

10.02.2021 № 271

на № _____ от _____

Правительство Москвы

Правительство РФ

Госкорпорация «Росатом»

Администрация Президента РФ

Московский городской суд

копия ФСБ России

копия МЧС России

Тема: *Механизм реализации инфраструктурных проектов*

Касаемо Правительства Москвы

Москомархитектура

[Письмо Москомархитектуры от 30.12.2020 №МКА-20-21998/0-1](#) сообщает, что в процессе рассмотрения [обращения от 15.12.2020 №266](#) потребовалось дополнительное время, обращение направлено на рассмотрение в ГАУ «Институт Генплана Москвы» и о результатах рассмотрения будет информация дополнительно.

Информирую, что согласно части 2 статьи 12 Федерального закона от 02.05.2006 №59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» в исключительных случаях, а также в случае направления запроса, предусмотренного частью 2 статьи 10 настоящего Федерального закона, руководитель государственного органа или органа местного самоуправления, должностное лицо либо уполномоченное на то лицо вправе продлить срок рассмотрения обращения не более чем на 30 дней, уведомив о продлении срока его рассмотрения гражданина, направившего обращение.

[Письмо Москомархитектуры от 28.01.2021 №МКА-20-21998/0-2](#) сообщает:

1. Развитие систем и объектов транспортной инфраструктуры, в том числе внеуличного транспорта, осуществляется на основании Генерального плана города Москвы, утвержденного Законом города Москвы от 05.05.2010 №17 «О Генеральном плане города Москвы».

Ответ.

Вновь вынужден сообщить, что в указанном Генеральном плане содержится противоречивая информация: трассировка экспресс-линии метрополитена содержащаяся на страницах 387, 388, 392, 393, 394 книги 3 «Карты, схемы территориального планирования города Москвы» Генерального плана не отражена на странице 54 приложения к закону города Москвы от 15.03.2017 №10 «О

внесении изменений в Закон города Москвы от 5 мая 2010 года № 17 «О Генеральном плане города Москвы». Указанная правовая коллизия является предметом [административного судебного иска](#).

Таким образом, ссылка на Генеральный план несостоятельна.

2. В части предложения о строительстве трамвайной линии от Лубянской площади до ст. м. «Лесопарковая»: по информации ГАУ «Генплана Москвы» целесообразность создания предлагаемой линии легкого рельсового транспорта (далее – ЛРТ) неочевидна, поскольку действующие маршруты наземного транспорта справляются с имеющимися нагрузками. Открытие движения магистральных маршрутов (М4 и М1) по Ленинскому проспекту не только повысило качество транспортного обслуживания на предлагаемом участке, но и обеспечило значительно более широкий охват территории.

Ответ.

Вынужден отметить, что [Концептом дополнений Транспортной системы Москвы](#) (далее **Концепт**), направленным на рассмотрение вместе с [обращением от 15.12.2020 №266](#), предлагалась линия скоростного трамвая «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД» (далее **Линия ЛРТ**), а не трамвайная линия, как указано в письме Москомархитектуры. Отличие заключается в обеспечении обособленного полотна Линии ЛРТ, позволяющего гарантировать время доставки пассажиров от МКАД до Лубянки в пределах 24 минут.

Прошу Москомархитектуру предоставить расчеты, доказывающие, что «магистральные» маршруты М1 и М4 справляются с нагрузками, а также указать критерии, в соответствии с которыми произошло увеличение качества обслуживания и расширение охвата территории.

Обращаю внимание Москомархитектуры, что в мировой практике городского транспорта одним из ключевых параметров эффективного городского транспорта является эксплуатационная скорость движения по маршруту, определяющее время поездки и зависящая от конструкционной скорости подвижного состава, частоты остановок и помех в движении. Указанные Москомархитектурой маршруты М1 и М4 представляют собой замену ранее действовавших в последние 40 лет на Ленинском проспекте маршрутов троллейбуса 33, 62 с тем же числом остановок (каждые 300-500 м), на тех самых местах.

