

ПРОТОКОЛ №6

Заседания рабочей группы, созданной по решению главы округа, по вопросам реконструкции Октябрьского проспекта

г. Люберцы 23.06.2020г 20-21:45ч онлайн в программе "ZOOM"

Председательствующий – Титоренко Г.А.

Секретарь – Жохов А.С.

Присутствовали - 10 человек раб. группы,

Советник главы ГО Люберцы Передерко А.В.,

Руководитель службы развития дорожной инфраструктуры администрации Казаков К.В.

Повестка заседания:

1. Организационные вопросы.
2. Отчет представителя ген.подрядчика о проводимых работах.
3. Разработка перечня вопросов к проекту по организации дорожного движения.

Присутствовали члены раб. группы:

ЖИТЕЛИ

1. Титоренко Георгий Александрович – житель, председатель рабочей группы.
2. Орлов Сергей Александрович – житель, заместитель председателя рабочей группы.
3. Жохов Андрей Сергеевич - житель, секретарь рабочей группы.
4. Аширматов Александр Бекпулатович - житель города Люберцы.
5. Панферов Сергей Викторович – житель города Люберцы.
6. Добрынина Елена Николаевна - житель города Люберцы.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ПАЛАТА

7. Березницкий Игорь Дмитриевич – председатель комиссии по дорожному хозяйству и транспорту Общественной палаты ГО Люберцы.
8. Шестаков Андрей Михайлович – зам.председателя Общественной палаты ГО Люберцы.

ЭКСПЕРТЫ

9. Грошевик Родион Тарасович – зам.главы администрации ГО Люберцы.
10. Нестеров Иван Дмитриевич – гл.инженер проекта «Реконструкция Октябрьского проспекта в г. Люберцы», ООО «СТРОЙТРАНСГАЗ».

В ходе заседания

Слушали: Нестеров И.Д. сообщил в качестве доклада о проводимых работах следующее – «В настоящее время ведутся работы по устройству кабельной канализации под сети связи, переустройство электрических сетей, водопровода, хоз.-быт. канализации и устройство дождевой канализации. На все эти работы уже вышли подрядчики и до конца этого года будут проводить данные работы. В прежних планах предполагалось начать строительство боковых проездов до конца года, но в связи с многочисленными изменениями, в этом году приступить к этим работам вряд ли удастся. Установка опор для будущей эстакады также откладывается на неопределённый срок, т.к. они физически неразрывно связаны со строительством боковых проездов (дублеров). Во время проведения строительных работ на всём этапе реконструкции, хочу отметить, - сохраняется такое же число действующих полос для проезда (за счет боковых) и, как мы считаем, ухудшения трафика не будет. Возможно, в результате ограждений строящихся участков, будут изгибы направления движения от первоначального, но на трафик движения это никак не должно повлиять. Т.е. никакого сужения в одну полосу с каждой стороны у нас не будет. Доклад окончен.»

Слушали: Панферов С.В. по проводимым работам возле д.203 хочу сообщить следующее:

22 июня ровно в 4 ч утра без объявления рабочие стали грохотать под моими окнами. Разгружать бетонные блоки краном и громко материться. Разбудили всех в моей квартире и, уверен, не только в моей! Эта пытка длилась 37 минут. Затем как по команде свернули всё и уехали. Как это понимать? Прошу потребовать от всех подрядчиков соблюдать законные часы тишины.

Слушали: Нестеров И.Д. ответил, что его организация не ведёт работы на этом участке. Возможно, субподрядчик привлёк таких людей и решил разгружаться в столь ранний час. Обращайтесь по такому факту сразу в полицию и они остановят работы. Лично мы не работам по ночам, у нас нет на это разрешения.

Слушали: Шестаков А.М. сообщил, что внимательно прочитал аналитическую записку по изучению трафика при возведении эстакады. О необходимости такого исследования вопрос им ставился давно. Основной вопрос – как строительство эстакады улучшит транспортное сообщение в городе? Члены рабочей группы изучили планируемую организацию дорожного движения, а С.А. Орлов и А.Б. Аширматов сформулировали наиболее проблемные вопросы в виде единого документа. Вынужден констатировать, что предположение о том, что эстакада не сможет улучшить трафик подтверждается. Количество транспорта увеличивается, но светофорные объекты остаются в том же количестве и, практически, качестве. Фактически городской и личный транспорт жителей города будет двигаться по тем же маршрутам и со всеми существующими «узкими» местами. Заявленная цель эстакады - проводить транзитный поток через Люберцы, минуя перекрестки, улучшить дорожную обстановку в самом городе не сможет. Разбор на конкретных примерах дорожного движения подтверждает это и не добавляет плюсов к строительству эстакады.

Слушали: Грошевик Р.Т. прокомментировал, -«и пусть транзитный поток проедет по эстакаде и оставит Люберцы в покое», в этом вижу её плюс.

Слушали: Панферов С.В. ответил, что не видит смысла от такого строительства, так как это не решает узких мест проспект и привел в пример съезд с эстакады Новогорьевского шоссе на ул. Смирновскую. Раньше один поток, а теперь 2 потока машин в несколько полос упираются в ж\д переезд, и как всё стояло, так и стоит.

Слушали: Шестаков А.М. подтвердил, что в прошлых проектах было допущено немало ошибок как на 115-м квартале, так и при строительстве эстакады на северную часть. Идя на уступки неким хозяйствующим структурам, прежние руководители города пошли на существенные изменения первоначальных проектов. В результате имеем то, что имеем и мучаемся от этих изменений. Поэтому важно сейчас тщательно разобраться в схеме дорожного движения и не допустить подобных просчётов, из-за которых потом будут возникать аналогичные ситуации.

Слушали: Орлов С.А. добавил, что с северной эстакады, по новому проекту, разрешен поворот налево и на Окт. проспект добавляется ещё один поток транспорта. То есть мы устраиваем там даже дополнительный проблемный узел. По своду правил можно делать боковые проезды только в 2 полосы или в 3 при условии, что одна будет предусмотрена только для общественного транспорта (см. СП 396.1325800.2018 Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования), а по проекту её нет. И если она вдруг, в ходе строительства, появится, будет вообще полный коллапс, т.к у нас по пути в центр есть только одна правая полоса.

Слушали: Панферов С.В. спросил у присутствующих про тяжелый грузовой транспорт, будет ли ему разрешено двигаться через центр города и какие ограничения по весу будут введены.

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что установка дорожных знаков - это вопрос к комиссии по безопасности дорожного движения, заседания которой у нас проходят в администрации. Ни я, ни глава не одобрит изменение количества дорожных знаков и ограничений, несмотря на изменение класса дороги по грузовым автомобилям.

Слушали: Орлов С.А. поинтересовался, пришел ли ответ администрации от РЖД по вопросу расширения проезда с Волковской улицы на сторону Некрасовки?

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что такой запрос отправлялся, и как только придет ответ, его необходимо выложить на сайте администрации для обзора жителям. Более того, сегодня встречался с депутатом из Москвы по поводу этого расширения, выслушал его обеспокоенность узким проездом для жителей Некрасовки. Вопрос становится особенно актуальным в связи с планируемой застройкой радиополя Москвой. Договорились включить его в переписку с РЖД по этому вопросу. Также сообщил, что по плану в 2023 году планируется запустить ветку легкого метро с ТПУ в Люберцах. Это огромный инвест. проект с изъятием земель в районе ж/д станции.

Слушали: Шестаков А.М., возвращаясь к вопросу экспертизы домов, сообщил, что жители домов 143 и 149 планируют обращаться в суд, так как опасаются за свои жизни и имущество в результате надвигающейся стройки. У них до сих пор нет никакой уверенности, что их дома не развалятся в процессе этой реконструкции, так как техническая экспертиза была проведена с грубыми нарушениями, что и выявлено при анализе актов экспертизы. Следует помнить, что эти дома постройки 1945 года с деревянными перекрытиями и поврежденными в результате разных самовольных деяний несущих конструкций и фундаментов. Поэтому хотят иметь на руках заверенный надлежащим образом документ, подтверждающий безопасность здания при различных проводимых реконструкциях. Аналогичная ситуация и с некоторыми другими домами, попадающими в зону работ. Фактически, жители всех этих домов обратились в надзорные органы, вплоть до Ген.прокуратуры. Основное требование: провести реальную экспертизу строений.

