

**Заключение общественной экспертизы  
по проекту «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на  
пересечении ул. 50 Лет Октября с ул. Мельникайте (г.Тюмень).  
Корректировка»**

г. Тюмень

08 декабря 2021 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 – член Правления Общественного совета г.Тюмени, председатель Тюменского областного комитета Всероссийского профессионального союза работников аудиторских, оценочных, экспертных и консалтинговых организаций.

Германова Татьяна Витальевна – доцент Тюменского индустриального университета, кандидат технических наук, член Группы общественного экологического контроля Общественной палаты Тюменской области.

Елькин Борис Петрович – доцент Тюменского индустриального университета, кандидат технических наук, член Группы общественного экологического контроля Общественной палаты Тюменской области, член Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при Администрации г.Тюмени.

Лесков Сергей Николаевич – генеральный директор ООО «Геопроект», профессор Тюменского индустриального университета, Почетный архитектор России, кандидат архитектуры.

Могучова Людмила Михайловна – член Общественной палаты города Тюмени, член Общественного совета партийного проекта политической партии «Единая Россия» «Здоровье нации».

Москвин Евгений Александрович – директор ООО НПФ «СтройТехКонтроль», член Группы общественного контроля за деятельностью в сфере строительства, жилья 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 – инженер-дорожник, ветеран дорожного строительства Тюменской области.

Фахрутдинов Альберт Кабирович – председатель 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, член Комиссии по охране окружающей среды и экологическому воспитанию Общественной палаты 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», Положением о порядке проведения общественной экспертизы материалов, действий (бездействия) органов и организаций, осуществляющих в соответствии с федеральными законами отдельные публичные полномочия, утвержденным решением Совета Общественной палаты Тюменской области от 24 июля 2019 года (Протокол № 21с/19), Решением Совета Общественной палаты Тюменской области (протокол № 14с/18 от 08 июня 2018 г.).

### **Использованные документы и материалы**

1. Муниципальный контракт № 04000.15.008 от 11.02.2015 г. с прилагающимся к нему Техническим заданием.
2. Проектная документация по объекту «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул. 50 Лет Октября с ул. Мельникайте (г.Тюмень) Корректировка».
3. Положительное заключение государственной экспертизы проектной документации по объекту: «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул.50 Лет Октября с ул.Мельникайте (г.Тюмень) Корректировка» от 24.03.2017 г. № 72-1-1-3-0120-16.
4. Положительное заключение государственной экспертизы проектной документации по объекту: «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул.50 Лет Октября с ул.Мельникайте (г.Тюмень) Корректировка». Этапы 6, 9, 10» от 19.11.2019 г.
5. Конституция Российской Федерации.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации.
7. Градостроительный кодекс Российской Федерации.
8. Федеральный закон Российской Федерации «Об охране окружающей среды» № 7-ФЗ от 10 января 2002 г.
9. Федеральный закон Российской Федерации «Об охране атмосферного воздуха» № 96-ФЗ от 4 мая 1999 г.
10. Федеральный закон Российской Федерации «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» № 52-ФЗ от 30 марта 1999 г.
11. Федеральный закон Российской Федерации «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ.
12. Указ Президента РФ от 19.04.2017 г. № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года».
13. Доклад Управления Роспотребнадзора по Тюменской области «О состоянии санитарно-эпидемиологического благополучия населения в Тюменской области» в 2020 году.
14. Письмо Администрации г.Тюмени от 10.12.2018 г. № 03-21-368/8.
15. Генеральный план городского округа город Тюмень. Пояснительная записка. Том 5 «Развитие транспортной инфраструктуры», 2012 г.
16. Представление об устранении нарушений закона Тюменской межрайонной природоохранной прокуратуры от 20 июня 2018 года № 24-2018.

17. Муниципальная программа «Формирование современной городской среды в городе Тюмени на 2019-2025 годы», утверждённая Распоряжением Администрации г.Тюмени от 19.12.2018 г. № 356.
18. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города Тюмени на период 2018 - 2040 годов, утверждённая постановлением Администрации г.Тюмени от 25.06.2018 № 331-пк.
19. Проект планировки территории планировочного района № 6 «Центральный», утверждённый постановлением Администрации г.Тюмени от 13.01.2014 г. № 10.
20. Письмо Администрации г.Тюмени от 30.12.2011 г. № 03-06-4873.
21. Письмо Администрации г.Тюмени от 10.03.2010 г. № 360-юл.
22. Письмо ФГБУ «Обь-Иртышское Управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» от 31.05.2021 г. № 09-01-22/699@12509.
23. Женевская хартия ООН об устойчивом жилищном хозяйстве, принятая Европейской экономической комиссией ООН 16.04.2015 г.
24. Ответ Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации г.Тюмени от 27.11.2019 г. №№ 03-06-5734/19, 03-21-376/19, 05-07-4257/19 на Заключение общественной экспертизы по проекту «Строительство транспортной развязки на пересечении ул.Мельникайте – ул.Дружбы».
25. Государственный Доклад Минприроды РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017 году».
26. Государственный Доклад Минприроды РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2019 году».
27. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

### **Вводная часть**

11 февраля 2015 г. Департаментом дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации города Тюмени был заключён муниципальный контракт с ОАО «Проектно-изыскательский институт «Тюменьдорпроект» на оказание услуг по разработке проектных документаций, в том числе по объекту: «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул. 50 Лет Октября с ул. Мельникайте (г.Тюмень). Корректировка». Техническое задание выдано в 2014 г. Контракт на осуществление самого строительства развязки пока не заключён, сроки начала строительства неизвестны. Общий срок строительства составляет 30 месяцев. К сожалению, проект включает ряд мероприятий, содержащих потенциальную экологическую опасность, реализация которых неизбежно окажет негативное воздействие на окружающую среду и здоровье населения города Тюмени.