Замена на более современный подвижной состав не дает повода перевести маршруты М1 и М4 в разряд магистральных, поскольку время поездки не увеличено: подвижной состав двигается хоть и по выделенной, но по крайней правой полосе, что не устраняет помехи правых поворотов автомобилей на примыкающие к Ленинскому проспекту улицы.

Таким образом, упомянутые Москомархитектурой М1 и М4 могут считаться межрайонными подвозящими маршрутами. На роль магистрального маршрута может с большей обоснованностью претендовать 144 маршрут, курсирующий от Китай-города до ст. м. «Теплый стан» с увеличенными интервалами остановок.

Однако и данный маршрут сильно проигрывает Линии ЛРТ во времени движения, поскольку также как и М1 и М4 двигается в крайней правой полосе и имеет помехами правые повороты автомобилей и светофоры. Время движения маршрута 144 от Китай-города до Теплостанского проезда (около 530 метров, не доежая МКАД) составляет порядка 60 минут, т.е. более чем в 2 раза дольше Линии ЛРТ.

3. Стоимость и реализуемость строительства Линии ЛРТ может быть определена только по результатам разработки с учетом обременений по реконструкции как улично-дорожной сети, так и выноса сетей из возможного транспортного коридора трамвайной линии, а не по зарубежным аналогам.

Ответ.

Стоимость может быть определена по российским аналогам, поскольку в создании Линии ЛРТ нет абсолютно никакой принципиальной новизны, кроме посягательства на монополию «Московского метрополитена» на магистральные массовые перевозки. Исходя из аналогичных проектов стоимость может составлять порядка 1 млрд. руб. на километр двухпутного сооружения, что в 5-7 раз дешевле подземного метрополитена при сравнимой с ним провозной способности. Обособление полотна на перекрестках с Ленинским проспектом обеспечивается за счет трамвайных тоннелей.

Включение в стоимости Линии ЛРТ объектов реконструкции Ленинского проспекта согласно проекту планировки, разработанного по заказу Москомархитектуры – необоснованно.

4. Кроме того, проект должен быть согласован в установленном порядке и пройти общественные слушания.

Ответ.

Прошу указать объективный и предсказуемый порядок согласования проекта, предусматривающий возможность его разработки физическим лицом, а также критерии, по которым проект считается одобренным на честных публичных слушаниях.

Обращаю внимание, что в случае с Коммунарской линией метрополитена на публичные слушания в ЮЗАО г. Москвы была вынесена линия от Коммунарки (Столбово) до Москва Сити, тогда как на самом деле планируется линия от МКАД до ст. БЦК «Крымская» через ст. м. «Академическая». Кроме того, на публичных слушаниях были учтены голоса участников, чья регистрация в районах, затронутых строительством не подтверждена.

Напоминаю, что результаты публичных слушаний также являются предметом судебных разбирательств. В настоящее время, на стадии подготовки апелляционной жалобы.

5. Организация движения маршрутов М4 и М1 на указанном направлении по выделенной полосе уже позволило обеспечить увеличение провозной способности (около 2500 пассажиров в час) и скорости сообщения, а отсутствие капиталоемких мероприятий для реализации предложения подтвердило нецелесообразность предложения автора.

Ответ.

Провозная способность в районе 2 500 пассажиров в час – нижняя граница автобусных (электробусных) маршрутов. Подобные низкие цифры обусловлены тем, что, повторюсь, подвижной состав двигается, практически, в общем автопотоке. Выделенная полоса пассажирского транспорта для улично-дорожной сети, испещренной примыкающими улицами через каждые 250-400 метров, как это наличествует на Кремлевском кольце, Б. Якиманке и Ленинском проспекте, эффективна только там, где дистанция между пересечениями больше 400 м

или примыкают малодеятельные улицы: Б. Каменный мост – м. Октябрьская – Университетский проспект, - приблизительно, 30% протяженности М1 и М4.

Подобные параметры М1 и М4 не являются достойными каких-либо упоминаний в плане транспортного развития, поскольку являются не более чем обновлением парка подвижного состава при неизменной маршрутной сети. Как и прежде, большинство трудящихся добираются до ближайших станций Сокольнической и Калужско-Рижской линий метрополитена, чтобы попасть на 1-й или 2-й пересадочные контуры в центре Москвы.

