частности, изложено: «Автобусы маршрутов №№ 77, 83, 7м всегда забиты. Просьба вернуть 59 маршрут. Очень редко ходит 52 маршрутка; на 60 маршруте просят заменить автобус на маршрутку и пустить чаще – автобус ходит очень редко. Сделать остановку автобусов 10, 30, 71, 141 и других на улице Барнаульской. Ввести дополнительные маршруты до Бабарынки. Плохо ходит транспорт до ЖК «Плеханово», нужна остановка маршрута 2 на

«Новоселов». После 21 часа невозможно уехать в отдаленные микрорайоны». И это только по одному Калининскому округу».

Отсутствие общественного электротранспорта приводит к существенному увеличению химического загрязнения воздуха города.

Согласно официальным данным главным источником загрязнения воздуха (до 80 %) в г.Тюмени является автотранспорт. Согласно Докладу Управления Роспотребнадзора по Тюменской области о состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Тюменской области в 2018 году, приоритетными факторами по влиянию на здоровье населения жителей областного центра – г. Тюмени – являются химическое загрязнение атмосферного воздуха, преимущественно от автотранспорта, качество и безопасность питьевой воды и продуктов питания, воздействие физических факторов неионизирующей природы (шум), условия производственной среды...**Территорией «риска» по уровню загрязнения атмосферного воздуха (до 2 ПДК) остается г. Тюмень.**

Именно отсутствие в г.Тюмени развитой системы доступного, удобного, комфортабельного общественного транспорта, наряду со сверхнормативной уплотнительной застройкой, и является одной из главных причин «пробок» и заторов на улицах, причиной вынужденного принятия неправильных, экологически опасных градостроительных решений, таких как превращение ул.Мельникайте в скоростную автомагистраль, расширение проезжей части улиц, устройство надземных пешеходных переходов, уродующих город.

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 некоторых технических решений, предусмотренных рассматриваемым проектом, существенно нарушит права и законные интересы жителей г.Тюмени.

2. Учитывая, что основополагающие сведения и выводы, содержащиеся в проекте строительства развязки ул. Мельникайте с ул.Дружбы, являются концептуальными и наверняка будут использоваться при разработке проектов строительства других объектов ул. Мельникайте (развязки на пересечении с ул. 50 лет Октября), Заказчику пересмотреть прогнозируемую интенсивность движения всех видов автотранспорта вдоль ул.Мельникайте на 2035 год.

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 2083 ед. и кустарников в общем количестве 3204 единицы установить без понижающего коэффициента 0,1, то есть в размере 55728800 руб. Указать в проекте конкретные место и срок посадки деревьев и кустарников на сумму 55728800 руб. Предусмотреть компенсацию за ликвидацию газонов, также без понижающего коэффициента 0,1.

4. Органам публичной власти отказаться от концепции превращения ул.Мельникайте в скоростную автомагистраль непрерывного движения при разработке проектно-сметной документации на развязку ул. Мельникайте с ул. 50 лет Октября.

5. Органам публичной власти 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 примерно 2000 км.

6. Учитывая, что Управление государственной экспертизы Тюменской области является структурным подразделением Главного управления строительства Тюменской области, а потому является зависимым лицом, Главному управлению строительства Тюменской области обязать орган государственной экспертизы дополнить положительное заключение государственной экспертизы рассматриваемого проекта настоящими выводами и рекомендациями.

7. 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.

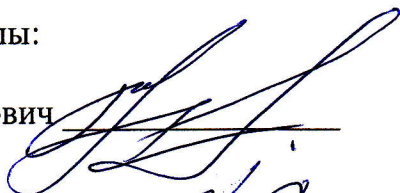
8. Заказчику внести в проект следующие изменения: прокладку электрических кабельных линий предусмотреть в теле разделительных полос и тротуаров. Настоящие рекомендации распространяются и на прокладку кабельных линий при переустройстве сетей ДИО, ПАО «СУЭНКО», ООО «Тюменьавтодеталь» и ООО «Сиблесстрой», а также на переустройство существующих участков подземных газопроводов открытым способом; на переустройство теплотрасс; на прокладку дождевой канализации, на переустройство наружных сетей ООО «Тюмень Водоканал».

