

**Рекомендации**  
**Общественной палаты Российской Федерации**  
**по итогам круглого стола по вопросам поиска решений транспортных**  
**проблем городского округа Королев без ущерба национальному парку**  
**«Лосиный остров»**

17 марта 2025 года

г. Москва

В Общественной палате Российской Федерации (далее – Общественная палата) в рамках исполнения подпункта «г» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 12 февраля 2025 года № Пр-292 состоялся круглый стол по вопросам поиска решений транспортных проблем городского округа Королев без ущерба национальному парку «Лосиный остров» (далее – круглый стол, мероприятие, обсуждение).

Организаторами круглого стола выступили Комиссия Общественной палаты по экологии и устойчивому развитию, Комиссия Общественной палаты по территориальному развитию, городской среде и инфраструктуре, Координационный совет при Общественной палате по экологическому благополучию и развитию практик нефинансовой публичной отчетности.

В мероприятии приняли участие члены Общественной палаты, Общественной палаты Московской области и общественных палат других субъектов Российской Федерации, представители федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Московской области, Глава городского округа Королев, а также представители инициативных групп жителей городских округов Королев и Мытищи, профильных общественных объединений, научного и экспертного сообществ.

Участники круглого стола обсудили транспортные проблемы городского округа Королев Московской области и перспективы их решения с учетом экологических и градостроительных факторов, рассмотрели варианты, направленные на достижение баланса интересов всех сторон, уделили особое внимание вовлечению жителей и представителей научного сообщества в процесс определения наиболее оптимального решения.

В 2025 году Президент Российской Федерации поручил Правительству Московской области и Общественной палате разработать варианты решения транспортных проблем городского округа Королев и представить предложения с учетом мнения его жителей<sup>1</sup>. Данное поручение стало логическим продолжением обсуждений, начатых в 2024 году, направленным на поиск компромиссных решений, которые обеспечат развитие транспортной инфраструктуры городского округа Королев без ущерба для экологической стабильности его и прилегающих к нему территорий.

1. В рамках обсуждения Глава городского округа Королев Трифонов И.В. представил доклад *о текущем состоянии транспортной системы города*. Так, в последние годы в городе проводится комплексное развитие транспортной инфраструктуры, включающее модернизацию железнодорожной сети, увеличение количества автобусных маршрутов и введение выделенных полос для общественного транспорта.

Данные меры способствовали экономическому росту, создав благоприятные условия для привлечения инвестиций и ввода новых предприятий в эксплуатацию. Модернизация транспортной сети повысила доступность промышленных зон и деловых центров, что впоследствии стимулировало рост занятости и увеличение налоговых поступлений в бюджет городского округа. Указанные меры позволили сократить «маятниковую» миграцию (регулярные ежедневные перемещения граждан из одного населенного пункта в другой) более чем на 6 тыс. человек в сутки. Тем не менее, проблемы перегруженности транспортной сети городского округа Королев сохраняют свою актуальность по следующим причинам.

Центральная часть города, где проживают порядка 40 тыс. человек, испытывает критическую транспортную нагрузку, поскольку основной поток въезжающих через центральную часть города продолжает движение в восточные микрорайоны. Вместе с тем пропускная способность транспортного коридора по улице Пионерской (расположенной в центральной части города) составляет 2 400-

---

<sup>1</sup> Подпункт «г» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации от 12 февраля 2025 года № Пр-292.

2 600 автомобилей в час, определяемая узлом «Пионерская-Терешковой», однако транспортный спрос систематически превышает этот показатель. В результате в вечерний пиковый период перегрузка улично-дорожной сети наблюдается в течение 7-8 часов, движение по улице Пионерской занимает от 1 часа до 1 часа 40 минут, длина заторов (пробок) достигает 2 км и более, скопление транспорта начинается в 15:00 часов (два года назад – в 17:00). При этом более 60% транспортного потока, достигнув центра города, продолжает движение в восточном направлении, что способствует дополнительной нагрузке на существующие транспортные коридоры.