Линия ЛРТ, проложенная, как показано в [Концепте](#), по осевой линии Ленинского проспекта, Б. Якиманке и улиц Кремлевского кольца, в совокупности с разноуровневым прохождением пересечений с магистральными улицами, применением временных и конструктивных (болларды) ограничений во время утренних и вечерних «часов пик» на пересечениях с малодеятельными улицами, позволят обеспечить тот скоростной режим, а следовательно и провозную способность, которая поставит скоростной трамвай в разряд действительного, а не номинального, как в случае с М1, М4 и 144, магистрального транспорта.

Таким образом, Линия ЛРТ способна разгрузить Калужско-Рижскую и Сокольническую линии метрополитена, доведя пассажиров до 1-го или 2-го пересадочных контуров за время, сравнимое с метрополитеном. Эксплуатационная скорость в условиях Линии ЛРТ будет сопоставима с метрополитеном.

Обращаю внимание, что сопоставление скоростных трамваев, могущих выполнять роль магистрального транспорта, с автобусными, троллейбусными или электробусными маршрутами некомпетентно, либо преследует цель сохранения монополии «Московского метрополитена» на магистральные перевозки.

6. Использование на маршрутах электробуса сводит на нет и экологическое преимущество трамвая.

Ответ.

Противопоставление электробусов и, в том числе, автобусов, трамваю и скоростному трамваю – некомпетентно, поскольку указанные виды городского пассажирского транспорта обладают различными провозными способностями и рассчитаны на различные задачи:

Вид транспорта	Метро	Скоростной трамвай	Трамвай	Скоростной автобус	Автобус	Троллейбус
Возимый пассажиропоток, чел./час на направление	от 50 000 до 100 000	от 10 000 до 30 000	от 7 000 до 15 000	от 5 000 до 15 000	от 2 000 до 10 000	от 2 000 до 7 000

7. В соответствии с планами развития скоростного внеуличного транспорта начато проектирование новой Коммунарской линии метрополитена, участок которой свяжет Ленинский проспект (ст. «Новаторская», «ул. Строителей» и далее в направлении центра города) и поселки Коммунарка, Сосенки и т.д., что также повысит качество транспортного обслуживания населения этих территорий и снизит нагрузки на наземных транспорт.

Ответ.

Обращаю внимание на внутреннюю противоречивость позиции Москомархитектуры в отношении Линии ЛРТ. Доказывая нецелесообразность Линии ЛРТ, Москомархитектура указывает на то, что «действующие маршруты наземного транспорта справляются с имеющимися нагрузками» в районе Ленинского проспекта и даже обеспечивают «более широкий охват территории. Переходя же к теме транспортной состоятельности Коммунарской линии метрополитена Москомархитектуры в качестве оправдания, указывает на то, что указанная линия «повысит качество транспортного обслуживания и снизит нагрузки на наземный транспорт».

Если руководствоваться приведенными в письме Москомархитектурой цифрой – 2 500 пассажиров в час, то снижать дальше некуда. Повторюсь, что данное число – нижний порог для организации даже автобусного маршрута!

Прошу Москомархитектуру при оценке Линии ЛРТ и Коммунарской линии метрополитена исходить их одних и тех же критериев сравнения и оценок окружающей действительности.

8. Для обеспечения транспортного обслуживания ТиНАО, численность населения которого к расчетному сроку возрастет до 1,6 млн. чел., а количество мест приложения труда до 1,1 млн. чел., необходимо помимо продления действующих Сокольнической и Калининско-Солнцевской линий на территории Новой Москвы строительство новой – Коммунарской линии метрополитена.

Ответ.

В обращении от [20.03.2020 №231](#) было сформулировано 13 вопросов и просьб, большая часть из которых осталась без адекватного или компетентного ответа. Один из вопросов был сформулирован следующим образом: просьба к Правительству Москвы «предоставить материалы обосновывающие пассажиропотоки, а также планы, источники финансирования и года ввода в строй новой застройки территории ТиНАО и прочей территории Москвы, попадающей в зону тяготения Линии метро (Коммунарской линии метрополитена) и Бирюлевской линии метро.»