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что вопрос понятен, уточню и сообщу вам дополнительно.

Слушали: Шестаков А.М. снова поднял вопрос о разумности строительства эстакады на 1-м этапе реконструкции. Мы фактически имеющуюся пробку поднимаем на 2-й этаж, так как кол-во светофоров остаётся прежним. Съезд налево с северной эстакады только усложняет дорожную обстановку в целом, т.к. перед поворотом необходимо пропустить поток в Москву, затем выехать на середину и пропустить поток в область и только потом войти в общий поток, увеличивая его загруженность. Где здесь улучшения нынешней ситуации? Зачем вкладывать огромные деньги в эстакаду, которая не решит проблему пробок в городе? Да, она поможет проезжать транзитным москвичам, но жителям города только усугубит движение.

Слушали: Жохов А.С. т.к. вопросов уже накопилось много, предложил выбрать ответчика на них, возможно не одного, обобщить их и задать.

Слушали: Орлов С.А. предложил все вопросы указать в протоколе заседания и как обычно выложить на сайт администрации.

Слушали: Шестаков А.М. предложил Орлову С.А. и Жохову А.С. приобщить к вопросам вышеупомянутую аналитическую записку и разослать общий материал по имеющимся соц. сетям. Придать ему широкую огласку, чтобы сторонники и оппоненты приняли активное участие в обсуждении, а никому из нас не было потом стыдно за упущенные ошибки и недочеты проекта дорожного движения, которые рабочая группа просто не увидела. Пора после пандемии приступить к серьёзной работе и следить за тем, чтобы права жителей не были ущемлены из-за имеющихся недочетов.

Слушали: Жохов А.С. согласился и отметил, что права жителей не будут ущемлены, если схема дорожного движения будет понятна жителям как во время реконструкции, так и после. Пока что нет четкого понимания даже у нас. Представители ДДС и проектировщика, кому мы адресуем вопросы, не участвуют в наших заседаниях.

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что обязательно поговорит с экспертами из ДДС и проектировщика и выразил уверенность, что они будут присутствовать в онлайн-режиме на наших заседаниях.

Слушали: Жохов А.С. поднял вопрос о загруженности дворов автотранспортом, как личным, так и служебным и коммерческим рейсовым. Что планируется делать с ним, чтобы наши дворы не были похожи на стихийную парковку? Почему бы, улучшая транспортную систему на дорогах, не улучшить её и во дворах, чтобы результат был достигнут в целом?

Слушали: Грошевик Р.Т., отвечая, пояснил, что в Москве и Санкт-Петербурге ввели запрет на парковку коммерческого транспорта во дворах жилых домов. Мы перенимаем этот опыт. Более того сообщу, что на следующей неделе у нас начнет работать прибор, фиксирующий нарушения парковки «Паркон». Он автономен от ДПС и других служб города. Он будет запущен в тестовом режиме пока на 3-х улицах. По поводу дворовых парковок лучше обратиться к благоустройству города. Это их профиль деятельности, и у них есть план по парковочным местам во дворах.

Слушали: Жохов А.С. сообщил, что остаётся проблема выезда-въезда во дворы. Нередко на несколько дворов только одна дорога, работающая на въезд и выезд. Как в новых условиях дворовые автомобили будут вливаться в общий поток на проспект?

Слушали: Панферов С.В. поддержал актуальность проблемы и сообщил, что ему и всем жителям д.203 жизненно важно знать, как они будут попадать во двор своего дома. Ведь в новых условиях Волковский проезд станет односторонним в сторону ж/д путей.

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что не видит проблемы, вам придётся проехать чуть больше на 150 м и развернуться. Тем более что пробок не должно быть. Также сообщил в качестве примера, помогающего водителям правильно поворачивать, что у Макдональдса установлена новая камера, фиксирующая нарушения при повороте, и уверен: многие водители изменят свой стиль поворота.

Слушали: Шестаков А.М. поднял вопрос о сносе Макдональдса.

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что вопрос сложный, договориться с их руководством о компенсации за снос пока не удаётся. Представители заказчика уже несколько раз пытались, но так и не пришли к компромиссу. Макдональдс пока стоит на законных основаниях, и вопрос своего переезда предлагает решать в судебном порядке. По проекту реконструкции строительство боковых проездов и выход из подземного перехода по плану приходится на территорию, занимаемую Макдональдсом. И пока он стоит, технически нет смысла строить боковой проезд, т.к. он упрётся в него. А без боковых проездов не приступить к строительству опор эстакады. Также сообщил, что обещанная 3д-визуализация проекта эстакады готова, исполнитель устраняет последние замечания администрации. Разворотная петля под эстакадой «Мальчики» (выход в сторону тоннеля РЖД) может быть готова в конце года.

Слушали: Шестаков А.М. поинтересовался территорией бывшего завода им. Ухтомского, а именно, - если там планируется гигантская стройка по возведению зданий, как же туда будут завозить стройматериалы и остальные комплектующие?

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что вопрос с его территорией для использования в городских проектах старый и наболевший и также не решается уже очень давно ни в одну, ни в другую сторону.

Слушали: Панферов С.В. -- Что известно по проекту строительства храма у эстакады на Мальчики и облагораживания территории вокруг? Ведётся ли какая-либо деятельность?

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что это вопрос к управлению архитектуры и градостроительства. Я знаю, что проект такой есть, как он внедряется, точно не знаю, но могу уточнить. Но это точно вопрос не этого и не следующего года. Проект хороший, но вот на его реализацию, как и многих других проектов, сильно повлияла пандемия и думаю, что она внесла коррективы не только на этот год, но и на 2021и 2022 годы. Многие городские проекты будут пересмотрены и передвинуты.

Слушали: Панферов С.В. поднял вопрос о контроле правопорядка в центральном парке после 22ч., а именно:

- фонари частично не работают,
- на парковке у здания администрации стоит молодежь по 10-15 чел и курит неизвестно что,
- в парке распивают алкогольные напитки, сорят, переворачивают скамейки,
- спортсмены занимаются в полутьме,
- дети катаются на самокатах на рампе тоже в полутьме, - а это травмоопасно.

Слушали: Грошевик Р.Т. ответил, что нет никакой проблемы. У нас есть зам. по безопасности и зам. по благоустройству, плюс если хотите, можете поучаствовать в патрулировании этих мест.

Слушали: Титоренго Г.А. поднял вопрос о неосведомлённости жителей о проекте дорожного движения во время реконструкции и после. Сообщил, что и ему непонятно, как будет двигаться транспорт по боковым проездам и съезжать на прилегающие улицы. Также как будет проходить переустройство теплотрассы у проспекта, - это же опасный объект! По проекту она будет проходить под дублёрами, а там высокая температура и часто случаются аварии. Привел в пример недавнюю аварию теплотрассы у д.197. Просил это разъяснить жителям.

Слушали: Жохов А.С. подчеркнул важность уведомления всех жителей и ответов на наболевшие вопросы и напомнил о нашем решении обобщить все вопросы в протоколе этого заседания, который будет размещен на сайте администрации, так же доп. вопросы будут добавлять жители и распространять их в соцсетях нашего округа. Планируется, что представитель ДДС и проектировщика будут на них поэтапно отвечать. Зам.главы Грошевик Р.Т. нам в этом обещал посодействовать.