Превращение улицы Мельникайте в скоростную магистраль без перекрестков не принесет видимого эффекта для автотранспортной сети муниципалитета в целом. Напротив, этот проект возвращает назад, к неудачному, как выяснилось, опыту некоторых развитых стран. В ряде больших городов такого рода автомобильные хорды непрерывного движения запускались с середины XX века. Результаты по соотношению с тратами **мизерные**, если не **нулевые**. Да, на отдельной улице реально устроить быстрый проезд, автомобилистам на ней будет весьма комфортно. А на примыкающих дорогах? Многие из тех, кто вынужден пользоваться ими, будут наматывать лишние километры, так как станет меньше прямых выходов на магистральные линии. Увеличивается коэффициент перепробега и снижается связность улично-дорожной сети. **А «пробки» - заторы просто перемещаются в другие места (на 200-300 метров в сторону)**. В рассматриваемом случае вырастет

нагрузка на улицы 50 лет Октября и Республики. Кроме того, если бессветофорная трасса через центр будет замкнута между объездной дорогой и Тобольским трактом, то это будет кратчайший путь для автотранспорта, следующего из Екатеринбурга и Кургана на Север и обратно. Даже если закрыть дорогу для грузовиков, всё равно увеличится легковой транзитный трафик. В результате пострадают жители домов, примыкающих к городской автостраде, находящиеся на ней сервисные и торговые предприятия, их клиенты, покупатели, пациенты медучреждений, они подвергнутся предельному уровню шума и загрязнению воздуха. Улица превратится в своеобразный тоннель с шумозащитными экранами, уничтожающими облик улицы. Перейти с одной стороны на другую можно будет только по надземным переходам, которые уже становятся отличительной и далеко не образцовой чертой дорожного облика Тюмени. Пешеходам, велосипедистам, самокатчикам, малобильным группам населения (инвалидам, родителям с детскими колясками) они доставляют много неудобств. Кроме того, пострадает малый бизнес, так как двигаясь на автомобиле с большой скоростью, невозможно заметить вывески, и подъезд к их объектам будет затруднён.

Строительство надземных транспортных развязок в этой плотно застроенной части Тюмени, затрудняя межквартальное перемещение пешеходов, приводит к нарушению социальных связей. Между тем, вдоль улицы Мельникайте расположено множество социальных объектов, являющихся притяжением людей – лечебные учреждения (две областные больницы, кардиоцентр), образовательные организации (корпуса индустриального университета).

Возникает принципиальный вопрос, для кого и для чего существует город, для людей или для машин, насколько рациональны целевые финансовые вложения? В сети «Интернет» даже был запущен сбор обращений с требованием прекратить превращать Мельникайте в магистраль непрерывного движения.

Необходимо принимать меры по снижению автомобилизации населения, стимулируя использование общественного транспорта. Кроме того, Президент России В.В.Путин на заседании президиума Государственного Совета в октябре 2021 г. обратил внимание на движение к «зелёному», более экологическому транспорту, что сейчас является общемировой тенденцией: «Вместо бензина или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей граждан».

Согласно статье 2 ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются, в том числе, приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов; приоритет развития транспорта общего пользования; обеспечение экологической безопасности. Проект строительства указанной развязки не соответствует этим приоритетам.

Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, положениями которой рекомендовано руководствоваться органам исполнительной власти субъектов РФ. В Транспортной стратегии указано, в частности, следующее: «Доля поездок на личном транспорте в России выше, чем в других странах, что объясняется в том числе более низкой стоимостью владения автомобилем. При этом на автомобильный транспорт приходится около 95 процентов занимаемого

пассажирским транспортом городского пространства, 80-95 процентов выбросов и более 75 процентов дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

... К направлениям оптимизации систем транспортного обслуживания в городских агломерациях относятся, в том числе, приоритет движения пешеходов, средств индивидуальной мобильности и транспорта общего пользования во внутригородском сообщении над индивидуальным транспортом, комфортные и безопасные тротуары в крупных и крупнейших агломерациях.

... Принципы устойчивого развития транспортного комплекса направлены на решение задачи по снижению негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду в соответствии с принципами устойчивого развития Стратегии. Реализация принципа по снижению негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду в соответствии с принципами устойчивого развития потребует в том числе таких изменений в транспортной системе, как приоритетное развитие экологически чистых видов транспорта, сокращение негативного воздействия транспорта на человека и окружающую среду в агломерациях, предусматривающее, в том числе концентрацию основных транспортных потоков на небольшом числе магистральных улиц скоростного и грузового движения с высокой пропускной способностью, проходящих по возможности вне жилой застройки (по границам промышленных и коммунально-складских зон, в полосах отвода железных дорог); мероприятия по борьбе с шумовым загрязнением от транспорта.

... Потребуется реализация общесистемных мероприятий, направленных на повышение экологической эффективности транспортного комплекса, предусматривающих, в том числе, поддержку научных исследований и разработок, нацеленных на сокращение негативного влияния транспортного комплекса на здоровье людей и окружающую среду.

Степень влияния существующих или планируемых объектов инфраструктуры на окружающую среду во многом зависит от применяемых технологий строительства. Одним из условий предупреждения возможных неблагоприятных воздействий на окружающую среду и связанных с ними социальных, экономических и иных последствий является определение места размещения (трассировка) объектов, соответствующего всем нормативным требованиям, включая санитарно-гигиенические и природоохранные. Инструментом предупреждения негативных последствий является размещение новых объектов инфраструктуры на таком удалении от зон жилой застройки и прочих нормируемых объектов, которое позволит обеспечить организацию санитарно-защитной зоны или санитарного разрыва необходимого размера.

... Развитие общественного транспорта в крупных городах (в первую очередь для обслуживания маршрутов «периферия-центр») с одновременными ограничениями на использование личных автомобилей для сокращения негативного воздействия на окружающую среду является безальтернативным.

Реализация указанных мероприятий должна к 2035 году обеспечить в целом по транспортному комплексу:

- уменьшение «углеродного следа» от эксплуатации общественного транспорта в крупных и крупнейших агломерациях на 70 процентов;
- доведение доли электротранспорта и транспортных средств на альтернативных видах топлива в общем объеме грузоперевозок до 30 процентов;
- сокращение выбросов соединений азота и мелких частиц от транспорта в 20 крупнейших агломерациях на 20 процентов к уровню 2019 года».

## ЗАМЕЧАНИЯ

### **1. Какого-либо обоснования необходимости самого строительства транспортной развязки на пересечении улиц 50 Лет Октября и Мельникайте пояснительная записка (Том 1.1 проекта) не содержит.**

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, заключениях общественной экспертизы проекта реконструкции ул.Мельникайте на участке от ул.Харьковская до ул.Хабаровская от 15 октября 2018 г. и по проекту «Строительство транспортной развязки на пересечении улицы Мельникайте- улицы Дружбы» от 01 октября 2019 г.