Вынужден отметить, что указанный пункт письма Москомархитектуры представляет собой голословное утверждение.

Прошу Москомархитектуру пояснить о каком расчетном сроке идет речь и какой именно параметр рассчитывается к указанному (точнее, неуказанному) сроку. Если рассчитывается население, то просьба указать территорию и плотность населения, чтобы были понятны статистические вводные.

Для оценки значения – 1,6 млн. человек на территории ТиНАО, которая простирается вплоть до Калужской области, необходимо понимание характер девелопмента территории: планировка и плотность застройки, финансирование (бюджетное или заемные средства), степень проработки рисков цикличности экономики, влияния последствий пандемии и волатильности цен на энергоносители. В противном случае необходимость продления даже Сокольнической линии ставится под сомнение, не говоря уже о создании новой линии метрополитена.

Касаемо, 1,1 млн. рабочих мест вопросы аналогичного свойства. Прошу Москомархитектуру указать в привязке к карте местности плотность расположения указанных рабочих мест, а также гарантии стабильности их существования, учитывая экономические риски и пандемические

последствия. Также просьба сообщить на кого ориентированы данные рабочие места: уровень квалификации, отрасли экономики и территория (местные жители или территория всей Москвы).

В случае, если рабочие места ориентированы на всю территорию Москвы, то данное решение противоречит Генеральному плану, в котором одна из стратегических задач градостроительного планирования – приближение рабочих мест к местам проживания с целью снижения нагрузки на транспортную систему.

Таким образом, из представленных данных совершенно не следует необходимость создания новой – Коммунарской линии метрополитена. Кроме того, письмо умалчивает о проложении Бирюлевской линии метрополитена. Означает ли это, что Правительство Москвы отказалось от планов строительства Бирюлевской линии метрополитена в ТиНАО. Также Москомархитектура не учитывает потенциал продления в указанный район Бутовской линии легкого метрополитена.

9. В настоящее время на территории Коммунарка, куда придет линия, непосредственно в зоне влияния проектируемых станций проживает около 50,0 тыс. чел., ведется активное строительство, как жилой, так и общественной застройки и к расчетному сроку при их полном намеченном развитии численность населения ТиНАО в зоне подхода и подъезда к станциям Коммунарской линии с учетом ее продления вдоль Калужского шоссе до Десны составит около 600,0 тыс. чел. Только сооружение новых линий метрополитена, обеспечивающих общегородские пассажирские перевозки, позволит обеспечить нормальные условия транспортного обслуживания в юго-западном и южном секторах города Москвы, освоить прогнозные пассажиропотоки.

Ответ.

50 тыс. человек населения, исходя из средней численности семьи, коэффициента автомобилизации, дадут приблизительно 10 тыс. трудовых миграций в сутки. Если под трудовой миграцией понимать поездку на работу в Москву и обратно одного из членов семьи. Учитывая, что «часы пик» длятся приблизительно 2 часа, то указанный объем пассажиров может быть с изрядным резервом обслужен автобусным маршрутом. Если говорить о Коммунарке, то ресурсы 895 и 895к маршрутов с рядом коммерческих перевозчиков полностью справляются с пассажирскими потоками как Коммунарки, так и Столбово и прилегающих жилых комплексов. Продление Сокольнической линии метрополитена в Коммунарке в 2019 году, полностью решило транспортную проблему на обозримое будущее.

600 тысяч человек, соответственно, дадут около 120 тыс. поездок. Учитывая, что указанное население будет распределено на протяжении всех 14 километров до Москвы и принимая во внимание продление Сокольнической линии метрополитена, указанный пассажиропоток может быть свободно обслужен скоростными автобусами до ближайших станций метрополитена в дополнение к существующим автобусным маршрутам межрайонного уровня.

Таким образом, создание Коммунарской линии метрополитена избыточно и не несет никакой транспортной задачи, учитывая неопределенность перспектив нового жилого строительства в периферийной части Москвы с учетом падения экономики в условия санкционного давления и пандемических последствий.