Слушали: Передерко А.В. рассказал о текущих планах и действиях по улучшению транспортной ситуации в округе, а именно:

- расширение проезда под ж/д путями в сторону Некрасовки,
- строительство ЛРТ Котельники-Мальчики-Комсомольский проспект,
- внедрение умных светофоров на Окт. Проспекте уже увеличило пропускную способность на 15%
- перекладка коммуникаций даст свой положительный результат, и у нас появится своя ливнёвка,

Также сообщил, что его огорчают медленные темпы строительства. Если с такой скоростью всё будет продолжаться, то старшее поколение может и не застать его завершение.

Затруднения движения будут во время строительства, но они не будут носить хаотичный характер при правильной их организации.

Решили: обобщить все острые вопросы в протоколе этого заседания, а также аналитическую записку по дорожному движению в качестве приложения №1 и разместить это на сайте администрации. Доп. вопросы, которые будут добавлять жители, распространять в соцсетях нашего округа, а наиболее острые из них озвучить на следующем заседании.

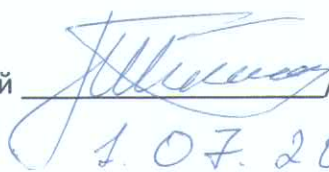
О времени проведения следующего заседания решили договориться позже.

Секретарь

Жохов А.С. 

Жохов А.С.

Утверждаю председательствующий

 Титоренко
1.07.2020г.

Титоренко Г.А.

Аналитическая записка

Оценка проекта организации дорожного движения при предполагаемой реконструкции Октябрьского проспекта (с учетом строительства эстакады).

Изучение проводилось членами Рабочей группы при ОП г/о Люберцы с активным участием жителей города.

(В работе также использованы файлы документации 1/2017-04-1-ПОС4)

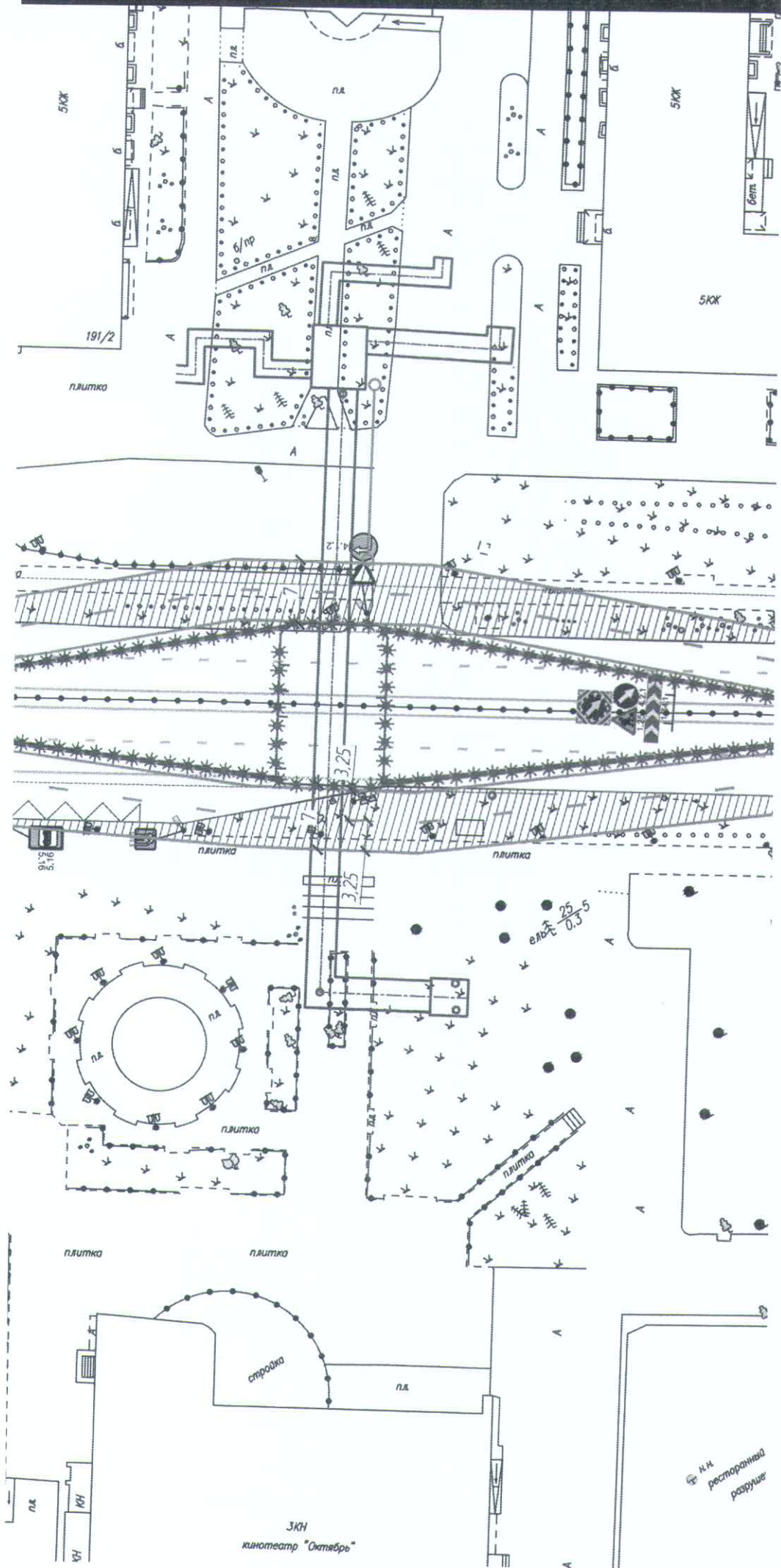
Цель изучения проекта.

1. Во всех представленных заказчиком пояснительных записках отмечается существенное улучшение трафика транспорта, в том числе и в пределах города. В то же время нет четкого и детального анализа движения личного и общественного транспорта по Октябрьскому проспекту и на прилегающих к нему улицах. В этой связи нами был проведен детальный мониторинг на всех узловых участках движения в пределах города при варианте возведения эстакады и увеличения числа резервных полос - дублеров основной магистрали. (Варианты нарушения существующих СНиП и иных нормативных документов будут представлены в последующих документах).
2. В основу изучения были предложены модели проезда жителей города исходя из некоторых реперных точек начала движения и конечных целей движения в пределах города. Особое внимание было уделено основным «проблемным» местам I этапа работ: пересечение ул.Смирновская и Октябрьского проспекта, поворот на Волковскую улицу, соединение ул. Власова и Октябрьского проспекта, дорожная развязка у т/ц «Выходной». В качестве приоритетной задачи было модерирование движения между ул. Комсомольская и ул. Красная как основного пути движения между «Севером» и «Югом» города.
3. В рамках изучения была проведена количественная оценка ныне действующих и планируемых светофорных объектов в городе, перспектива уменьшения их числа с целью улучшения трафика транспорта и удобства для передвижения пешеходов.

При анализе не рассматривались возможные сложности для жителей при проведении работ, в том числе и значительного ограничения передвижения по магистрали. Тем не менее, эти цифры тоже должны быть доступны широкому кругу жителей так как даже временное уменьшение проезжей части улиц приведет к серьезном нарушению трафика.

7 дней - сужение напротив дома 203

14 дней – сужение напротив ТЦ Вега , монтаж временного надземного перехода с уничтожением недавно благоустроенной территории (см. скриншот 10, ниже).



7 дней -- сужение у надземного перехода;
 31 день -- сужение Смирновской;
 14 дней -- сужение Смирновской в сторону Кирова;
 10 дней -- незначительные сужения;
 150 дней -- сужение у Макдоналдса;
 270 дней -- сужение напротив дома 197;
 180 дней -- сужение эстакады Мальчики;
 60 дней -- сужение у Макдоналдса;
 40 дней -- сужение напротив дома 197.

Таким образом, по самым минимальным оценкам 270 дней Октябрьский проспект будет иметь серьезные ограничения в движении.

