

ПРОТОКОЛ

Общественных обсуждений по

Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации Государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014-2022 годы»

Место проведения:

Комитет внешнего благоустройства Исполнительного комитета г.Казани,
ул.Театральная, 13.

27 февраля 2017, 14.00

Председательствующий – И.В.Куляжев, заместитель Руководителя
Исполнительного комитета г.Казани – председатель Комитета внешнего
благоустройства (по доверенности от 22.02.2017 №1527/ИК);

Секретарь – М.Т.Хайруллин, начальник отдела капитального ремонта,
строительства и реконструкции Комитета внешнего благоустройства
Исполнительного комитета г.Казани;

Присутствовали:

1. присутствующие (список прилагается).

ПОВЕСТКА ДНЯ:

«Обсуждения по Программе комплексного развития транспортной
инфраструктуры Казанской городской агломерации Государственной программы
"Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014-2022 годы"»

СЛУШАЛИ:

И.В.Куляжев - Сегодня согласно постановлению Мэра города Казани от
08.02.2017 №15 проводятся общественные обсуждения по Программе комплексного
развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации
Государственной программы «Развитие транспортной системы Республики
Татарстан».

Председательствующим на общественных обсуждениях являюсь я, заместитель
Руководителя Исполнительного комитета г.Казани – председатель Комитета
внешнего благоустройства – И.В.Куляжев, секретарь общественных обсуждений –
начальник отдела капитального ремонта, строительства и реконструкции –

М.Т.Хайруллин.

В целях соблюдения права жителей г.Казани на участие в обсуждении данного вопроса постановление Мэра г.Казани опубликовано в средствах массовой информации 10.02.2017 и размещено на официальном сайте г.Казани в сети Интернет. Информация о месте и времени проведения общественных обсуждений так же размещена в средствах массовой информации.

Обсуждение данной Программы будет проходить по следующему регламенту:

- 1) Мое вступительное слово;
- 2) Выступление Дамира Равильевича Имамгулова – жителя г.Казани об улучшении транспортной ситуации в жилом массиве Салмачи;
- 3) Выступление Рината Гарифулловича Губаева – жителя г.Казани об надземной общественной транспортной системе – альтернатива наземному и подземному общественному транспорту;
- 4) Предложения и замечания участников обсуждения (с места или предоставление в письменной форме секретарю);
- 5) Голосование за или против реализации Программы в г.Казани.

Время выступления не должно превышать 15 мин.

Дополнительно сообщаю, в зале ведется аудиозапись и фотофиксация хода общественных обсуждений.

Предложения, замечания или рекомендации, поступающие в ходе обсуждений, могут передаваться присутствующими секретарю.

И.В.Куляжев – Предлагаю начать обсуждение с моего выступления по **Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации**

Характеристика улично-дорожной сети г. Казани

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Республики Татарстан и г.Казани. Они связывают ее территорию, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Общая протяженность существующей улично-дорожной сети г. Казани на

начало 2017 года составляет 1847 км, а площадь проезжих частей и тротуаров – 20,234 млн. кв. м, средняя ширина проезжей части – 10,96 м.

В связи с ограниченностью средств городского бюджета осуществлять ремонт и капитальный ремонт улично-дорожной сети в соответствии с межремонтными сроками собственными силами не представляется возможным. В связи с этим, на приведение в нормативное состояние городских дорог из республиканского бюджета ежегодно выделяются значительные средства. Так в прошлом году на данные цели было выделено более 3 млрд.рублей, что позволило отремонтировать дороги и дворы на площади более 2 млн.кв.м. Всего же с 2011 по 2016 год произведен ремонт 10 млн.кв.м. дорог и дворов. Отремонтирован каждый второй квадратный метр.

Однако, несмотря на значительные средства, выделяемые из республиканского бюджета в последние годы в рамках реализации дорожных работ осуществляется ремонт существующих дорог. При этом город ежегодно прирастает новыми микрорайонами и количеством автотранспорта, что накладывает на себя соответствующие требования к развитию улично-дорожной сети.