Члены экспертной группы поддерживают вывод архитектурного сообщества о том, что реализация мероприятий, предлагаемых при реконструкции ул.Мельникайте, ухудшит среду обитания горожан и архитектурно-эстетический облик города.

В деле борьбы с заторами на дорогах Тюмени самыми эффективными и первоочередными мерами являются введение платы за парковки в центральных частях города, создание сети выделенных полос для движения общественного транспорта, развитие экологически чистого электрического общественного транспорта, прежде всего, скоростного трамвая. Применяемые в настоящее время «маршрутки» следует исключить полностью, так как ещё десять лет тому назад в России признана их высокая травмоопасность. Кроме того, в отличие от полноценных автобусов, а тем более, скоростных трамваев, «маршрутки» по пять-десять минут стоят на остановках, ожидая, пока салон полностью не наполнится. А в «часы-пик» водители «маршруток» не трогаются до тех пор, пока не только заполнятся сидячие места, но и закончатся места «стоячие». Во время пандемии в салонах «маршруток» невозможно соблюсти даже 15-ти сантиметровую дистанцию между людьми. Работники Роспотребнадзора считают, что это является одной из причин не снижающегося уровня заболеваемости коронавирусной инфекцией. Да, распространение этого вируса когда-то закончится, но ведь существует и много других инфекционных заболеваний, передаваемых воздушно-капельным и контактными путями.

В настоящее время общая протяженность маршрутов общественного транспорта г.Тюмени составляет всего лишь примерно 550 км, тогда как имеющаяся протяженность улично-дорожной сети составляет примерно 2000 км.

Между тем, согласно письму Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации г.Тюмени от 27.11.2019 г. № 03-06-5734/19 в 2019 году доля «автобусов малого класса» составляла 42,7 %, (то есть почти половину парка общественного транспорта).

Кроме того, «доля общественного транспорта в общей структуре транспортного потока автомобильного транспорта в г.Тюмени составляет всего лишь 0,5 %», то есть недопустимо мизерное количество.

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.

Кроме того, 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 от района бывшего ДОК «Красный Октябрь» до заречных микрорайонов, путепровода (или тоннеля) через Транссибирскую магистраль в районе Маяка.

В нарушение требований, установленных ст. 2 Градостроительного кодекса РФ и ст.36 ФЗ «Об охране окружающей среды», предусматриваемые проектом мероприятия по устройству шумозащитных экранов ухудшат среду обитания граждан, ухудшат архитектурно-эстетический облик города.

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.

Изложенное приводит 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. Так, в одном из своих публичных 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.

На листе 45 Тома 1.1 проекта указано, что «выделенная пешеходная фаза, **продолжительностью 15 сек.**, позволяет комфортно переходить проезжую часть (максимальная ширина 12 м.)», «короткая пешеходная фаза ... позволяет увеличить пропускную способность автомобильного потока». Таким образом, проектом предусмотрено прямое ущемление прав и законных интересов граждан – пешеходов, поскольку такого короткого промежутка времени **недостаточно** для перехода проезжей части людям с маленькими детьми, людям с ограниченными возможностями здоровья и пожилым гражданам. Следует отметить, что практика повсеместного сокращения пешеходной фазы светофоров появилась в Тюмени с недавнего времени, ранее продолжительность пешеходной фазы была больше и учитывала, что проезжую часть переходят не только молодые здоровые люди, но и пожилые граждане, и маленькие дети, и люди с ограниченными возможностями здоровья, в том числе инвалиды. То есть за счёт того, что людей заставляют буквально перебегать проезжую часть, обеспечивается комфортное передвижение сидящих в автомобилях людей, что в корне неправильно и аморально. В итоге переход проезжей части становится недоступным для вышеуказанных категорий

граждан, ограничивает их право на свободу передвижения, они вынуждены отказываться от перехода улицы. Приоритет в дорожном движении на территории населённого пункта всегда должен быть у пешеходов, именно пешеходам, а не автомобилям необходимо в первую очередь обеспечивать комфортные условия передвижения.

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.

Согласно пункту 6 Женевской хартии ООН об устойчивом жилищном хозяйстве, принятой Европейской экономической комиссией ООН 16.04.2015 г. (E/ECE/1478/Rev.1) «в некоторых случаях урбанизация приводит к стихийному росту городов».

В Российской Федерации даже создан специальный Совет по противодействию стихийной урбанизации. Возглавляет его ректор Санкт-Петербургского государственного сельскохозяйственного университета, член-корреспондент РАН. Так вот, в России есть группа ученых, которые считают урбанизацию злом и отнюдь не неизбежным, а провоцируемым неграмотными, безответственными и карьерно-обусловленными действиями чиновников.

Необходимости в строительстве новой транспортной развязки нет ещё и потому, что существенно снизился рост населения (мигранты не в счёт, так как они в основном не владеют личным транспортом). Наоборот, в газете «Тюменские известия» от 12.08.2021 г. № 140 указано, что в Тюменской области в 2020 году **естественный прирост сменился убылью – родилось на 340 человек меньше, чем умерло**, население области увеличилось всего на 4 тысячи человек (только за счёт миграции населения). Коэффициент рождаемости за последние годы снизился.

Согласно вышеуказанному письму Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации г.Тюмени от 27.11.2019 г. № 03-06-5734/19, направленному в ответ на Заключение общественной экспертизы по проекту строительства транспортной развязки на пересечении улиц Мельникайте и Дружбы, расчёт перспективной интенсивности движения выполнен в соответствии с Руководством по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах, **утверждённым распоряжением Минтранса России от 19.06.2003 г. № ОС-555-р и представлен на 2035 год**; перспективная интенсивность также может изменяться в зависимости от экономического роста. Скорее всего, расчёт по рассматриваемому проекту выполнен в соответствии с тем же Руководством. При



этом является очевидным, что темпы увеличения автотранспорта за 18 лет, прошедших с 2003 года – года разработки указанного Руководства, значительно снизились и указанный расчёт содержит устаревшие вводные показатели. Кроме того, 2035 год – это слишком отдалённая перспектива, чтобы в ближайшие десять лет предпринимать подобное столь дорогое строительство.