Вопросы по организации дорожного движения после предполагаемого завершения реконструкции Октябрьского проспекта (файлы документации 1/2017-04-1-ИИ5.1, 1/2017-04-1-ИИ5.2, 1/2017-04-1-ТКР1.2)

Следует отметить, что количество светофорных объектов после реконструкции не уменьшится (см. скриншот 1 ниже). Таким образом, разговор может идти лишь о некотором изменении трафика и его перераспределения на движение по параллельным полосам.

Сохраняются все светофорные объекты: 1- 4-й Люберецкий проезд; 2- 1-й проезд Победителей; 3- ул. Власова; 4- ул. Комсомольская/ул. Красная; 5- ул. Смирновская; 6- ул. Волковский проезд.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

2.5 Светофорные объекты

Проектом предусматривается строительство четырех светофорных объектов:

1. На примыкании ул. Власова к Основному ходу (ПК 23+51.78);
2. На примыкании ул. Красная к Основному ходу (ПК 28+80.42);
3. На пересечении Основного хода (ПК 32+44.75) и ул. Смирновская;
4. На примыкании Волковского проезда к Основному ходу (ПК 36+81.81).

Исполнение дорожных светофоров предусмотрено по ГОСТ Р 52282-2004. Светофорные объекты оборудуются светодиодными светофорами, табло обратного отсчета времени (ТООВ) и устройством звукового оповещения пешеходов (УЗСП). Диаметр линз принят в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004.

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата

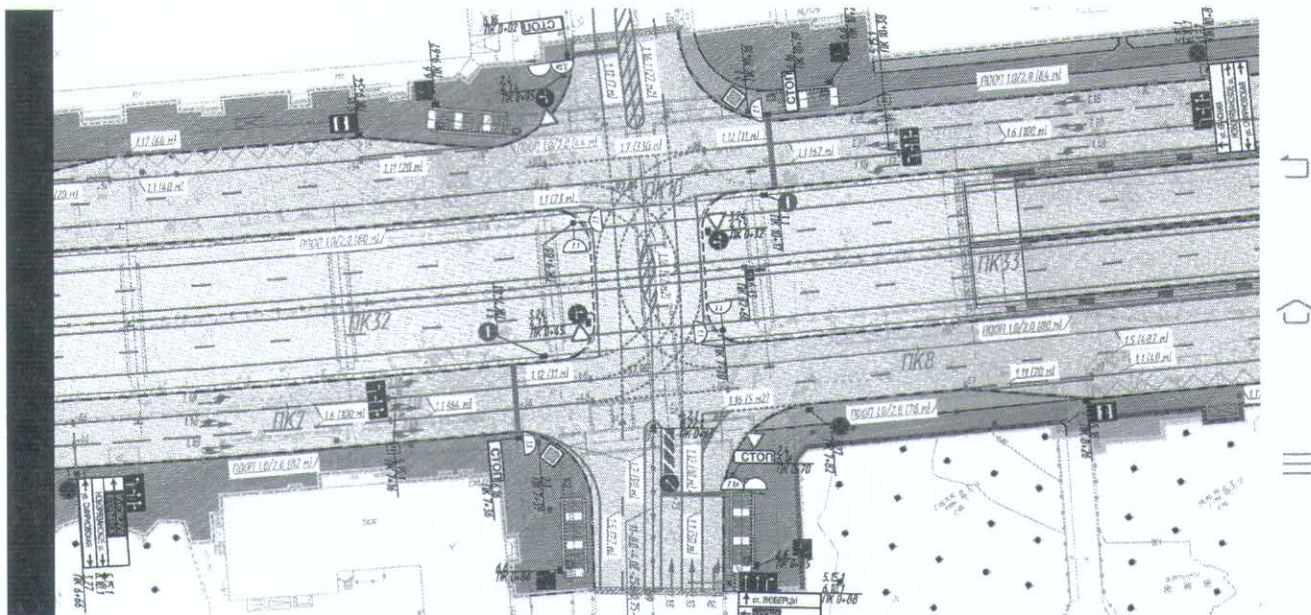
1/2017-04-1-ТКР1.2-ПЗ

Лист
3

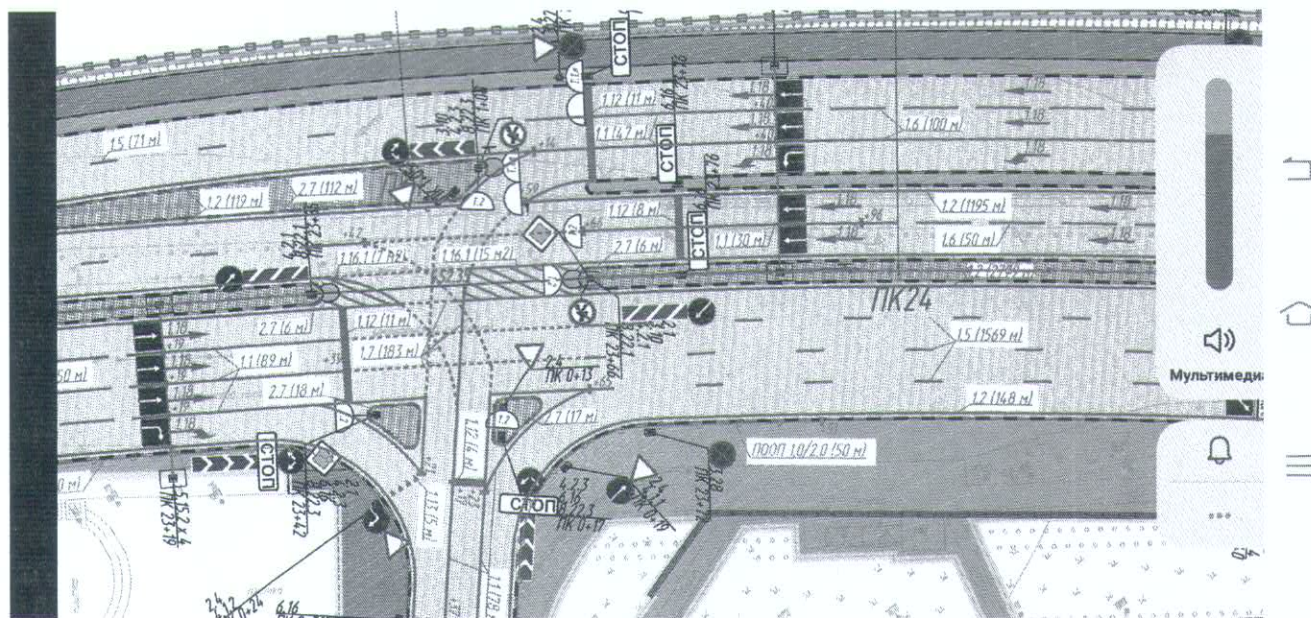
1. Рассмотрим некоторые узловые точки.

А. Вариант движения в сторону Москвы (от Волковского проезда до ул. Власова).