В целом следует констатировать, что обеспеченность города сетью магистральных улиц и дорог недостаточна, особенно в периферийных районах, что способствует сосредоточению интенсивных транспортных потоков на нескольких основных магистралях и приводит к увеличению уровней загрузки на них, превышающих рекомендуемые показатели, снижению скорости движения транспортных потоков, высокой вероятности возникновения заторовых явлений, снижению уровня безопасности транспорта.

Общая характеристика безопасности движения города Казани

За период с 2014 по 2016 год на территории Казани суммарно произошло 2941 ДТП, зарегистрированное количество погибших в ДТП 88 человек, пострадавших 3367 человека.

В текущем году наблюдается рост общего числа ДТП и раненых, при этом количество погибших снизилось на 26,7 %.

В настоящее время в городе Казани имеется 73 места концентрации ДТП, по которым необходимо проводить мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.

Анализ показывает, что наиболее частыми причинами ДТП являются:
отсутствие пешеходных ограждений;

нарушение скоростного режима;
отсутствие светофорного регулирования на перекрестках;
отсутствие разметки и знаков на пешеходных переходах.

Улично-дорожная сеть наиболее существенно ограничена рекой Казанка, системой озер Нижний, Средний и Верхний Кабан, которые делят город на обособленные части, транспортные связи между которыми довольно ограничены. Транспортный спрос практически не ограничен, в большой степени он реализуется индивидуальным легковым транспортом.

При этом на городской транспортной системе для оптимизации движения действуют существенные ограничения: ограничение въезда грузового транспорта и соответственно грузового транзита через город, одностороннее движение, ограничения стоянки, игнорируемые большим числом участников движения, ограничения отдельных маневров.

Общий уровень загрузки сети составляет около 0,75 (предварительный анализ, на основании данных обследований транспортных потоков), что существенно превышает «комфортный» уровень пропускной способности 0,5, с учетом неравномерности нагрузки такой уровень загрузки является критическим, большая часть (50% и более) улично-дорожной сети не соответствует требованиям качества обслуживания.

Основными проблемами пропускной способности УДС являются: отсутствие регулирования транспортного потока, локальные «узкие» места и несбалансированная пропускная способность узлов магистральной сети.

Большинство проблем безопасности дорожного движения сконцентрировано на ограниченном количестве магистральных улиц.

Цели, задачи и целевые индикаторы программы

В рамках реализации Комплексной программы развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации планируются выполнение ремонтных работ на сети дорог с учетом межремонтных сроков и ликвидации количества, автомобильных дорог не соответствующих нормативным требованиям.

При устройстве верхних слоев дорожных покрытий предлагается применять только щебеночно-мастичный асфальтобетон, имеющий высокие эксплуатационные качества.

При выполнении мероприятий данной Комплексной программы планируется

достижение к 2025 году следующих показателей.

1. Увеличение доли протяженности дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям до 85% (с 64,6%)
2. Снижение числа мест концентрации ДТП на дорогах – на 85%;
3. Снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик до 60 % (с 78%)

Комплексы мероприятий программы.

Основными мероприятиями по совершенствованию дорожных условий в местах концентрации ДТП в целях их ликвидации станут:

- ремонт дорожного покрытия
- устройство искусственного освещения;
- установка объектов светофорного регулирования на аварийно-опасных перекрестках;
- установка барьерного ограждения;
- установка дублирующих дорожных знаков 5.19.1 «Пешеходный переход» на Г-образных опорах над проезжей частью;
- установка искусственных неровностей для обеспечения соблюдения скоростного режима;
- нанесение горизонтальной дорожной разметки проезжей части;
- обустройство остановок общественного транспорта;
- строительство транспортных развязок и дорог.