10. Вопрос о необходимости строительства новой линии метрополитена в Москве по направлению юго-западный сектор города – центральная часть – восточные районы Москвы стал

подниматься более 30 лет назад и Генеральным планом города Москвы, утвержденным Законом города Москвы от 05.05.2010 №17 «О Генеральном плане города Москвы», который прошел процедуру публичных слушаний во всех районах города, на расчетный срок предусмотрено сооружение новой вылетной линии метрополитена вдоль Ленинского проспекта по направлению «Балашиха – Ивановское – Ленинский проспект – Дудкино». Таким образом, строительство Коммунарской линии метрополитена, это этап последовательной реализации мероприятий по развитию метрополитена и транспорта для обеспечения сбалансированного функционирования города с учетом его развития.

Ответ.

30 лет назад территориальное планирование осуществлялось в условия командной плановой экономики в условиях дефицита как жилья, так и личного транспорта, поэтому использовать градостроительные решения, принятые в условиях принципиально иных градостроительных и социально-экономических реалий некорректно и некомпетентно. Давность предложения ничего не прибавляет к степени его обоснованности.

Кроме того, упомянутая линия метрополитена по направлению «Балашиха – Ивановское – Ленинский проспект – Дудкино» относится к системе экспрессных линий, то есть с увеличенными интервалами между остановками и повышенной эксплуатационной скоростью движения электропоездов. Коммунарская линия относится к типу линий действующей системы метрополитена в терминологии упомянутого Генерального плана образца 2010 года.

Градостроительное планирование Москвы осуществлялось, в основном, отталкиваясь от собственных ресурсных возможностей и базировало транспортный каркас Москвы исключительно на «Московском метрополитене» только потому, что он является собственностью Правительства Москвы, что глубоко ошибочно. Необходимо вовлечение в широкий оборот как железнодорожного транспорта, так и скоростных трамваев и скоростных автобусов там, где они эффективны.

Задачи, которые ставились Генеральным планом 2010 года перед экспрессными линиями метрополитена – это, по сути, задачи городских электричек и скоростных трамваев. С учетом средней дистанции поездки на метрополитене – 14 км – дальнейшая ориентация исключительно на метрополитен при градостроительном освоении периферии города – ошибка с тяжелыми последствиями в области транспорта, безопасности и экономики.

С учетом тех параметров и цифр, которые указала Москомархитектура создание Коммунарской линии метрополитена преждевременно и необоснованно. На территории ТиНАО существующие и прогнозные потоки могут быть обслужены автобусами и скоростными автобусам. Сооружение даже обычных трамвайных линий представляется мало привлекательным в плане окупаемости инвестиций.