Кроме того, наконец-то в 2018 году Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры города Тюмени на период 2018 - 2040 годов, разработанной «Институтом территориального планирования «Град» (Омск) и утверждённой постановлением Администрации г.Тюмени от 25.06.2018 № 331-пк, принят 2-й вариант развития – «Город удобный для жизни». Не принят 1-й вариант развития - «Город для автомобилей», который включал предложенное Генеральным планом г.Тюмени создание сети дорог скоростного и непрерывного движения, соответственно, насыщение центральной части города множеством развязок в разных уровнях и внеуличными пешеходными переходами, кроме того, 1-й вариант не рассматривал введение платы за пользование дорогами и парковками, игнорировал велосипедное и пешеходное движение. Преимущества принятого 2-го варианта, представленные разработчиками, дают основания признать его более гумантарно-ориентированным, и это подтверждается результатами транспортного моделирования. При этом, средний объём инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры на 33 процента меньше, чем по 1-му варианту. В сегодняшних ценах и условиях – это экономия более 40 млрд рублей бюджетных средств.

## **2. В нарушение требований, установленных ст.16 ФЗ «Об охране окружающей среды», в результате реализации проекта ухудшится состояние окружающей среды в районе пересечения улиц 50 Лет Октября и Мельникайте г.Тюмени.**

Согласно СанПиН 2.1.3684-21 «Санитарно-эпидемиологические требования к содержанию территорий городских и сельских поселений, к водным объектам, питьевой воде и питьевому водоснабжению, атмосферному воздуху, почвам, жилым помещениям, эксплуатации производственных, общественных помещений, организации и проведению санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий», 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, согласно пункту 70 указанного СанПин не допускается превышение гигиенических нормативов содержания загрязняющих веществ в атмосферном воздухе: в жилой зоне - 1, 0 ПДК (ОБУВ); на территориях размещения лечебно-профилактических учреждений длительного пребывания больных и центров реабилитации - 0,8 ПДК (ОБУВ). Согласно пункту 71 указанного СанПин эксплуатация объектов, являющихся источниками химического, физического, биологического воздействия на среду обитания человека (далее - источники воздействия), создающих с учетом фона по указанным факторам ПДК (ОБУВ) и (или) ПДУ, превышающие гигиенические нормативы на территориях жилой зоны и лечебно-профилактических учреждений осуществляется при условии разработки и реализации санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий, направленных на снижение уровней воздействия до ПДК (ОБУВ), ПДУ на указанных территориях, объектах.

Согласно пункту 72 СанПин санитарно-противоэпидемические (профилактические) мероприятия проводятся в отношении источников воздействия (объектов), создающих химическое, физическое, биологическое воздействие,

превышающие 0,1 ПДК (ОБУВ) и (или) ПДУ на границе земельного (земельных) участка (участков) объекта (объектов); границе полосы отвода для автомобильных дорог.

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, за исключением предусмотренной на листе 27 Тома 7.1 «установки шумозащитных экранов высотой 5 м», при этом указано, что данная мера «достаточна и обеспечивает минимизацию негативного воздействия на атмосферный воздух», «позволит снизить концентрации загрязняющих веществ на 12-20 %». Является очевидным, что установка экранов не сможет уменьшить количество загрязняющих веществ, поскольку будет препятствовать проветриванию дорожного полотна и будет только концентрировать эти вещества в районе развязки.

В частности, пациенты Областной клинической больницы № 2 и детской поликлиники, расположенных на опасно близком расстоянии к будущей развязке, будут вынуждены задыхаться от увеличившихся выхлопных газов, подвергаться сверхнормативному шумовому воздействию.

В целом пациенты медицинских учреждений, расположенных вдоль улицы Мельникайте от улицы Котовского до улицы Харьковской, будут подвержены дополнительному вредному влиянию выхлопных газов и повышенному шуму из-за увеличения потока автотранспорта в результате строительства транспортной развязки.

**Между тем, Томом 1.2.4 проекта подтверждается, что состояние окружающей среды на проектируемой территории уже сейчас неудовлетворительное:**

- в почве **превышен норматив** по содержанию свинца в 1,34 раза; по содержанию мышьяка норматив превышен в 1,47-2 раза; пробам почвы присвоена категория загрязнения «опасная»; «повышенное содержание свинца и мышьяка может быть связано с техногенной нагрузкой на район исследования, основным источником техногенного поступления тяжелых металлов и мышьяка в почву для городской территории является автотранспорт (листы 45-47);

- в грунтовых водах установлено **превышение норматива** по содержанию марганца – в 35,66 раза, нефтепродуктов – в 6,2 раза и железа – в 5,9 раза; «экологическая обстановка территории исследования по степени загрязнения грунтовых вод характеризуется как **«чрезвычайная экологическая ситуация»** и определена преимущественно антропогенными факторами; «поступление нефтепродуктов в подземные воды городской среды вероятнее всего... связано с выбросами от автомобильного транспорта (лист 52);

- «уровни звукового давления в месте пересечения ул. 50 Лет Октября и ул. Мельникайте **превышают допустимые значения** в дневное время суток в 1,09 –

1,36 раза от соответствующего норматива» (лист 53). При этом, на листе 47 Тома 7.1 прямо указано, что **«отсутствует техническая возможность обеспечить нормативный уровень шума на территории жилой застройки»**, в связи с чем предусмотрена замена окон во всех жилых комнатах квартир одиннадцати многоквартирных домов, обращённых в сторону улиц Мельникайте и 50 Лет Октября, **на окна, оборудованные приточными устройствами-клапанами, обеспечивающими нормативный приток воздуха при закрытом окне**. Это дома №№ 87, 85, 81, 58, 64, 66, 78 по ул.Мельникайте; №№ 44, 46, 47 по ул.50 Лет Октября и дом № 58 по ул.Харьковская. При этом, кто и за чей счёт будет производить замену окон, в проекте не указано, также как и не указано, согласны ли вообще собственники помещений указанных домов на замену своих окон. В проекте содержится лишь ссылка на письмо Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта «О согласовании замены окон» от 05.12.2016 г., однако и в самом письме отсутствуют сведения о согласовании этого мероприятия с собственниками помещений многоквартирных домов. Да и кто согласится жить летом при постоянно закрытых окнах? Или в апреле-мае, когда на улице плюс 20 градусов, а батареи горячие? Кроме того, работа принудительной вентиляции требует дополнительных расходов граждан на оплату электроэнергии.

