

ПРОТОКОЛ
Общественных обсуждений по
по проекту постановления Кабинета Министров
Республики Татарстан «О внесении изменений
в подпрограмму «Совершенствование, развитие
и сохранение сети автомобильных дорог на 2014 – 2022 годы»
Государственной программы «Развитие транспортной
системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы»,
утвержденной постановлением Кабинета Министров
Республики Татарстан от 20.12.2013 №1012
«Об утверждении Государственной программы
“Развитие транспортной системы Республики
Татарстан на 2014 – 2022 годы”», в части,
касающейся Программы комплексного развития
транспортной инфраструктуры Казанской
городской агломерации

Место проведения:

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

17 ноября 2017, 14.00

Председательствующий – И.В.Куляжев, заместитель Руководителя
Исполнительного комитета г.Казани – председатель Комитета внешнего
благоустройства (по доверенности от 10.11.2017 №11329/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:

Общественные обсуждения по проекту постановления Кабинета Министров
Республики Татарстан «О внесении изменений в подпрограмму «Совершенствование,
развитие и сохранение сети автомобильных дорог на 2014 – 2022 годы»

Государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы», утвержденной постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 20.12.2013 №1012 «Об утверждении Государственной программы “Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы”», в части, касающейся Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации

СЛУШАЛИ:

И.В.Куляжев - Сегодня согласно постановлению Мэра города Казани от 27.10.2017 №297 проводятся общественные обсуждения по проекту постановления Кабинета Министров Республики Татарстан «О внесении изменений в подпрограмму «Совершенствование, развитие и сохранение сети автомобильных дорог на 2014 – 2022 годы» Государственной программы «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы», утвержденной постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 20.12.2013 №1012 «Об утверждении Государственной программы “Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014 – 2022 годы”», в части, касающейся Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации.

Вышеуказанный проект программы размещен на официальном портале Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан во вкладке «Независимая антикоррупционная экспертиза нормативных актов и проектов нормативных правовых актов».

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 Сбонике документов и правовых актов муниципального образования города Казани 31.10.2017 и размещено на официальном портале органов местного самоуправления города Казани (www.kzn.ru).

Обсуждение данной Программы будет проходить по следующему регламенту:

- 1) Мое вступительное слово

- 2) Выступление Аскара Камильевича Гатиатуллина – жителя г.Казани об организации дорожного движения и безопасности;
- 3) Предложения и замечания участников обсуждения (с места или предоставление в письменной форме секретарю);
- 4) 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 корректировке Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Казанской городской агломерации**

С текущего года в Республике Татарстан в Казанской городской агломерации реализуется федеральный приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», который нацелен на обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети городских агломераций, в том числе в части сокращения мест концентрации ДТП, повышения доли дорог, отвечающим нормативным требованиям и повышения уровня удовлетворенности граждан состоянием дорожной сети городских агломераций.

В рамках данного приоритетного проекта в текущем году в г.Казани было выделено 1,959 млрд.рублей, однако благодаря поддержки Президента Республики Татарстан Р.Н.Минниханова финансирование на дорожные работы было значительно увеличено и объекты запланированные в рамках данного приоритетного проекта на 2018 год частично были выполнены в текущем году.

В рамках реализации федеральных и республиканских программ в сфере дорожного хозяйства в г.Казани отремонтировано более 3 млн.кв.м. казанских дорог и дворов.

Помимо работ по ремонту покрытия большое внимание уделялось улучшению условий безопасности.

Совместная работа с Управлением Инспекции по безопасности дорожного движения направлена на выявление мест концентрации Дорожно-транспортных происшествий и аварийно-опасных участков. Разрабатываемые «дорожные карты» мероприятий по снижению скоростного режима, в том числе с

устройством искусственных неровностей, изменению схем организации дорожного движения, обустройство пешеходных переходов, установки барьерного ограждения, устройство искусственного освещения.

В рамках данных мероприятий в текущем году установлено 12 светофорных объектов, более 5 км оцинкованных ограждений безопасности 530 дорожных знаков повышенной видимости с флуоресцентным фоном

В целом проведенные ремонтные работы в 2017 году обеспечили достижение следующих показателей:

- доля протяженности дорог, соответствующих нормативным требованиям, составила 74,7% (1251,6 км). Прирост доли дорог составил 8,2% при плане 7,2 %.
- снижение мест концентрации ДТП на 71% к уровню 2016 года, в соответствии с планом.