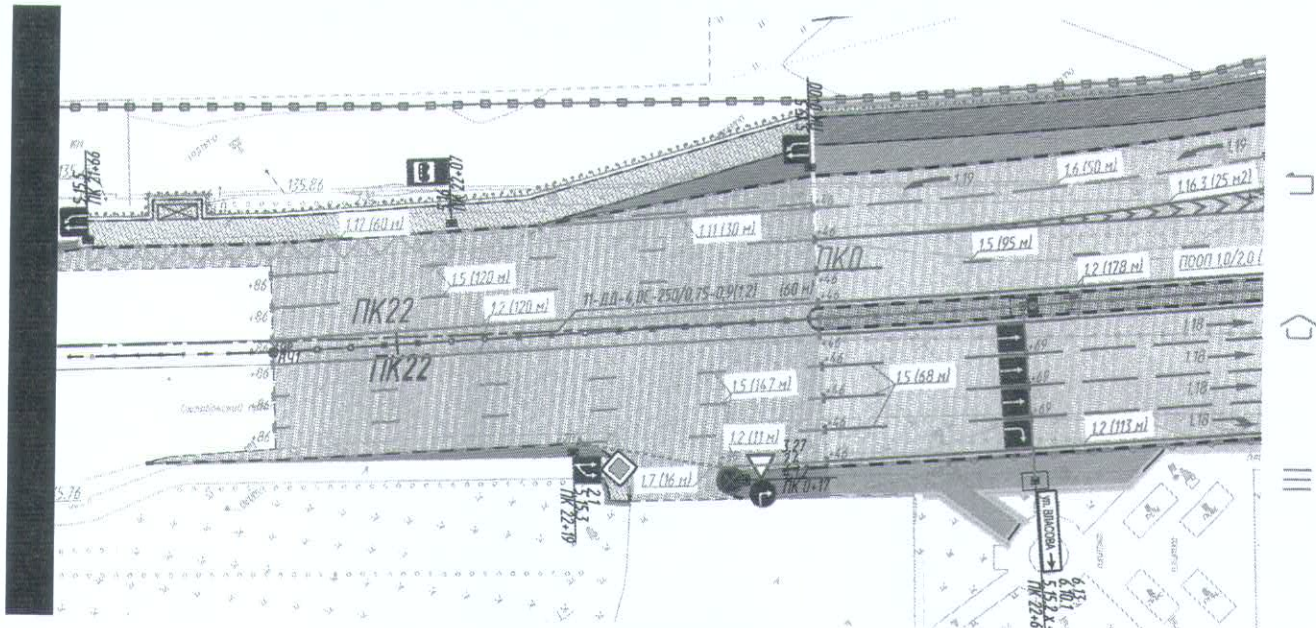
Сохраняется светофор и только одна полоса в сторону Москвы (средняя по факту будет занята поворачивающими на Смирновскую в сторону М5), причем по этой одной полосе будут двигаться водители, которым необходимо попасть и на Красную горку, и на ул. Власова (см. скриншот 6 ниже).



Б. Остаётся светофор (левый поворот) на улицу Власова, поворот возможен только по одной полосе налево — снова место для образования пробки (см. скриншот 7 ниже).

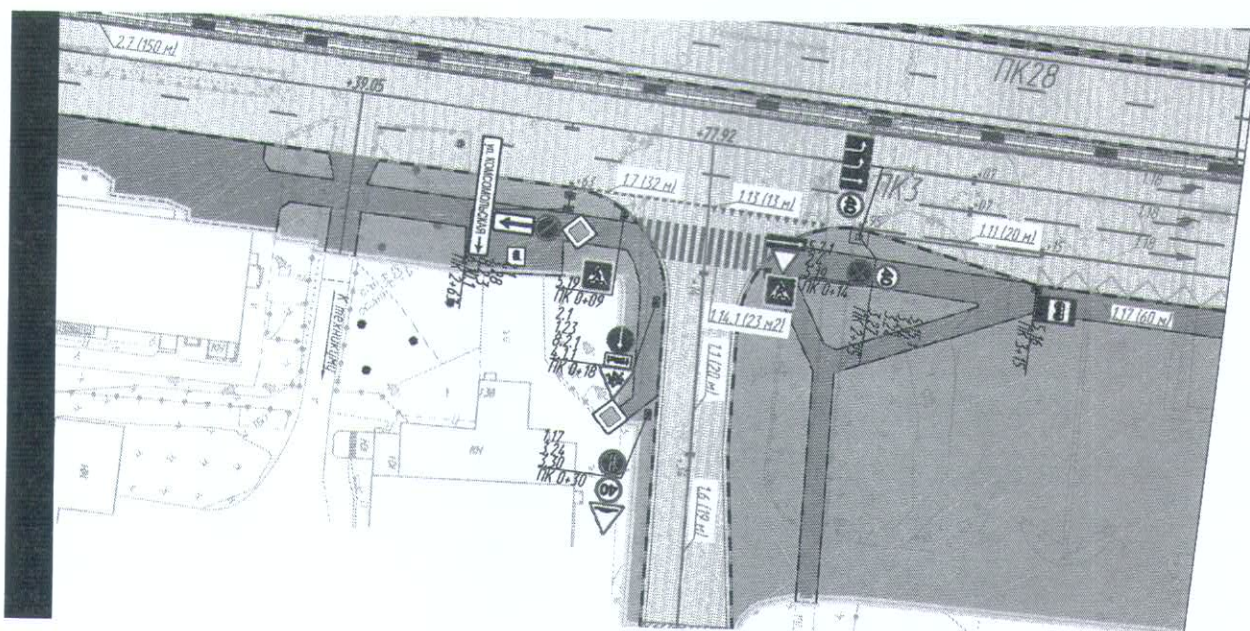


Образуется переход из 4-х полос в три напротив домов 114 и 116 (фактически в 2, т.к. там сразу автобусная остановка, см. скриншот 2 ниже).



2. Перейдем к движению в сторону области (от ул.Власова до «Мальчиков»).

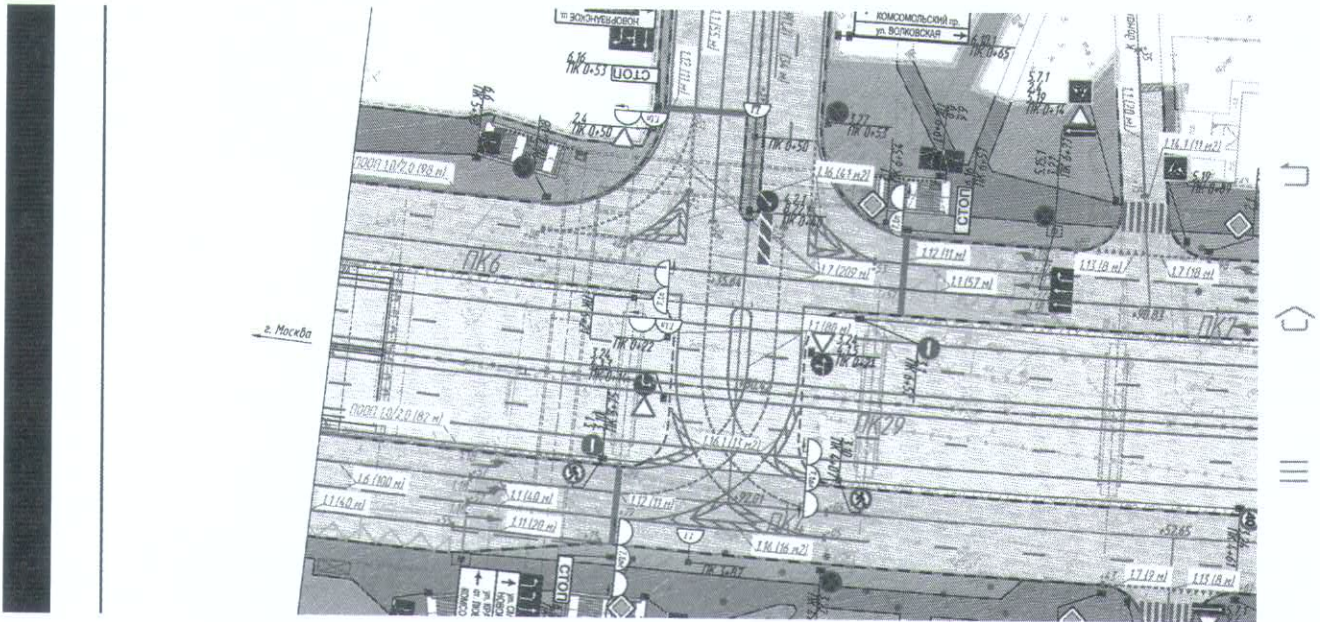
Скриншот 3 -- неудачный выезд с улицы Комсомольская, водители также будут занимать правый ряд для поворота на Красную горку