Между тем, согласно статье 25 Конституции РФ жилище неприкосновенно; никто не вправе проникать в жилище против воли проживающих в нём лиц иначе как в случаях, установленных федеральным законом, или на основании судебного решения. Не существует федерального закона, который допускает проникновение в жилище в связи со строительством транспортной развязки. В соответствии со статьёй 9 Гражданского кодекса РФ граждане по своему усмотрению осуществляют принадлежащие им гражданские права, в том числе право собственности на жилое помещение.

Следует отметить, что одной из самых острых экологических проблем г.Тюмени является повсеместный возрастающий с каждым годом уровень шумовой нагрузки. Причинами этого являются следующее:

- сверхнормативная уплотнительная застройка города;
- увеличение численности населения;
- приближение окон форточек жилых помещений к автомобилям вследствие расширения проезжей части улиц и несоблюдения Администрацией города Тюмени собственных Правил землепользования и застройки в части отступления застройки от красных линий на 3 метра;
- отказа Администрации г.Тюмени от создания защитных полос озеленения при реконструкции улиц;
- острый дефицит городских зелёных насаждений общего пользования в г.Тюмени;
- обрезка зелёных насаждений, лишаящая их кроны и возможности для шумопоглощения;
- отсутствие надлежащего контроля со стороны органов ГИБДД за «шумным» автотранспортом (с неисправными и переделанными глушителями, установкой акустических колонок в багажниках, рёвом и трескательной машин и мотоциклов в ночное время и т.д.);
- повсеместное бесконтрольное проведение спортивных и других массовых мероприятий с использованием чрезмерно громкой музыки, «орущими» ведущими;
- повсеместное бесконтрольное использование чрезмерно громкой музыки и рекламы при проведении различных акций торговыми точками;
- ежегодное увеличение количества автотранспорта;

- наличие на маршрутных линиях большого количества автобусов устаревших моделей с «ревущими» двигателями;
- большое количество объектов строительства, а на улицах города «технологического» транспорта: большегрузных самосвалов, тракторов, дорожно-строительной техники;
- всё более частое применение при содержании улиц, площадей, скверов и бульваров инструментов и оборудования, производящего дополнительный шум: при кошении травы (в большинстве случаев – триммеры), при подметании тротуаров (вместо метлы – «ревущая» воздуходувка, перемещающая смет, пыль и мусор с тротуаров на газоны) и т.д.;
- увеличение вдвое (за последние 20 лет) грузовых составов, двигающихся по железной дороге, проходящей через центр города.

Так, при проведении общественной экспертизы проекта благоустройства «Сквера Юности» (Калининский округ) в 2012 году Управлением Роспотребнадзора по Тюменской области было официально установлено, что увеличивать посещаемость указанного сквера недопустимо из-за превышения предельно допустимого уровня шума, производимого автотранспортом и близрасположенной железной дорогой. К сожалению, Администрация г.Тюмени не учла указанного обстоятельства и в настоящее время повторяет свою ошибку при благоустройстве Сквера железнодорожников.

Другой пример. В 2004 году Правительством Тюменской области было принято решение о расширении проезжей части улицы Профсоюзная в 1,5 раза. Тюменское региональное отделение Российской экологической партии «Зелёные» обратилось в суд с заявлением о недопустимости такого расширения, о том, что это расширение повлечёт за собой снос примерно 800 деревьев, ликвидацию примерно 10 тысяч кв.м. газонов, увеличение химической и акустической нагрузки. К сожалению, при повторном рассмотрении дела суд отказал в удовлетворении заявленных требований, а чиновники не прислушались к мнению общественности. И вот, в 2020 году, в связи с обращением граждан были произведены замеры уровня звука в квартире и на придомовой территории дома № 68 по ул.Профсоюзная г.Тюмени, в результате чего было установлено, что уровни звука и в квартире, и на придомовой территории превышают предельно допустимые уровни для дневного времени суток, «что обусловлено движением автотранспорта». В целях снижения уровня шума, обусловленного движением автотранспорта по ул.Профсоюзная на участке от ул.Республики до ул.50 Лет Октября, территориальной комиссией по обеспечению безопасности дорожного движения при Управе Центрального АО г.Тюмени было принято решение об установке дорожного знака 3.4. «Движение грузовых автомобилей запрещено» при движении от улицы Республики в сторону ул.50 Лет Октября, а также при съезде с ул.50 Лет ВЛКСМ в сторону ул.Мориса Тореза; внесены соответствующие изменения в проект организации дорожного движения по ул.Профсоюзная; работы по установке дорожных знаков выполнены в январе 2021 года.

На листе 43 Тома 1.2.4 проекта указано, что **«геоэкологическое опробование атмосферного воздуха не проводилось**, данные о состоянии атмосферного воздуха приводятся по справкам, фондовым материалам и публикациям», **фон рассчитывался по данным наблюдений за период 2010-2014 годы**, что не позволяет объективно оценить актуальное состояние атмосферного воздуха в районе проектируемой территории и свидетельствует о недостаточности проведённых изысканий при подготовке проектной документации. Поэтому является недостоверным содержащееся на листе 24 Тома 7.1 проекта утверждение, что

«загрязнения атмосферного воздуха в рассматриваемом районе по всем представленным веществам находятся в пределах допустимых нормативов». Кроме того, на листах 26 и 27 Тома 7.1 проекта указано, что «анализ проведённых расчётов рассеивания загрязняющих веществ показал, что максимальные приземные концентрации по веществу азота диоксид **превышают** установленные гигиенические нормативы для территории населённых мест». Следует отметить, что вызывают сомнения методы расчётов приземных концентраций загрязняющих веществ, поскольку в Таблице 4.1.1.4 на листе 26 Тома 7.1 указано, что расчёт таких загрязняющих веществ, как диоксид серы, бенз(а)пирен и формальдегид «нецелесообразен», а расчётное значение других веществ, кроме диоксида азота, подозрительно небольшое. При расчётах концентраций загрязняющих веществ на период строительства развязки также посчитали «нецелесообразным» рассчитывать значения таких веществ, как оксид железа, диоксид серы, сероводород, фториды, бензин, керосин, взвешенные вещества, особенно, на период строительства, так-как в этот район будет стянуто большое количество тяжёлой строительной техники, которая будет не только двигаться, но и стоять и работать с включёнными двигателями, особенно, в зимнее время, что не может не повлиять отрицательно на состояние атмосферного воздуха на территории жилой застройки, медицинских и учебных учреждений.