Общая характеристика безопасности движения города Казани

Согласно данным ОГИБДД УМВД России по г.Казани на 1 сентября 2017 года в городе имеется 93 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.

Основными проблемами пропускной способности УДС являются: неудовлетворительное состояние асфальтобетонного покрытия, 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 в 2018 году 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 концу 2018 года следующих показателей.

1. Увеличение доли протяженности дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям до 81,5%

2. Снижение числа мест концентрации ДТП на дорогах до 32% по отношению к количеству ДТП в 2016 году;

3. Снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в час пик;

Комплексы мероприятий программы.

В соответствии с корректировкой программы основными мероприятиями по совершенствованию дорожных условий в 2018 году, в том числе в местах концентрации ДТП в целях их ликвидации станут:

ремонт дорожного покрытия на площади более 800 тыс.кв.м

установка 32 объектов светофорного регулирования на аварийно-опасных перекрестках;

установка 811 дорожных знаков в том числе дублирующих дорожных знаков 5.19.1 «Пешеходный переход» на Г-образных опорах над проезжей частью;

установка 10,2 км ограждений безопасности;

установка 19 искусственных неровностей для обеспечения соблюдения скоростного режима;

Я свое выступление закончил, следующим предлагается выступление А.К.Гатиатуллина, жителя г.Казани, об организации дорожного движения и безопасности:

А.К.Гатиатуллин – В своем выступлении Я хотел бы затронуть такой важный аспект, который часто к сожалению игнорируется у нас в г.Казани. Участниками дорожного движения являются не только автомобили, но и в частности например пешеходы. Если учесть, что автомобилей в Казани примерно 350 тысяч автомобилей, то пешеходы составляют 2/3, а часть автомобилистов также являются пешеходами. Тем не менее интересы большинства участников дорожного движения при проектировании и строительстве дорог забываются. С учетом этого недавно вышло распоряжение Д.А.Медведева о тех ГОСТах, которые становятся обязательными для безопасности дорожного движения. ГОСТ 52766-2007 раздел 4 который является обязательным к исполнению. При интенсивности движения 400 единиц в час необходимо устанавливать островки безопасности, если между островком и

тротуаром более 7,5 м, это практически все дороги с 6 полосным движением. К сожалению данного пункта я в программе не увидел, предлагаю данное требование внести. Переход через ул.Чистопольская, которая требует островок безопасности. По ул.Чистопольская очень широкая дорога и пешеход зачастую не успевает перейти. Если бы был островок безопасности, люди бы останавливались и пережидали. Следующее очень важное требование ГОСТа пешеходные переходы через автомобильные дороги должны располагаться каждые 200-300 м и несколько лет назад в него была внесена поправка, выбор с учетом регулярных пешеходных потоков. У нас очень часто в Исполнительном комитете г.Казани это трактуется так как будто это нужно только возле больших крупных торговых центров. На самом деле фактически весь город где есть хоть какая то более менее застройка должно выполняться данное требование. Мы сделали запрос в РосДорНИИ и Росстандарт которые вносили указанную поправку и получили ответ. Что данная поправка внесена с целью уточнения и конкретизации расположения переходов для предотвращения переходов пешеходами на не обустроенных для этого местах. Если тротуара нет и люди там не ходят тогда зачем делать переход? Это какая то там загородная трасса, которая формально относится к городу, гденибудь возле Кадышево. Но в самом городе если есть тротуар, значит через него каждые 200-300 м должны быть переходы. Вот наглядный пример, у нас в центре Казани на ул.Пушкина казалось бы есть переход через улицу подземный в районе ул.Баумана, следующий переход находится только в районе Ленинского сада на расстоянии 670 м, то есть в двое перекрыт норматив ГОСТа. Например на данном участке произошел случай, мужчина, где должен был быть пешеходный переход перебежал дорогу и его насмерть сбил автомобиль. Если был бы переход то данного случая можно было бы избежать. Проспект Ямашева весь такой между переходами Мусина, Амирхана, Адоратского, Гаврилова везде по 600-800 м, то есть в 2-3 раза несоответствие ГОСТа. Если взять 2016 год, нам говорят, что подземные переходы самые безопасные а, Проспект Ямашева он весь усеян ими, но тем не менее к сожалению это один из самых смертельных участков во всем городе. Почему люди перебегают? Им не хватает переходов, а людям свойственно куда либо торопиться. И если необходимо обходить целый километр естественно некоторые решат рискнуть. Подземные и надземные пешеходные переходы плохи тем, что они банально не удобны. На улице Декабристов бабушки пошла через дорогу в продуктовый магазин потому, что с ее