9. В целях предотвращения увеличения техногенного воздействия на особо охраняемую природную территорию памятник природы регионального значения «Лесопарк им.Ю.А.Гагарина», в соответствии с п.10 ст.2 ФЗ РФ «Об особо охраняемых природных территориях» рекомендовать Правительству Тюменской области создать охранную зону указанного лесопарка .

10. Заказчику внести изменения в рассматриваемый проект, предусмотреть строительство подземного пешеходного перехода вместо сооружения надземного перехода.

Члены экспертной группы:

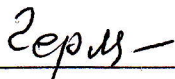
Буженко Игорь Викторович



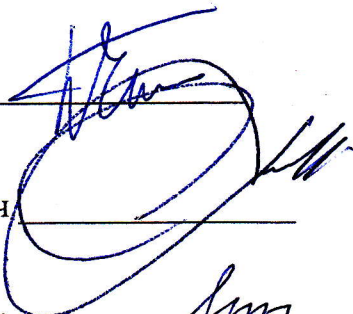
Васильев Владимир Владимирович



Германова Татьяна Витальевна



Елькин Борис Петрович



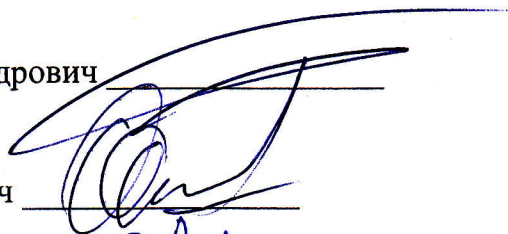
Лесков Сергей Николаевич



Могутова Людмила Михайловна



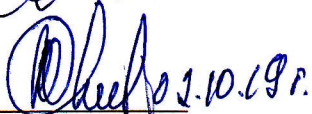
Москвин Евгений Александрович



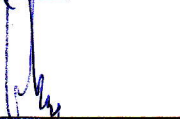
Осипов Виктор Авенирович



Смолин Виктор Иванович



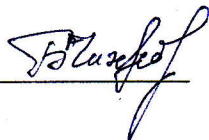
Фахрутдинов Альберт Кабирович



Чернышев Александр Анатольевич



Чижов Борис Ефимович



Замечания

К проекту Заключения общественной экспертизы по проекту «Строительство транспортной развязки на пересечении улицы Мельникайте - улицы Дружбы. Корректировка».

Во вводной части проекта изложено следующее «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»

Не согласен. Данный абзац выражает выводы к некой не изложенной информации.

На странице 5 изложено: «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. В 2017-2019 годах при реконструкции улицы Мельникайте на участках улиц Харьковская-Хабаровская, Хабаровская-Дамбовская, мост через р.Тура – ул., строительстве развязки с улицей 30 Лет Победы снесено примерно 2500 деревьев и кустарников.»

Эта информация не относится к обсуждаемому проекту участка от улицы Мельникайте - улицы Дружбы.

На странице 5 изложено «Проектирование и строительство объектов реконструкции улицы Мельникайте производится без предварительного обсуждения с населением и общественностью, **несмотря на многочисленные протесты горожан**».

Такое выражение не допустимо в тексте официального Заключения экспертов.

В пункте 1 Заключения изложено: «Члены экспертной группы поддерживают вывод архитектурного сообщества о том, что реализация мероприятий, предлагаемых при реконструкции ул.Мельникайте на участке от ул.50 Лет ВЛКСМ до ул.Харьковская, 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»).

Данный вывод – это частное мнение, неподтвержденное информацией.