Между тем, согласно письму ФГБУ «Обь-Иртышское Управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» от 31.05.2021 г. № 09-01-22/699@12509 за пятилетний период (2016-2020 г.г.) в городе Тюмени возросли концентрации диоксида серы, фенола, формальдегида и бенз(а)пирена.

Строительство развязки приблизит проезжие части развязки к жилым домам за счёт устройства съездов с неё, то есть источники загрязнения атмосферного воздуха выхлопными газами и шумами станут ближе к жилым домам и медицинским учреждениям в несколько раз, что неизбежно ухудшит условия проживания и лечения.

Имеются сведения, что люди, проживающие вблизи автомобильных дорог, значительно чаще склонны к онкологическим заболеваниям. Вещества, выделяемые автомобилями, инородны для организма человека, поэтому иммунная система старается избавляться от них, но так как прирост вредных веществ большой, организм не успевает выводить их, и эти вещества накапливаются в нём и препятствуют правильному функционированию организма человека. Вещества, выделяемые автомобилями, в основном распространяются на уровне дыхания человека, особенно у детей, а из-за плотной застройки жилых районов проветривание этой зоны затруднительно, поэтому выбросы не рассеиваются ветром.

Кроме того, известно, что на подъемах у автомобилей возрастает сила тяги по сравнению с горизонтальными участками дороги и поэтому количество выбрасываемых токсичных газов **увеличивается**. Так, при расчёте по специальной формуле установлено, что при движении бензиновых автомобилей на подъеме 10 % количество токсичных выбросов увеличивается в 1,54 раза, а у дизельных - в 2,01 раза.

Следует отметить, что большая часть веществ конденсируется и оседает в близлежащей зоне от автомагистрали. Наиболее интенсивно происходит загрязнение придорожной полосы **в зоне до 30 метров** от проезжей части, а зона влияния перекрестка-развязки, где образуются повышенные концентрации токсичных веществ, достигает **200 м**.

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 отказаться от строительства указанной развязки, или, как минимум, внести соответствующие изменения в проектно-сметную документацию рассматриваемого объекта, а также учесть настоящие выводы при разработке проектно-сметной документации других объектов г.Тюмени.

При этом, на листе 61 Тома 1.2.4 проекта цинично указано, что «специальных наблюдений за качеством атмосферного воздуха, уровнем шума и радиационной обстановкой не требуется...», то есть в проекте заложено, что он в любом случае должен быть реализован, несмотря на неизбежные ухудшения состояния атмосферного воздуха и повышение уровня шума, поэтому и измерять их нет никакой необходимости.

### **3. Технические решения строительства рассматриваемой транспортной развязки не соответствуют действующему Генеральному плану городского округа город Тюмень.**

Так, проектом строительства развязки предусматривается сооружение путепровода над участком ул.Мельникайте на высоте примерно 10 метров для пропуска под ним автотранспорта вдоль ул.50 Лет Октября, тогда как **Генеральным планом предусматривалось сооружение подземного автотранспортного тоннеля вдоль улицы 50 Лет Октября под существующей проезжей частью улицы Мельникайте.**

В проекте планировки территории планировочного района № 6 «Центральный», прошедшем публичные слушания и утверждённом постановлением Администрации г.Тюмени от 13.01.2014 г. № 10, изложено:

«Для повышения безопасности и удобства дорожного движения, а также увеличения пропускной способности улично-дорожной сети, в местах пересечений и примыканий магистральных улиц и дорог предлагается строительство новых и реконструкция существующих транспортных развязок: строительство транспортной развязки в двух уровнях **с устройством тоннеля** на пересечении ул.Мельникайте и ул.50 Лет Октября».

В Томе 5 «Развитие транспортной инфраструктуры» пояснительной записки «Внесение изменений в Генеральный план городского округа город Тюмень», в разделе 3.1.3. «Объекты транспортного обслуживания» указано, что в 6-м планировочном районе «Центральный» должно быть построено **четыре тоннеля.**

В письме Администрации города Тюмени от 10.03.2010 г. № 360-юл изложено, что ведётся разработка проектной документации, в том числе по объекту «Строительство **подземного пешеходного перехода** на пересечении ул.50 Лет Октября с ул.Мельникайте, а рассматриваемым проектом в указанном месте предусмотрено строительство не подземного, а надземного перехода. Повсеместный отказ от сооружения подземных автодорожных и пешеходных переходов, в нарушение рекомендаций авторов Генерального плана г.Тюмени и волеизъявления жителей г.Тюмени, участвовавших в публичных слушаниях, является неправомерным и экономически необоснованным, не соответствует требованиям, установленным статьями 2 и 3 Конституции РФ, где изложено: «Человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства»; «Носителем

суверенитета и единственным источником власти в Российской Федерации является её многонациональный народ».

В письме Администрации г.Тюмени от **30.12.2011 г.** № 03-06-4873 изложено: «В настоящее время ООО «ИТП «ГРАД» разрабатывает комплексный проект управления градостроительным развитием территории города Тюмени... На конец расчётного срока, к 2025 году, предусматривается реконструкция 2-х и строительство 6-ти автодорожных мостов, **строительство 7-ми автодорожных тоннелей**».

Вероятно, что в связи со строительством этой транспортной развязки городские власти будут вынуждены устроить надземный пешеходный переход, скорее всего, в районе пересечения улиц Мельникайте и Харьковская.

Дорогостоящее строительство **надземных** транспортных путепроводов и пешеходных переходов в густонаселённых районах города не только уродует облик города, ухудшает экологическую обстановку, создаёт препятствия для передвижения граждан по второстепенным улицам, но и **создаёт дополнительные прямые риски для здоровья и жизни граждан**.

Так, в заметке Ильиной И. «Следите за высотой», размещенной в газете «Тюменский курьер» от 04.09.2020 г. № 96 говорится: «В течение недели произошло несколько аварий из-за того, что водители не увидели препятствий над автомобилем. В Боровском снимают «сериал о мосте глупости». Сериалом участники автомобильных форумов называют коллекцию снимков аварий под невысоким железнодорожным мостом. Перед ним специально установили несколько препятствий над дорогой, чтобы водители могли оценить высоту своего транспортного средства вовремя. Буквально каждый месяц в эти препятствия врезаются. Вот и вчера в них застрял большегруз. Утром 2 сентября тюмонец снёс надземный переход в Курганской области на грузовом «Вольво». По неосторожности он нажал на кнопку подъёма кузова и наехал на сооружение. Повезло, что по пешеходному переходу никто не шёл».