Для поиска выхода из сложившейся ситуации была создана рабочая группа с участием жителей и представителей предприятий, в ходе заседаний которой было обобщено более 70 предложений по решению сложившихся транспортных проблем, среди которых: расширение улицы Пионерской; реконструкция и строительство дороги по Водопроводной аллее с выходом на улицу Калининградскую; строительство эстакады от Ярославского шоссе с двухуровневой развязкой над улицей Пионерской; введение реверсивного движения; создание выделенных полос для общественного транспорта, а также комплекс мер по развитию качественного общественного транспорта, регулированию парковочной политики, градостроительным решениям, снижению «маятниковой» миграции, реконструкции железнодорожных станций и запуску Московского центрального диаметра – МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий»<sup>2</sup>.

2. По информации, представленной участниками обсуждения – разработчиками комплексной схемы организации дорожного движения в городском округе Королев, *для развития транспортной сети городского округа Королев были определены два приоритетных варианта.*

Первый вариант предусматривает *создание северного въезда с использованием существующей развязки Ярославского шоссе и строительство путепровода через железнодорожные пути над станцией «Подлипки-Дачные».*

---

<sup>2</sup> Проектирование МЦД-5, для запуска которого планировалось построить тоннели и ряд станций под землей в центре столицы, приостановлено. / URL: <https://tass.ru/ekonomika/22370215>.

Данный вариант может обеспечить альтернативный доступ в центральную часть города, но не решит проблему перегруженности коридоров через Акуловский водоканал (улица Пионерская) и улицу Циолковского. Пропускная способность создаваемого коридора составит 850 автомобилей в час, а рост пропускной способности для потока в обход центра города составит 200 автомобилей в час. Длина маршрута от моста через реку Яуза на Ярославском шоссе до улицы Коммунальной составит 10,1 км, а срок реализации данного проекта – более 6 лет.

По информации участников круглого стола, реализация проекта потребует провести выкуп 21 земельного участка, минимум 240 гаражных боксов (при дальнейшей проработке количество затрагиваемых боксов может достичь 700) и изъятие части Мемориала Победы, частичное изъятие территории Аллеи Героев, а также изъятие земель государственного лесного фонда и части земель возле храма Священномученика Владимира, а также может затруднить развитие пассажирского железнодорожного движения в будущем.

Кроме того, данный проект не предоставляет ответа на транспортный запрос большей части жителей, проживающих после линии Акуловского водоканала, то есть в восточной части города – на проспекте Королева, проспекте Космонавтов и далее, а также делает невозможным реконструкцию и создание третьего и четвертого главного железнодорожного пути Болшевского направления. При реализации данного проекта также затрагивается территория градообразующего режимного предприятия ПАО РКК «Энергия», что вызывает категорическое несогласие предприятия с реализацией данного варианта.

Второй вариант предусматривает организацию *въезда по Водопроводной аллее* посредством реконструкции и строительства дороги через Лосиный остров и выход на улицу Калининградскую, что обеспечит полноценный обход центра города. Длина маршрута от моста через реку Яуза до улицы Коммунальной составит 7 км, срок реализации проекта – 3 года.

При этом представленные в ходе круглого стола экспертные оценки пропускной способности данного варианта различаются.

Так, по некоторым оценкам, расчетная пропускная способность двухполосной дороги через территорию национального парка «Лосиный остров» в одном направлении не превысит 928 легковых автомобилей в час, а с учетом возможных ограничивающих факторов может быть еще ниже. Таким образом, реализация данного проекта может увеличить общую пропускную способность въездов в город не более чем на 15-20%, что не позволит в полной мере устранить проблему заторов в пиковые часы.

По мнению других экспертов транспортно-логистической отрасли, въезд по Водопроводной аллее увеличит пропускную способность создаваемого коридора, а также пропускную способность для потока в обход центра города на 1 800 автомобилей в час, что позволит значительно сократить систематически образующиеся транспортные очереди на въезде в город по Ярославскому шоссе и улице Пионерской и впоследствии приступить к последующему расширению и реконструкции улицы Пионерской в наиболее короткие сроки.

3. Помимо этого, проект устройства *въезда по Водопроводной аллее затрагивает территорию национального парка «Лосиный остров»* (в зонах, предназначенных для рекреационного и хозяйственного использования).