Я рассказал короткую характеристику программы, которую мы начинаем реализовывать в этом году с участием федеральных средств. На работы по Казанской агломерации в текущем году запланировано софинансирование из федерального бюджета 1,2 млрд.руб и из бюджета РТ конкретно на г.Казань – порядка 0,8 млрд.руб., т.е. реализация программы идет на условиях софинансирования. В этом году и последующие 2 года на эти средства будут в основном выполняться ремонтные работы на дорогах. С 2020 года по этой федеральной программе предполагается приступить уже к выполнению строительства новых дорог и дорожных развязок.

Я свое выступление закончил, следующим предлагается выступление Д.Р.Имамгулова, жителя г.Казани, об улучшении транспортной ситуации в жилом массиве Салмачи:

Д.Р.Имамгулов – Я как житель пос.Восточный хотел бы поднять наболевший вопрос о проблеме загруженности ул.Центральная пос.Салмачи. Данной улицей пользуются жители 7 поселков, это несколько тысяч жителей. Пробки начинаются с раннего утра (с 6.00 до 10.00) , а также в вечернее время (с 17.00 до 20.00). Чтобы проехать 5-ти минутное расстояние в лучшем случае, если повезет, уходит 30-40 минут, а тем людям, которые живут подальше от поселка на преодоление данной пробки уходит целый час. Можете представить себе с какими неудобствами сталкиваются многодетные семьи, дети которых учатся в школах, ходят в детские сады и посещают какие-либо спортивные секции. Более того сама дорога не справляется с большим потоком автотранспорта, появляются трещины, большие ямы, что может способствовать возникновению аварийных ситуаций и пробки становятся более затяжными. В средствах массовой информации много говорится о том, что этот вопрос будет решен. Хотел бы задать вопрос: какие меры будут предприняты для решения данной проблемы и если существует такая программа, которую Вы озвучили, прошу уделить внимание решению моего вопроса в приоритетном порядке.

И.В.Куляжев – спасибо за Ваше замечание. Замечание принимается и будет вписано в протокол. На сегодня я могу сказать, что ведется проектирование этой дороги, и она должна быть включена в программу, мы для этого ее и обсуждаем.

Следующее слово предлагается жителю г.Казани Р.Г.Губаеву о надземной общественной транспортной системе, как альтернатива наземной и подземной транспортной системам.

Р.Г.Губаев – Вы знаете почему теряются пропускные способности, например трамвайные пути занимают такое же пространство, что и автобусы, у нас постоянно возникают конфликтные ситуации между общественным и личным транспортом, естественно это сказывается на пропускной способности. Чтобы максимально задействовать общественный транспорт необходимо строить к нему остановочные платформы. Как видно на следующем примере, когда практически сужается участок за счет общественного транспорта и остановочных платформ. Зимой возникают проблемы с очисткой от снега территории, прилегающей к трамвайным путям. Кроме того, проблемы заторовых ситуаций возникают на пересечениях улиц на одном уровне при совместном движении общественного и личного транспорта. Хотелось бы отдельно остановиться на вопросах строительства метро. Понятно, что мы сегодня не можем рассчитывать на серьезные вливания в строительство метрополитена как при

подготовке к 1000-летию г.Казани и Универсиады-2013. В связи с чем, есть предложение по строительству относительно дешевой надземной транспортной системы. Преимущества такой системы: высокая скорость движения надземного транспорта, умный график, автоматизированное движение, высокая степень транспортной безопасности, низкий уровень выбросов в окружающую среду, без нанесения вреда происходит пересечение любых лесопарковых зон. Такие надземные транспортные системы у нас могут адаптироваться к надземным пешеходным переходам (как справа так и слева). Все оборудование и комплектующие можно производить на территории Республики Татарстан. Коллеги из Московской области уже начали экспериментировать и в этом году планируют запустить надземную транспортную линию протяженностью 1 км. В 2009 году мы предложили надземную систему аэроэкспресса, был определен инвестор, которым предлагалось выделение финансирования в размере 200 млн.рублей. Инвестором планировалось построить за 1,5 года участок надземной линии протяженностью 21 км. К сожалению данный проект был отвергнут. Параллельно мы хотели исключить из этого направления скоростные трамваи и задействовать ту же самую систему через пр.Победы, о.п.Компрессорный и станцию метро «Казань-2». Также этот проект не был принят. При реализации строительства надземного транспорта мы задействуем все основные транспортные артерии, в т.ч. связывая речной порт, аэропорт, 2 железнодорожных вокзала, Адмиралтейскую слободу, поселок Победилово и самое главное используем спутники – поселки Киндери, Самосырово, Константиновка. В Минтрансе РТ мы встречались с заместителем министра Егоровым, предложили вариант строительства надземной линии от станции метро «Казань-2» до жилого комплекса «Салават Купере». Предварительно стоимость такого проекта оценивается в 7-8 млрд.рублей. На что хотелось бы обратить особое внимание, что с учетом ежегодного пополнения количества личного транспорта, и практически используя общественный транспорт в таком варианте, мы можем многие проекты в дальнейшем осваивать и находить компромиссы в данном вопросе.