В пункте 1 Заключения изложено: «Без управления спросом на движение по дорогам строительство развязок – это деньги в никуда. 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».

Данный вывод – это частное мнение, не относится к обсуждаемой теме.

В пункте 1 Заключения изложено: «Непроведение общественных слушаний по проектам объектов реконструкции ул.Мельникайте свидетельствуют о том, что органы

власти понимают, что подавляющее большинство граждан выступит против превращения ул. Мельникайте в скоростную магистраль».

Данный вывод – это частное мнение, неподтвержденное информацией.

В пункте 1 Заключения изложено: «Необходимость в строительстве дорогостоящих развязок на улице Мельникайте и других улицах Тюмени можно устранить, изменив подход к урбанистическим проблемам развития Юга Тюменской области. Следует прекратить финансирование градостроительных и других мероприятий, приводящих к увеличению миграционного прироста населения г. Тюмени; увеличить финансирование таких мероприятий в других населенных пунктах области: Тобольске, Ишиме, Ялуторовске, Заводоуковске, Голышманово и т.д. Для этого следует принять меры по выравниванию условий проживания всего населения Тюменской области. Прежде всего, это относится к размещению объектов инвестиционных проектов и созданию жилых комплексов для переселенцев с Севера».

Данная информация не относится к рассматриваемому проекту.

В пункте 4 Заключения изложено: «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. Согласно Рейтингу экологического развития городов России, за 2016 год город Тюмень вошел в группу «Аутсайдеры». 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.»

Считаю, что данная информация является не актуальной. предлагается убрать.

В пункте 4 Заключения изложено: «В Государственном Докладе Министерства природных ресурсов и экологии РФ «О состоянии и об охране окружающей среды» Российской Федерации в 2015 г., размещаемом 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 Государственном Докладе Минприроды РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017 году» указано следующее:

«Наибольший вклад в выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух внес оксид углерода. На его долю в 2017 г. пришлось 77,5% всех выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта и 28% общего поступления этих веществ в воздушный бассейн от стационарных источников. Использование видов автомобильного топлива со все более повышающимися экологическими характеристиками не обеспечивает радикального решения проблемы выбросов оксида углерода от автотранспорта. Выбросы этого ингредиента от автотранспортных средств с 2005 по 2017 г. удалось снизить всего на 4% (при общем сокращении выбросов от автотранспорта на 6,2%)».

Данный текст, не имеющий непосредственного отношения к городу Тюмени, предлагается убрать.

В пункте 4 Заключения изложено: «В 2017 г., по данным Роспотребнадзора, среди приоритетных санитарно-гигиенических факторов (химических, физических, биологических) показатели комплексной химической нагрузки на население продолжают занимать лидирующую позицию, по сравнению с показателями комплексной биологической нагрузки и нагрузки по физическим факторам. К группе субъектов Российской Федерации с **наибольшим уровнем влияния санитарно-гигиенических факторов** (максимальный ранг) относятся Республики Коми, Карелия, Саха (Якутия); Архангельская, Тюменская, Иркутская, Псковская, Новгородская области; Чукотский автономный округ; Хабаровский край».

Не согласен. К группе субъектов Российской Федерации с НАИМЕНЬШИМ УРОВНЕМ ВЛИЯНИЯ Стр. 10. санитарно-гигиенических факторов на состояние здоровья населения относятся Республики Ингушетия, Крым, Адыгея, Марий Эл, Краснодарский, Ставропольский края, Кабардино-Балкарская, Чеченская Республики, Астраханская, Орловская области. К группе субъектов Российской Федерации с наибольшим уровнем влияния относятся Республика Коми, Архангельская, ТЮМЕНСКАЯ, Иркутская области, Республика Карелия, Псковская область, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ, Новгородская область, Хабаровский край. (ИСТОЧНИК: О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Российской Федерации в 2017 году: Государственный доклад.– М.: Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, 2018.–268 с.).