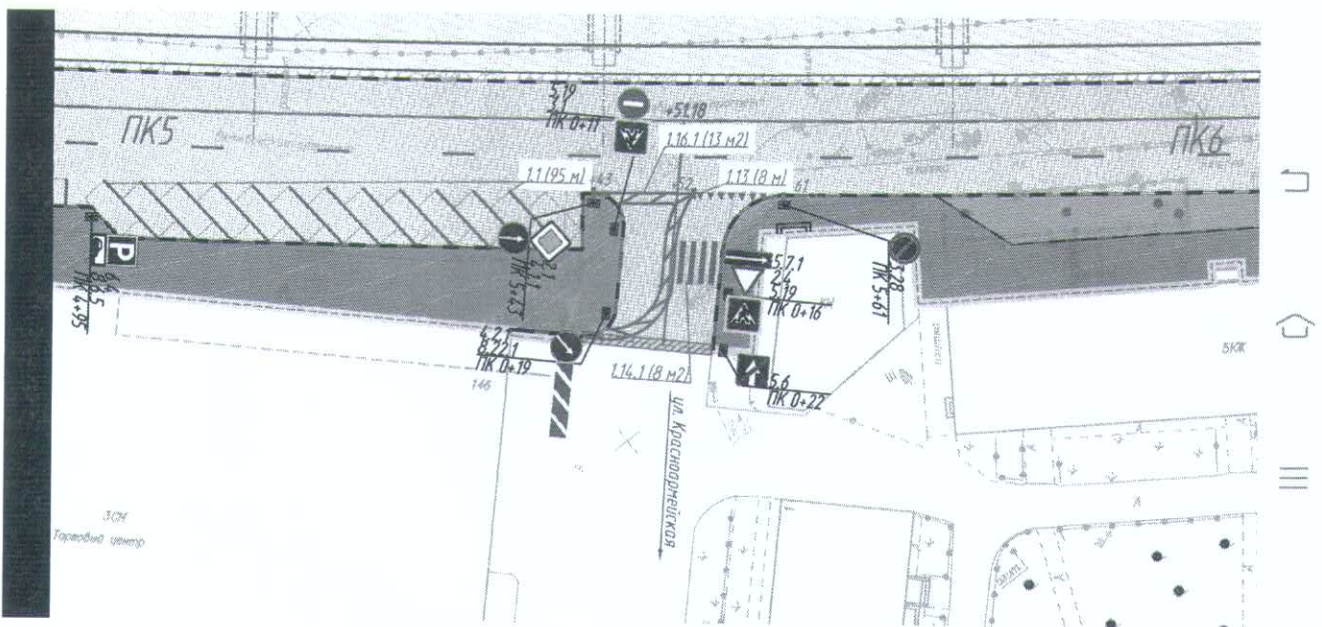
В. Скриншот 4 -- остается светофор и те же узкие места (всего один ряд для движения в область по боковому проезду, после перекрестка с Красной добавляется поток со стороны Красной горки 7-8, целых 2 полосы).

Вывод: При движении транспортного потока со стороны Комсомольского проспекта лишь добавляется одна полоса в сторону Москвы. Поток транспорта, которому нужно повернуть в область или в другие микрорайоны центра проезжают под эстакаду, где попадают в поток транспорта, следующего параллельно эстакаде по боковым полосам, пересекая поток транспорта следующий в сторону Москвы по аналогичным боковым полосам. Таким образом,

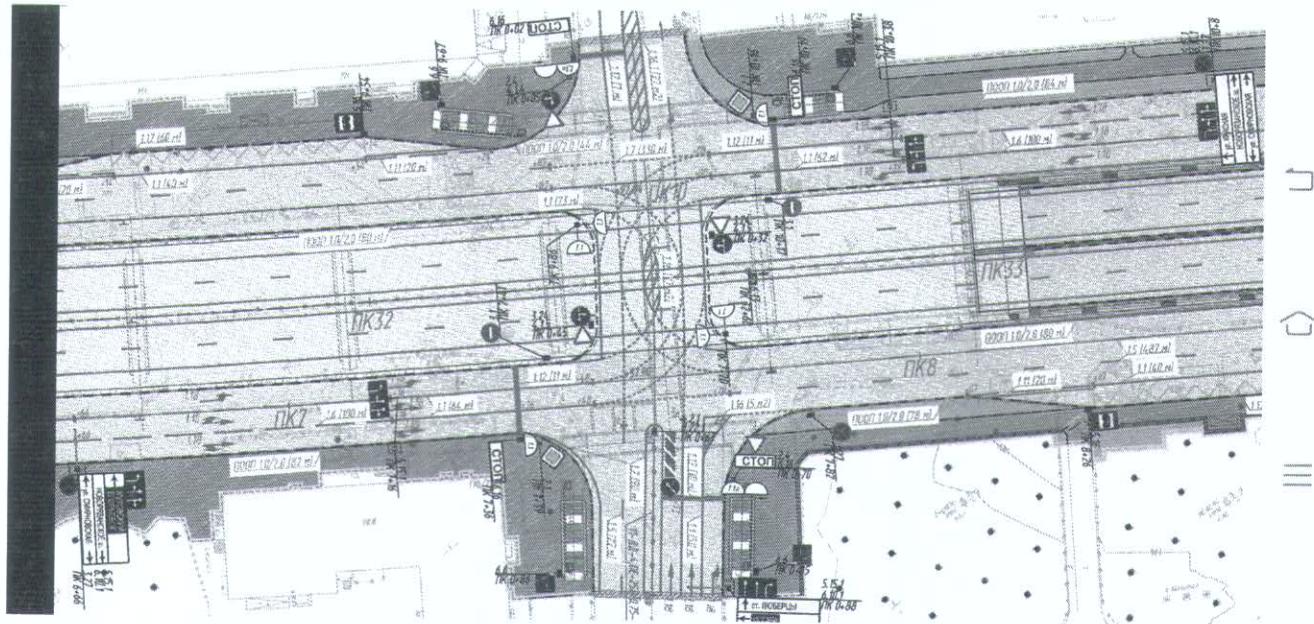
версия о улучшении трафика со стороны и в сторону Комсомольского проспекта оснований не имеет.



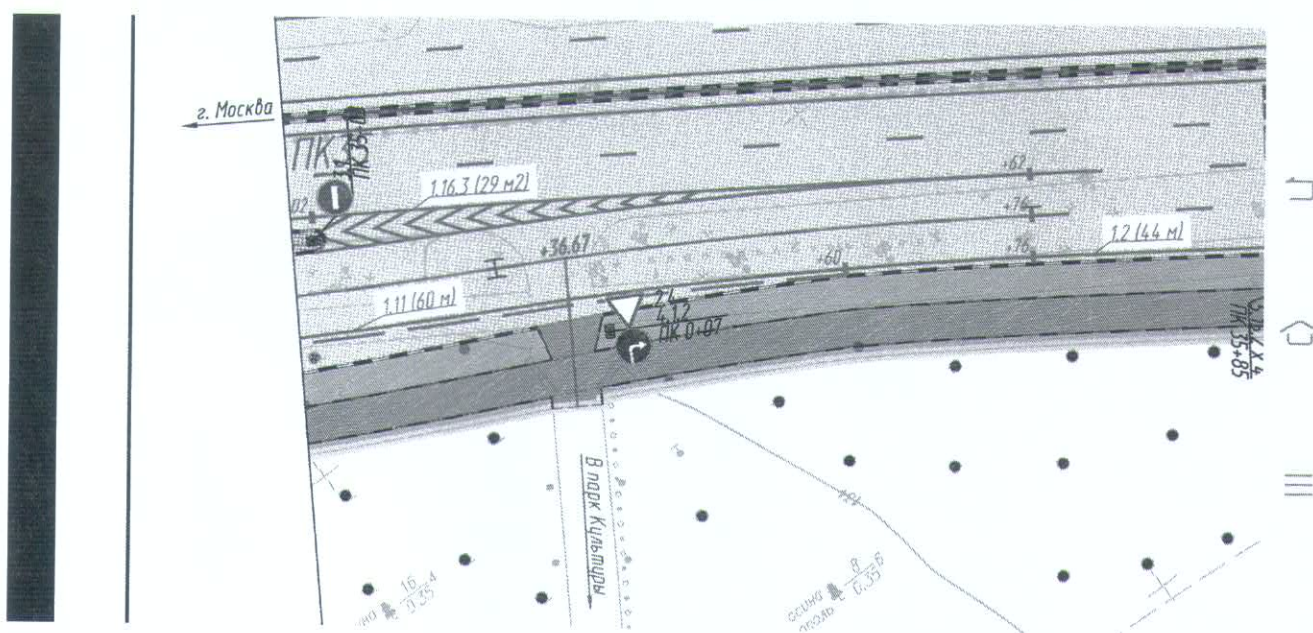
Скриншот 5 -- улица Красноармейская становится односторонней? С Октябрьского проспекта нельзя свернуть?