стороны нет магазинов. У нее были больные колени и для нее каждая лестница это пытка. Она решила перейти дорогу по верху в непредназначенном месте и ее, к сожалению, насмерть сбил автомобиль. Если бы были нормальные удобные зебры, люди бы цивилизовано переходили, а для водителей было бы тоже проще они видят зебру и заранее предполагают появление пешехода. Как уменьшить количество случаев наезда на зебрах. У нас случаев наезда составляет 10%, а в Германии всего 2%. Это связано со скоростным режимом. У нас скоростной режим составляет 80 км/ч 60 + 20 км/ч, а в Германии фактическое ограничение 50 км/ч поэтому нужно снижать фактическую скорость в городе. Есть большое количество данных, которые показывают, что между скоростью 70-80 км/ч и 40-50 км/ч огромный разрыв по длине торможения, скорости реакции водителя и соответственно последствия для пешеходов при столкновении. Поэтому скорость 50 км/ч введена на уровне норматива во всех странах Евросоюза. В городе и на участках с интенсивным движением пешеходов скорость не должны быть больше чем 50 км/ч. Некоторые говорят, что это очень плохо, вызовет пробки, однако ничего подобного. Если взять 4-х полосную дорогу, то максимальная пропускная способность приходится на скорость 40-50 км/ч, у американских коллег 30-35 миль в час, что совпадает примерно 50 км/ч. Помимо того, что 50 км/ч безопасны для пешеходов они еще соответствуют максимальной пропускной способности улиц. У нас для снижения скорости помимо знаков применяются «лежачие полицейские» однако, для успокоения трафика существует огромное количество других мер. Это обустройство различных препятствий, уширений, сужений. К сожалению, на федеральном уровне данные меры плохо регламентированы, но на городском почему бы и не начать применять. Например, на те же лежачие полицейские жалуются автобусные пассажирские перевозчики. Вкратце резюмирую, что пункты 1 и 4 ГОСТА являются обязательными требованиями, а пункты 2 и 3 являются логическими средствами из пункта 1 и 4 норматива которые необходимо применять в рамках реализации программы. У меня все, спасибо.

И.В.Куляжев – спасибо за выступление. Будут ли вопросы к выступающему? Достаточно подробные, интересные предложения. Не все конечно касается нашего муниципалитета и министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан здесь есть над чем поработать и федеральным ведомствам. Вопрос ограничения движения транспорта вводится по всей Российской Федерации. Мы

совместно с ОГИБДД УМВД России по г.Казани пытаемся прорабатывать вопрос организации зоны успокоения в центре города 30 км/ч соответственно больше 50 км/ч не разгонишься. Пока эта работа движется медленно. В целом все Ваши замечания и предложения будут внесены в протокол и в ходе реализации программы мы их обязательно проработаем. Имеются ли еще предложения и замечания у присутствующих?

Предлагаю проголосовать за или против реализации откорректированной программы. Прошу поднять руки тех кто «за» реализацию – 41 человек, «против» - 0, «воздержался» - 1.

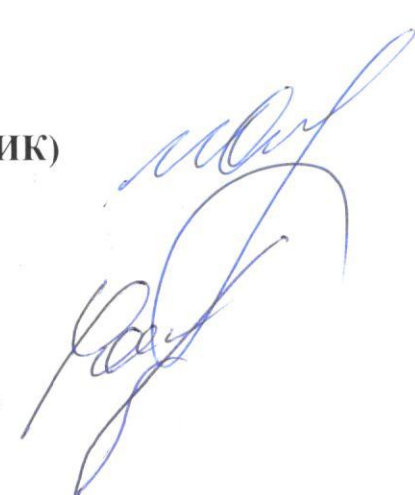
Публичные слушания считаются состоявшимися.

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
(по доверенности от 10.11.2017 №11329/ИК)**

Секретарь



И.В.Куляжев

М.Т.Хайруллин