В пункте 4 Заключения изложено: «В Тюменской области (без учета автономных округов) за период 2010-2017 годы выбросы загрязняющих веществ увеличились на 15,6%. В 2017 г. общий объем выбросов загрязняющих веществ (включая выбросы от ж/д транспорта) в Тюменской области составил 327,1 тыс. т, что на 9,9% больше, чем в 2016 г. В последние годы наблюдается рост выбросов от автомобильного транспорта на 13,7%...

С воздействием приоритетных химических примесей атмосферного воздуха селитебных территорий в 2017 г. ассоциировано, по данным Роспотребнадзора, около 1,7 млн дополнительных случаев экологически обусловленных заболеваний населения.».

Данная информация не относится к рассматриваемому проекту.

В пункте 4 Заключения изложено: «...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».

Данный вывод – это частное мнение, неподтвержденное информацией.

В пункте 5 Заключения изложено: В связи с «демографической ямой» и другими обстоятельствами в ближайшие годы численность населения г. Тюмени будет прирастать гораздо меньшими темпами, нежели в предыдущие годы. Согласно данным Федеральной службы государственной статистики, в январе-мае 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. в России отмечалось снижение числа родившихся (в 83 субъектах Российской Федерации) и числа умерших (в 60 субъектах). В целом по стране в январе-мае 2019 г. число умерших превысило число родившихся в 1,3 раза (в январе-мае 2018 г. - в 1,2 раза), в 39 субъектах Российской Федерации это превышение составило 1,5-2,2 раза. Естественный прирост населения в январе-мае 2019 г., как и в январе-мае 2018 г. зафиксирован в 16 субъектах Российской Федерации, в том числе в Тюменской области. На начало 2019 года численность населения на территории городского округа город Тюмень составила 788 666 человек; в 2018 году число зарегистрированных браков составило 9 730 (в 2017 году – 11 614).

Данная информация не относится к рассматриваемому проекту, предлагается убрать.

В пункте 7 Заключения изложено: «....В-третьих, 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. Горького 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-четвертых, в Заключении общественной экспертизы от 24 февраля 2012 г. по проекту изменений в Генеральный план г. Тюмени, в частности, изложено:

«Проект изменений в Генеральный план, подготовленный ООО «Институт Территориального Планирования «Град», необходимо переработать и внести в него следующие изменения и дополнения:

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

2. Пересмотреть концептуальные подходы проекта изменений в Генплан к решению проблемы заторов в городе, полностью отказаться от заложенной в проекте изменений в Генплан многозатратной, экологически опасной и реально невыполнимой концепции рассмотрения данной проблемы. Внести соответствующие изменения в проект изменений в Генеральный план.

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

С этой целью:

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

Для получения данного отчета обратитесь в коллегиию экологов Общественного совета города Тюмени, 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 односторонней 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.»

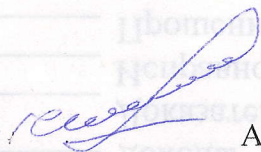
Данная информация не имеет отношения к проекту реконструкции, в связи с чем должна быть исключена из текста Заключения.

В пункте 9 Заключения изложено: «Именно отсутствие в г.Тюмени развитой системы доступного, удобного, комфортабельного общественного транспорта и является главной причиной «пробок» и заторов на улицах, причиной вынужденного принятия неправильных, экологически опасных градостроительных решений, таких как превращение ул.Мельникайте в скоростную автомагистраль, расширение проезжей части улиц, устройство надземных пешеходных переходов, уродующих город и т.д.»

Данная информация носит предположительный характер, следовательно не может излагаться в официальном Заключении.

В связи с вышеизложенными предложениями, необходимо конкретизировать выводы и предложения по проекту реконструкции улицы Мельникайте, и в данной редакции не могут быть подписаны.

С уважением,
Председатель Общественного совета
при Департаменте недропользования
и экологии Тюменской области



А.А. Чернышев

9.10.2019