Г. Скриншот 6 -- сохраняется светофор и одна полоса со Смирновской на боковой проезд Октябрьского проспекта. Выделенное место для автобусов и маршруток минимально -- повторится сегодняшняя ситуация с "хвостом" из маршруток, перекресток также будет заблокирован.



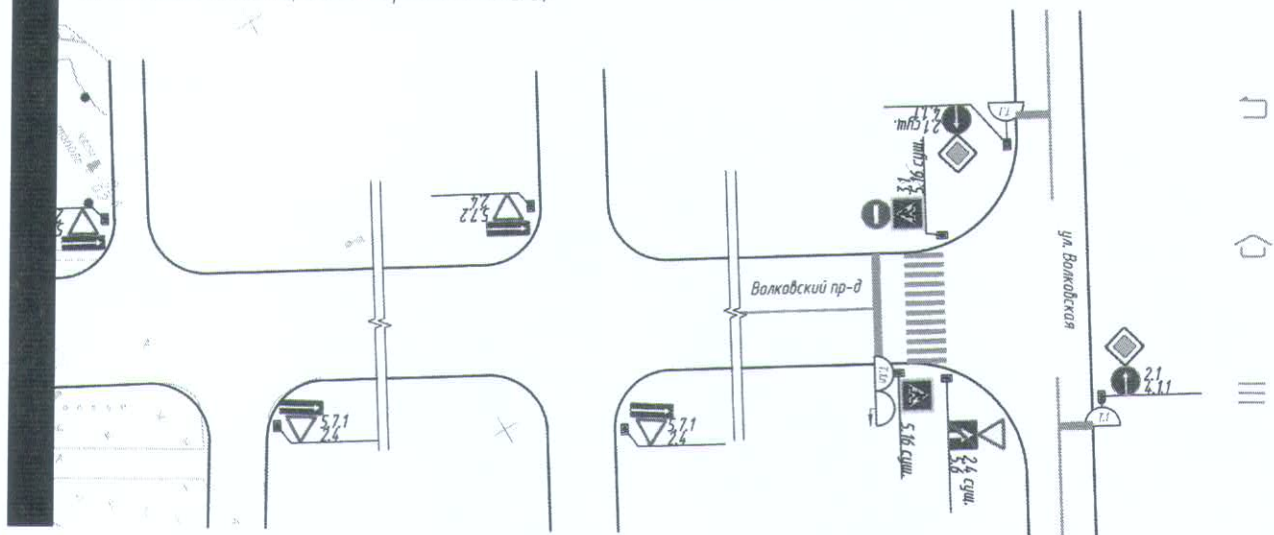
Скриншот 8 -- создаётся бутылочное горлышко: сначала переход из трёх полос бокового проезда в две, затем эти две превращаются в одну полосу основного хода (не забываем про крайний правый ряд для нового разворота под эстакадой «Мальчики»).



Скриншот 9 -- Волковский проезд становится односторонним. Жителям домов с 209 по 189/1 при возвращении домой из Москвы придется разворачиваться на Хлебозаводе. Разворотная петля под эстакадой Мальчики выводит трафик на заведомо перегруженный перекресток перед тоннелем на северную сторону города.

В этой зоне следует отметить и еще одно проблемное место, не связанное с направлением движения транспорта. Здесь будет закрыт наземный пешеходный переход через Октябрьский проспект, что лишает жителей возможности попасть к стадиону, ДК и ПК О. Граждане будут вынуждены идти до подземного перехода около ул. Смирновская и возвращаться к парку по противоположной стороне проспекта. Налицо проблема детских колясок и передвижения инвалидов.

движения в связи с введением одностороннего движения на Волковском проезде
(показаны схематично, в объемы работ включены)



Выводы основаны на следующих моделях.

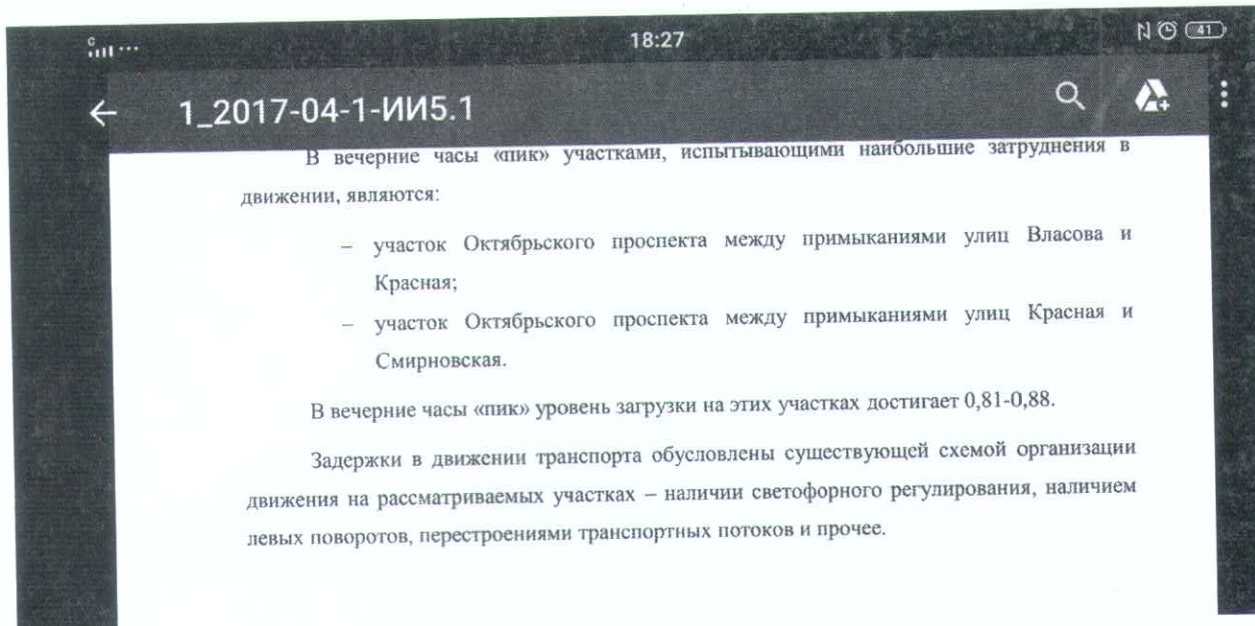
1. Движение в центре города будет осуществляться только по резервным полосам. Планируемая эстакада из трафика исключается полностью.
2. К примеру, проезд со стороны ул. Власова к ул. Смирновская и далее. Эта улица является одной из основных магистралей для выезда из гарнизона, ул. Кирова и др. Мы поворачиваем на резервную полосу направо. Здесь же происходит слияние потоков из центра (поворот на ул. Власова), а также пересечение с потоком транспорта, уходящего в этом месте перед началом эстакады на резервную полосу. Далее в эти полосы вливаются потоки транспорта со стороны ул. Комсомольская. Здесь же происходит следующее пересечение потоков, так как нужно перестраиваться в левые полосы для поворота на ул. Красная. Затем к потоку транспорта на боковых полосах добавляется трафик с ул. Красноармейская. Наиболее проблемная точка вновь сохраняется на пересечении с ул. Смирновская, где в этот поток вливается движение транспорта со стороны ул. Кирова. Таким образом, в этом месте сливаются несколько потоков, добавляя транспорт, следующий со стороны вокзальной площади в область.
3. При движении транспортного потока со стороны Комсомольского проспекта лишь добавляется одна полоса в сторону Москвы. Поток транспорта, которому нужно повернуть в область или в другие микрорайоны центра проезжают под эстакаду, где попадают в поток транспорта, следующего параллельно эстакаде по боковым полосам, пересекая поток транспорта следующий в сторону Москвы по аналогичным боковым полосам. По старой схеме будет происходить и заезд транспорта на ул. Красная – Комсомольский проспект и со стороны центра. Таким образом, версия о улучшении трафика со стороны и в сторону Комсомольского проспекта оснований не имеет.
4. Но ключевой проблемной точкой в этом варианте становится промежуток между окончанием планируемой эстакады и началом эстакады через ж/д Мальчики. Фактически, мы должны совокупить здесь потоки транспорта с эстакады со всеми боковыми полосами. То есть 4 полосы движения