Эксперты отметили, что строительство дороги через национальный парк «Лосиный остров» может повлечь за собой нарушение положений федеральных законов от 14 марта 1995 года № 33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях», от 10 января 2002 года № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», от 24 апреля 1995 года № 52-ФЗ «О животном мире», Земельного и Лесного кодексов Российской Федерации.

Присутствовавшие на круглом столе представители Минприроды России высказали готовность дать экспертную оценку проекта, когда проектная документация будет разработана и представлена.

Также участники круглого стола высказали опасение, что реализация данного проекта создаст прецедент устройства автомобильной дороги через территорию национального парка, что в перспективе может привести к

тиражированию подобных решений, создающих угрозу сохранности особо охраняемых природных территорий России.

В частности, по мнению некоторых участников обсуждения, реализация данного проекта не будет способствовать устранению первопричин транспортных затруднений, однако может послужить основанием для появления аналогичных инициатив со стороны жителей других населенных пунктов, сталкивающихся с транспортными проблемами, что, в свою очередь, может привести к росту рисков утери значительного количества (или частей) особо охраняемой территории национального парка «Лосиный остров».

4. Одновременно с этим участники обсуждения обратили внимание, что *жители соседнего городского округа Мытищи, территория которого затрагивается проектом строительства по Водопроводной аллее, также должны быть подключены к процессу обсуждения трассировки* (при общественном обсуждении в 2024 году доступ к ним на Едином портале государственных и муниципальных услуг предоставлялся только жителям городского округа Королев<sup>3</sup>).

5. Ряд участников круглого стола в свою очередь отметили, что *оба предложенных варианта – северный въезд и реконструкция Водопроводной аллеи – ориентированы на временное решение проблемы перегрузки улицы Пионерской и не решают вопрос комплексного развития транспортной системы городского округа в перспективе ближайших 10-15 лет*. В частности, не рассмотрены вопросы интеграции с МЦД-5, а также новые варианты развития общественного транспорта и поиска альтернативных маршрутов в обход особо охраняемых природных территорий.

Участники круглого стола отметили, что модернизация железнодорожных станций, в частности, «Подлипки-Дачные» или «Болшево», и увеличение частоты движения поездов могли бы сократить автомобильный трафик еще на несколько тысяч человек в сутки, однако в настоящее время отсутствует проработанная

---

<sup>3</sup> <https://pos.gosuslugi.ru/lkp/discussions/poll/398822/>

концепция данного решения и ее экспертная оценка. Между тем, опыт города Москвы по запуску МЦД-1 и МЦД-2<sup>4</sup> показал, что развитие пригородного железнодорожного сообщения способно снизить автомобильный трафик на прилегающих магистралях и является хорошей альтернативой строительству новых автомобильных дорог.

Кроме того, были предложены варианты, способные улучшить транспортную ситуацию в краткосрочной перспективе, в частности, обустройство левосторонних и правосторонних карманов для поворотов, расширение и спрямление дорог, организация круговых разворотов на перекрестках, установка светофоров с учетом транзитного движения, переразметка проезжей части, внедрение светофоров по требованию, строительство надземных пешеходных переходов, введение одностороннего движения, в том числе для маршрутных транспортных средств, и другие меры. Также были упомянуты внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением, создание «грузового каркаса» для исключения движения большегрузного транспорта по городским улицам, а также развитие инфраструктуры для велотранспорта и средств индивидуальной мобильности.

Участники мероприятия отметили также необходимость проработки разнообразных вариантов развития общественного транспорта, в том числе создания сети скоростных автобусных маршрутов, перенаправления автобусного движения к разным станциям Московского метрополитена, внедрения системы перехватывающих парковок<sup>5</sup> у железнодорожных станций. По информации общественных экспертов, в городах с похожими транспортными проблемами, к примеру в городе Реутове, внедрение перехватывающих парковок у станций МЦД и Московского метрополитена позволило сократить число личных автомобилей,

---

<sup>4</sup><https://stroi.mos.ru/news/ieshchie-shiest-stantsii-poiavitsia-na-mtsd-1-i-mtsd-2-k-2024-ghodu#:~:text=21%20ноября%202019%20года%20запустили,4%20«Калужско%2DНижегородский»>.