И.В.Куляжев – спасибо за выступление, оно обязательно протокольно будет отмечено. У нас сейчас Управление архитектуры и градостроительства Исполкома г.Казани занимается генеральным планом г.Казани, в рамках которого рассматривается транспортная инфраструктура, в связи с чем необходимо активно выступать в данном управлении. Главный архитектор г.Казани Т.Г.Прокофьева

еженедельно проводит совещание по проблемным узлам. Если программа позволит нам заниматься и этим вопросом, мы обязательно будем им заниматься.

Выступающих у нас больше нет, по регламенту мы должны были выслушать именно тех, кто заранее подавал заявку, поэтому я предлагаю проголосовать «за» или «против» реализации данной программы и поднять руку кто «за» - 49 человек, «против» - 0, «воздержался» - 0.

Публичные слушания считаются состоявшимися.

После обобщения поступивших замечаний и предложений в Сборнике документов и правовых актов муниципального образования города Казани будет опубликовано соответствующее заключение.

Спасибо всем за участие в данных обсуждениях.

**Председательствующий на
общественных обсуждениях –
заместитель Руководителя
Исполнительного комитета г.Казани -
председатель Комитета
внешнего благоустройства**

И.В.Куляжев

Секретарь

М.Т.Хайруллин

**Список присутствующих на общественных обсуждениях
по Программе комплексного развития транспортной
инфраструктуры Казанской городской агломерации
Государственной программы «Развитие транспортной
системы Республики Татарстан на 2014-2022 годы»**

1. Куляжев И.В.
2. Хайруллин М.Т.
3. Вафин Э.М.
4. Сафиуллин Р.Р.
5. Казенов О.А.
6. Гатауллин А.М.
7. Хусаинов Н.Н.
8. Фаткуллин М.Р.
9. Хамитов Д.А.
10. Ханмурзин З.З.
11. Миронов М.Ю.
12. Дмитриев О.М.
13. Гараев Р.Р.
14. Хакимов Р.А.
15. Смирнов И.А.
16. Имангулов Д.Р.
17. Губаев Р.Г.
18. Бицура Н.К.
19. Ямалиев Р.Н.
20. Арбузова А.И.
21. Гарипова Л.Р.
22. Хабибуллин А.М.
23. Александрова О.И.
24. Торошина Н.Н.
25. Гордеева Н.А.
26. Сабиров Р.А.
27. Курбанов Л.И.
28. Габидуллин А.Н.
29. Калимуллин И.Р.

30. Сруров Р.М.
31. Магсумов А.Н.
32. Сумарокова Л.Д.
33. Фасахова Н.А.
34. Тимуршин Х.А.
35. Хасанзянов М.Р.
36. Кашафутдинов М.М.
37. Ахметзянова Л.Р.
38. Гисматуллина Э.Ф.
39. Габишева Е.Д.
40. Гилазова Р.Г.
41. Люлин А.А.
42. Праздников А.А.
43. Салимова Р.И.
44. Хакимулин Е.Х.
45. Чернов П.И.
46. Косолапина Ю.В.
47. Вольская В.О.
48. Газизов Л.Ф.
49. Зубеиров А.Р.