В статье Шестака Ю. «Люди едва не погибли под пешеходным переходом на Тобольском тракте», размещённой в газете «Вслух о главном» от 14 мая 2020 г., говорится: «На 13 километре Тобольского тракта «КамАЗ» с манипулятором сорвал пешеходный переход через федеральную трассу. Остались стоять только лестницы. Аналогичный случай, только у села Тураево, произошел 17 мая прошлого года. Тогда, точно так же. грузовик с манипулятором стал причиной обрушения пешеходного моста».

28 сентября 2021 г. по «Радио России» прозвучало сообщение, что 27 сентября 2021 г. на 50-м км автодороги Пермь-Екатеринбург произошло обрушение надземного пешеходного перехода в результате непроизвольного поднятия кузова автосамосвала; погибли водитель этого самосвала и водитель автомобиля «ГАЗель».

Следует отметить, что природные условия для строительства автотранспортного подземного тоннеля достаточно благоприятные: согласно результатам инженерных изысканий, содержащимся в рассматриваемом проекте, уровень грунтовых вод зафиксирован на глубине 3,0-4,2 м.; по степени агрессивного воздействия на железобетонные и бетонные конструкции грунты слабоагрессивные и среднеагрессивные. Исходя из стоимости аналогичных сооружений в городах Москва и Уфа, стоимость работ по устройству подземного тоннеля будет меньше, чем стоимость строительства надземного путепровода с надземными переходами.

Очевидно, по этой причине будущий подрядчик (а им наверняка будет АО «Мострострой-11») и настоял, чтобы в Техническое задание на проектирование был

включён вариант путепровода, опыт сооружения которых у него большой, а опыт строительства подземных автотранспортных тоннелей отсутствует.

Преимущество строительства подземного автотранспортного тоннеля перед строительством надземного путепровода состоит в следующем.

- 1) Уменьшается общая сметная стоимость транспортной развязки за счёт уменьшения объёма применения металлических конструкций, бетона и асфальтобетона, существенно уменьшаются площади шумозащитных экранов (согласно проекту общая площадь шумозащитных экранов составит 5634 кв.м.), отпадение необходимости строительства надземных пешеходных переходов и т.д.
- 2) Существенно уменьшается общая площадь земельного участка под строительство транспортной развязки (согласно предлагаемому проекту она составляет более 5 гектаров – см. л.12 заключения государственной экспертизы от 24.03.2017 г.), то есть более рационально используются земельные ресурсы (территория города Тюмени). Высвободившаяся территория может быть использована под санитарно-защитное озеленение, что уменьшит воздействие рассматриваемого объекта на окружающую среду.
- 3) Существенно уменьшится воздействие на окружающую среду, так как значительное количество вредных веществ от выхлопов автотранспорта и существенная часть шума будут оседать и поглощаться внутри подземного тоннеля.
- 4) В наибольшей степени сохраняется архитектурный облик этой части города, не уродуется надземными пешеходными переходами и шумозащитными экранами обозримое пространство (перспектива), не закрывается путепроводами пяти-семиметровой высоты, а также подпорными стенами четырёхметровой высоты.
- 5) В наибольшей степени сохраняется возможность пересечения гражданами и автомобилями улицы Мельникайте по второстепенным улицам.
- 6) Существенно уменьшит число снесённых деревьев и кустарников, площадь ликвидируемых газонов.

Кроме того, строительство тоннелей для увеличения пропускной способности пересечений через естественные и искусственные препятствия предусмотрено Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры города Тюмени на период 2018 - 2040 годов, утверждённой постановлением Администрации г.Тюмени от 25.06.2018 № 331-пк. При этом, в этой Программе указано, что строительство 11 автодорожных тоннелей предусмотрено Генеральным планом городского округа город Тюмень.

**4. В нарушение требований, установленных 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 нарушение требований, установленных в Положении о составе разделов проектной документации, утверждённого постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 г. № 87, 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.

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 государственной 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».

Согласно Указу Президента РФ от 19.04.2017 г. № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года», «практически во всех регионах страны сохраняется тенденция к ухудшению состояния земель и почв. Неблагоприятная окружающая среда является причиной ухудшения здоровья и повышения смертности населения, особенно той его части, которая проживает в промышленных центрах и вблизи производственных объектов. По экспертным оценкам, ежегодно экономические потери, обусловленные ухудшением качества окружающей среды и связанным с ним экономическими факторами, без учёта ущерба здоровью людей, составляют 4-6 процентов валового внутреннего продукта. К внутренним вызовам экологической безопасности относится, в том числе, нецелевое и неэффективное использование средств, поступающих в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации в качестве платы за негативное воздействие на окружающую среду, возмещения вреда, причинённого окружающей среде, административных штрафов и других экологических платежей и налогов. Целями государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности являются сохранение и восстановление природной среды, обеспечение качества окружающей среды, необходимого для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики. Для достижения этих целей должна быть решена в том числе и такая основная задача, как повышение эффективности государственного экологического надзора, общественного контроля в области охраны окружающей среды (общественного экологического контроля)».

**5. В рассматриваемом проекте фактически отсутствуют сведения об экологическом и санитарно-эпидемиологическом 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 (в «пандемийные» годы такие рейтинги не публиковались). 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 35 Государственного Доклада Минприроды РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2019 году» указано следующее:

«Наибольший вклад в выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух внёс оксид углерода. На его долю пришлось 70,8 % всех выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта и 28 % общего поступления этих веществ в воздушный бассейн от стационарных источников».

Согласно Государственному Докладу Минприроды РФ «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017 году» «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%)...**».

В Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города Тюмени на период 2018 - 2040 годов, утверждённой постановлением Администрации г.Тюмени от 25.06.2018 № 331-пк, указано, что «в 2015 году выбросы от автомобильного транспорта в городе Тюмени составляли 92,1 тыс. тонн в год. Ежегодный объем выбросов загрязняющих веществ от автомобильного транспорта имеет устойчивую тенденцию к увеличению. Так, объемы выбросов автотранспорта в городе Тюмени увеличились с 82,2 тыс. тонн в 2010 году до 92,1 тыс. тонн в 2015 году. Основной причиной растущего объема выбросов является периодически повышающийся уровень автомобилизации в городе, а также особенности городского дорожного движения».

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.

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 2020 году, приоритетными факторами по влиянию на здоровье населения жителей областного центра – г. Тюмени – являются химическое загрязнение атмосферного воздуха, преимущественно от автотранспорта, воздействие физических факторов неионизирующей природы (шум), условия производственной среды... **Территорией «риска» по уровню загрязнения атмосферного воздуха (до 2 ПДК) остается г. Тюмень.** Среди неудовлетворительных исследований физических факторов лидирующее положение продолжает занимать повышенный уровень шума (по сравнению с 2019 годом доля несоответствующих санитарным нормам исследований по шуму **увеличилась на 1,1 %**).

Поэтому содержащееся в письме Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации г.Тюмени от 27.11.2019 г. № 03-06-5734/19 утверждение, что «за последние 10 лет (2009-2018) отмечена тенденция снижения концентрации загрязняющих веществ в атмосферном воздухе города Тюмени», является ошибочным.

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.

**6. Рассматриваемый проект предполагает расчетную скорость движения – 80 км/час (на съездах – от 30 до 50 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, по данным ГИБДД, повышение скорости автотранспорта на улицах города влечет за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий, в том числе с участием пешеходов.

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 23 Тома 7.1 проекта указано, что «сокращается площадь древесно-кустарниковой растительности, под снос попадают деревья в количестве 469 штук (!); ...ввиду отсутствия возможности посадки деревьев на выделенном участке проектом предусмотрены выплаты за вырубленные деревья и кустарники»; на листе 57 указано, что «проектом не предусмотрено озеленение территории».**

Между тем, одним из решений проблемы загрязнения воздуха автомобильным транспортом как раз является увеличение лесопосадок вдоль улиц.

Таким образом, в результате реализации проекта будет нанесён существенный ущерб окружающей среде, натуральное возмещение причинённого вреда проектом не предусмотрено. Будет вырублено большое количество деревьев и кустарников, что лишит жителей данного района, пациентов медицинских организаций, учащихся и работающих там граждан естественной защиты от шума, пыли и выхлопных газов. Эффект от реализации проекта и тот вред, который будет им причинён, не сопоставимы: вреда будет нанесено гораздо больше.

В проекте содержится ссылка на постановление Администрации г.Тюмени от 30.10.2008 г. № 142-пк «О порядке сноса зеленых насаждений в городе Тюмени» и на листе 68 Тома 7.1 проекта указана, что общий размер компенсационной стоимости за вынужденный снос деревьев и кустарников составит **1613,66 тыс. рублей. При расчёте был применён понижающий коэффициент 0,1.**

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 порубочного 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 м<sup>2</sup> (1,31 м<sup>2</sup> на человека)**. Кроме того, площадь лесопарков г.Тюмени составляет 2 618 930 м<sup>2</sup>, что составляет 3,4 м<sup>2</sup> на человека. **Таким образом, площадь озелененных территорий общего пользования – парков, садов, скверов, бульваров, а также имеющихся в г.Тюмени лесопарков составляет 3 631 545 м<sup>2</sup>, то есть 4,73 м<sup>2</sup> на человека, чтократно 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».

Содержащиеся в вышеуказанном письме Департамента дорожной инфраструктуры и транспорта Администрации г.Тюмени сведения об обеспеченности населения города Тюмени озеленёнными территориями не опровергают цифры, названные природоохранной прокуратурой, так как в представлении прокуратуры говорится не обо всех озеленённых территориях, а о озеленённых территориях **общего** пользования. При этом является общеизвестным, что зелёные насаждения населённых пунктов делятся на три категории: общего пользования, ограниченного пользования, специального назначения.

**8.** В выводах «Положительного заключения государственной экспертизы» от 24 марта 2017 года указано, что в проектную документацию и результаты инженерных изысканий «были внесены изменения по замечаниям государственной экспертизы проектной документации», при этом сами эти замечания в тексте заключения отсутствуют, в отличие от Положительного заключения государственной экспертизы от 19 ноября 2019 года, где замечания и меры по их устранению содержатся в отдельной таблице.

## ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. В нарушение требований, установленных ст.42 Конституции РФ, ст.ст.3,36,35 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. В целях предотвращения нарушения прав и законных интересов граждан г.Тюмени, предотвращения неэффективного использования бюджетных средств, рекомендовать органам публичной власти следующее:

1) вместо сооружения надземного путепровода над ул.Мельникайте предусмотреть строительство подземного автотранспортного тоннеля вдоль улицы 50 Лет Октября под существующей проезжей частью улицы Мельникайте;

2) провести более углублённое экологическое исследование места начала строительства;

3) подвергнуть проект строительства транспортной развязки общественному обсуждению.

3. Рекомендовать органам публичной власти отказаться от концепции превращения ул.Мельникайте в скоростную автомагистраль непрерывного движения.

4. Рекомендовать органам публичной власти пропускную способность улиц решать не путем увеличения улично-дорожной сети, а путем развития общественного транспорта, прежде всего, экологически чистого - электрического.

5. 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».

В случае отклонения представленного альтернативного варианта рекомендовать Администрации города Тюмени установить компенсационную стоимость за вынужденный снос деревьев и кустарников без понижающего коэффициента 0,1, то есть в размере 55 728 800 руб. Указать в проекте конкретные место и срок посадки деревьев и кустарников на сумму 55 728 800 руб. Предусмотреть компенсацию за ликвидацию газонов, также без понижающего коэффициента 0,1.

6. Рекомендовать Администрации города Тюмени 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) По практике, существующей в крупных городах России, к порубочному билету на снос зеленых насаждений прикладывать план посадки новых зеленых насаждений (выкопировку из генплана) на компенсационную сумму.



**Члены экспертной группы общественной экспертизы  
по проекту «Строительство транспортной развязки в разных уровнях на  
пересечении ул. 50 Лет Октября с ул. Мельникайте (г.Тюмень).  
Корректировка»:**

Буженко Игорь Викторович \_\_\_\_\_

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 \_\_\_\_\_