<sup>5</sup> Перехватывающие парковки размещены в непосредственной близости от наиболее востребованных станций метрополитена, Московского центрального кольца и московских центральных диаметров. Данные объекты предоставляют возможность владельцам автотранспортных средств оптимизировать время в пути, позволяя оставить автомобиль на парковке и продолжить передвижение с использованием общественного транспорта. / URL: <https://parking.mos.ru/parking/barrier/interceptors/>.

въезжающих в центр. Подобные меры могли бы дополнить или даже частично заменить строительство новых трасс.

Помимо этого, представляется целесообразным рассмотреть возможность расширения Щелковского шоссе, что существенно могло бы снизить транзитный трафик через город от Ярославского шоссе до улицы Горького (поселок Валентиновка). Данная мера, по оценкам ряда экспертов, способна уменьшить нагрузку на улицу Пионерскую и сократить время, проводимое в заторах. Однако, по мнению других экспертов транспортно-логистической отрасли, эта мера не приведет к существенному изменению и сократит время пребывания в пробке всего на 10-13 минут.

Участники круглого стола отметили, что при решении транспортных проблем городского округа Королев представляется целесообразным опираться на потенциал интеграции с крупными проектами, в том числе МЦД-5, эффективное развитие общественного транспорта и поиск обходных маршрутов.

6. Участники обсуждения высказали мнение, что решение транспортных вопросов городского округа Королев должно быть синхронизировано с градостроительной политикой, концепцией развития Королева как наукограда. В частности, было отмечено, что активная застройка коммерческим жильем усиливает «маятниковую» миграцию, увеличивая нагрузку на дороги в часы пик и превращая городской округ Королев из наукограда в «спальный» район.

В этой связи было предложено ограничить многоэтажное строительство и установить запрет на застройку вблизи от автомобильных дорог, препятствующую их расширению. В свою очередь, осуществление нового строительства, например в целях замещения ветхого и аварийного жилого фонда, было предложено продолжить на участке в 53 га (Земляничное поле) в границах городского округа Пушкинский (между городским округом Королев и Ярославским шоссе) с самостоятельным выездом<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> По информации общественных экспертов, Исполнительный комитет Московского областного Совета народных депутатов еще в 1991 году планировал присоединить к городу Калининграду (ныне городской округ Королев) земли Земляничного поля (под многоэтажное строительство), Бурковского и Валентиновских полей (для индивидуального жилого строительства).



7. По итогам обсуждения его участники согласились с необходимостью *создания рабочей группы*, включающей представителей администраций городских округов Королев и Мытищи, инициативных групп их жителей, научного сообщества, а также органов исполнительной власти Московской области, для разработки комплексной стратегии развития транспортной системы рассматриваемых территорий. Данная рабочая группа, по мнению общественных экспертов, должна обеспечить проведение детального анализа транспортных потоков, экологических последствий и альтернативных решений, а также учесть интересы всех заинтересованных сторон.

Учитывая изложенное, а также потребность в обеспечении долгосрочного и устойчивого решения транспортных проблем с сохранением экологического баланса на рассматриваемых территориях, *Общественная палата рекомендует следующее.*

**Правительству Московской области, Администрации городского округа Королев** рассмотреть возможность:

1. Привлечения к решению транспортных проблем представителей научного и экспертного сообщества, в том числе для проведения:

1) анализа текущего трафика по улицам Пионерской, Калининградской и Горького, а также моделирования воздействия планируемых вариантов строительства транспортной инфраструктуры на биоразнообразие и экологическую стабильность особо охраняемых территорий с опубликованием и общественным обсуждением результатов проведенных исследований;

2) расчетов, обосновывающих социально-экономический эффект и бюджетную нагрузку реализации планируемых вариантов строительства транспортной инфраструктуры, для выработки оптимальных вариантов решения транспортной проблемы городских округов Королев и Мытищи.

2. Привлечения Администрации городского округа Мытищи и жителей муниципальных образований к процессу обсуждения и принятия решений по разработке комплексной стратегии развития транспортной системы рассматриваемых территорий, включая проведение публичных обсуждений и учет

их предложений при определении приоритетных направлений развития транспортной инфраструктуры.