соединить в 2. Опять-таки, учитывая пересечение транспорта с эстакады, который пойдет под эстакаду с потоком транспорта, въезжающего на эстакаду.

5. Аналогичная ситуация прослеживается и по полосам движения из области в центр.
6. Правомочен вывод, что транспортное движение в пределах города только ухудшится. Планируемая эстакада лишь обострит проблему, так как мы, практически, перераспределяем 4 полосы трафика эстакады лишь для транзитного проезда, уменьшая возможности внутригородского движения.
7. Но версия улучшения транзитного трафика за счет эстакады тоже не состоятельна, так как мы эти потоки загоняем в узкие места эстакады Мальчики и на Хлебозаводе (дальнейшие точки, типа пересечения с Егорьевским шоссе пока не рассматриваем).
8. Не имеет никаких доказательств версия, что данная эстакада уменьшит транспортный поток на 30% по сравнению с нынешним, так как за счет эстакады, якобы, удастся пропускать транзитный поток из Москвы. Сторонникам этой теории советуем вспомнить курс физики, в частности закон сообщающихся сосудов. Он гласит: «...В сообщающихся сосудах уровень однородных жидкостей, считая от наиболее близкой к поверхности земли точки, равны». Если взять за эту точку Москву и две транспортные трубки: Октябрьский проспект и Новорязанское шоссе, то любое уменьшение потока по проспекту тут же (в том числе и помощью Яндекс – Навигатора) перенаправит транспортный поток именно сюда. Таким образом, мы имеем еще большие шансы увеличить общее количество транспорта, проходящего через г/о Люберцы. Просим сторонников строительства эстакады внимательно проанализировать и этот факт.
9. Считаю, что все изложенные вопросы целесообразно обсудить на всех уровнях, в первую очередь с жителями, которые должны знать реальную, а не декларативную картину реконструкции Октябрьского проспекта.

Приложение. Некоторые вопросы по ссылкам, которые были изложены заказчиком как обоснование значимости и перспективности предлагаемого проекта.

На странице 129 (файл 1/2017-04-1-ИИ5.1) указано, что (цитата) «Задержки в движении транспорта обусловлены существующей схемой организации движения на рассматриваемых участках – наличии светофорного регулирования, наличием левых поворотов, перестроениями транспортных потоков и прочее.» (см. скриншот ниже).



Как показано выше, ни одна из этих проблем реконструкцией не решается – они лишь усугубятся и останутся «на 1-м этаже» линейного объекта. Т.е. получается, что проект рассчитан на превращение линейного объекта лишь в «вылетную» магистраль, что противоречит декларированным целям (см. ниже скриншот страницы 5 файла 1/2017-04-1-ИИ5.2).

1. Описание роли и места рассматриваемого объекта в перспективе

Роль и место рассматриваемого линейного объекта в перспективе определена документами территориального планирования Московской области и городского округа Люберцы:

- Схемой территориального планирования Московской области – основных положений градостроительного развития, утвержденной постановлением Правительства Московской области от 11.07.2007 № 517/23;
- Схемой территориального планирования транспортного обслуживания Московской области, утвержденной постановлением Правительства Московской области от 25.03.2016 № 230/8;
- проектом Генерального плана городского округа Люберцы Московской области.

Автомобильная дорога общего пользования регионального значения Москва – уковский (улица Октябрьский проспект в границах г. Люберцы) в перспективе будет являться элементом магистральной улично-дорожной сети г. Люберцы и Московской области, выполняя следующие функции:

- обеспечивать выход магистральной улично-дорожной сети г. Люберцы на внешние автомобильные дороги;
- обеспечивать связность магистральных улично-дорожной сетей г. Люберцы и г. Москвы;
- обеспечивать транспортные связи между центром города, жилыми и промышленными районами, общественными центрами.

2. Перечень данных от организаций, использованных при создании прогнозной модели

В документации встречаются ссылки на методички Министерства транспорта при разработке проекта, однако официальный ответ гласит, что Минтранс не привлекался к разработке (все делалось силами Московской области).


**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНТСТВО
(РОСАВТОДОР)**
Земляной ул., д. 4, Москва, 125083
Телефон: (495) 870-00-01 факс: (495) 870-07-13
E-mail: info@rosavto.ru, http://www.rosavto.ru

пр-кт О РОСАВТОДОР
г. Люберцы исх. № 02-32/7681
140005 от 12.03.2020

№ 12-32/7681
На № _____ от _____

О рассмотрении обращения гр. [REDACTED], по
вопросу строительства эстакады в г. Люберцы
Московской области

Уважаем[REDACTED]!

Управление строительства и эксплуатации автомобильных дорог
Федерального дорожного агентства в соответствии с письмом Управления
Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и
организаций от 11.03.2020 № А26-09-21341831-CO1 рассмотрело Ваше обращение
по вопросу строительства эстакады в районе Октябрьского проспекта г. Люберцы
Московской области и сообщает.

В соответствии с пунктом 1 статьи 15 Федерального закона от 8 ноября 2007 г.
№ 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской
Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской
Федерации» (далее - Федеральный закон № 257-ФЗ) к компетенции Федерального
дорожного агентства относится осуществление дорожной деятельности в
отношении автомобильных дорог общего пользования федерального значения,
перечень которых утвержден постановлением Правительства Российской
Федерации от 17 ноября 2010 г. № 928 (за исключением автомобильных дорог
федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной
компании «Российские автомобильные дороги»).

Указанный в обращении Октябрьский проспект в г. Люберцы Московской
области не является автомобильной дорогой общего пользования федерального
значения.

В соответствии с пунктами 2 и 3 статьи 15 Федерального закона № 257-ФЗ
осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог
регионального или межмуниципального, местного значения обеспечивается

уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, в данном случае – правительством Московской области.

В связи с изложенным Управлением Президента Российской Федерации по работе с обращениями граждан и организаций копия Вашего обращения в установленном порядке направлена в правительство Московской области.

Заместитель начальника
Управления
строительства и
эксплуатации
автомобильных дорог



А.В. Пчелин

Дополнительный вопрос.

Количество полос в боковых проездах должно быть не больше двух (см. цитату ниже).

5.5.19 Количество полос движения на боковых проездах следует определять расчетом, но принимать не более трех полос при наличии выделенной полосы для НПТОП и не более двух полос при отсутствии такой полосы.

Сейчас в проекте три – значит ли это, что крайние полосы предназначены для общественного транспорта как выделенные полосы? На схеме движения это никак не обозначено. Если да, то в таком случае проходимость выездов с улиц Смирновская, Комсомольская, Власова уменьшится, а не увеличится. Если нет, то боковые проезды спроектированы с нарушением свода правил.

Забавно
проезд ко ну, как
нужно все же
Т. О. 7. 20 20 1.
Н. В.
1. А