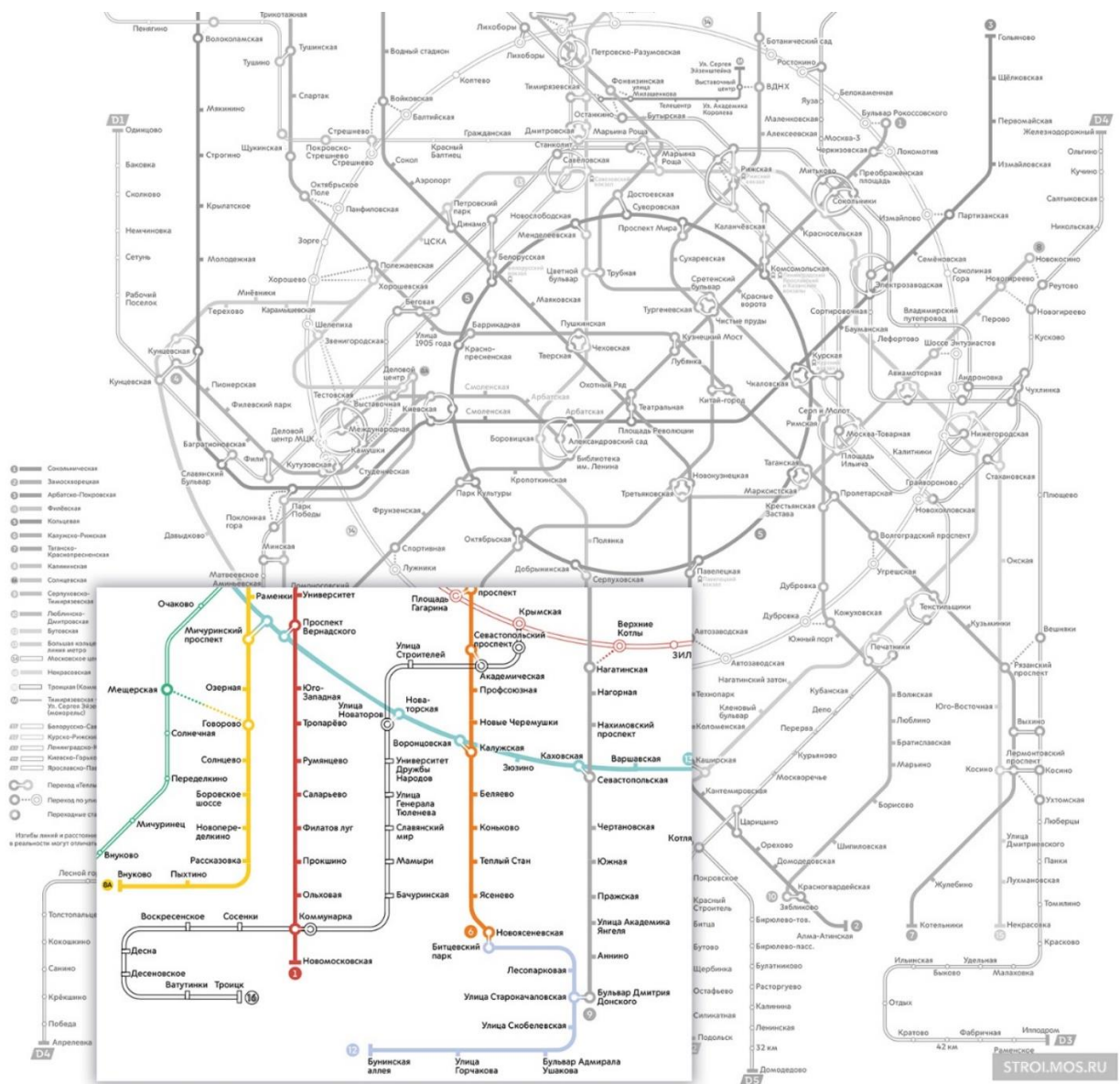
Касаемо публичных слушаний по Генеральному плану образца 2010 года, то Коммунарская линия метрополитена в нем отсутствовала, а упоминание в качестве прообраза Коммунарской линии маршрута «Балашиха – Ивановское – Ленинский проспект – Дудкино» некорректно, повторяюсь, потому что, во-первых, указанные линии относятся к разным типам метрополитена и направлены на решение разных задач, а, во-вторых, проложены по заметно отличающимся трассам.

11. Строительство Коммунарской линии метрополитена позволит:

- 11.1. обеспечит скоростное беспересадочное транспортное сообщение между районами центрального, западного и юго-западного секторов города Москвы с развивающимися территориями ТиНАО;
- 11.2. предоставить пассажирам возможность выбора оптимальных путей следования при поездках по городу;
- 11.3. повысить обеспеченность населения и работающих ТиНАО объектами метрополитена;
- 11.4. избежать перегрузки Сокольнической, Калужско-Рижской и Серпуховско-Тимирязевской линий метрополитена;
- 11.5. снизить нагрузку проектируемого транспортно-пересадочного узла «Улица Новаторов» и существующего участка Большой кольцевой линии метрополитена;
- 11.6. снизить загрузку улично-дорожной сети районов юго-западного сектора города Москвы.

Ответ.

- 11.1. Коммунарская линия проходит от Коммунарки в непосредственной близости от параллельно идущих Сокольнической (далее **СЛ**) и Калужско-Рижской линий (далее **КРЛ**) метрополитена по дугообразной кривой к станции «Новаторская» на Большом центральном кольце (далее **БЦК**) и далее к станции «Академическая» КРЛ и замыкается на станции «Крымская» Московского центрального кольца (далее **МЦК**) с перспективой соединения со строящейся Некрасовской линией метрополитена.



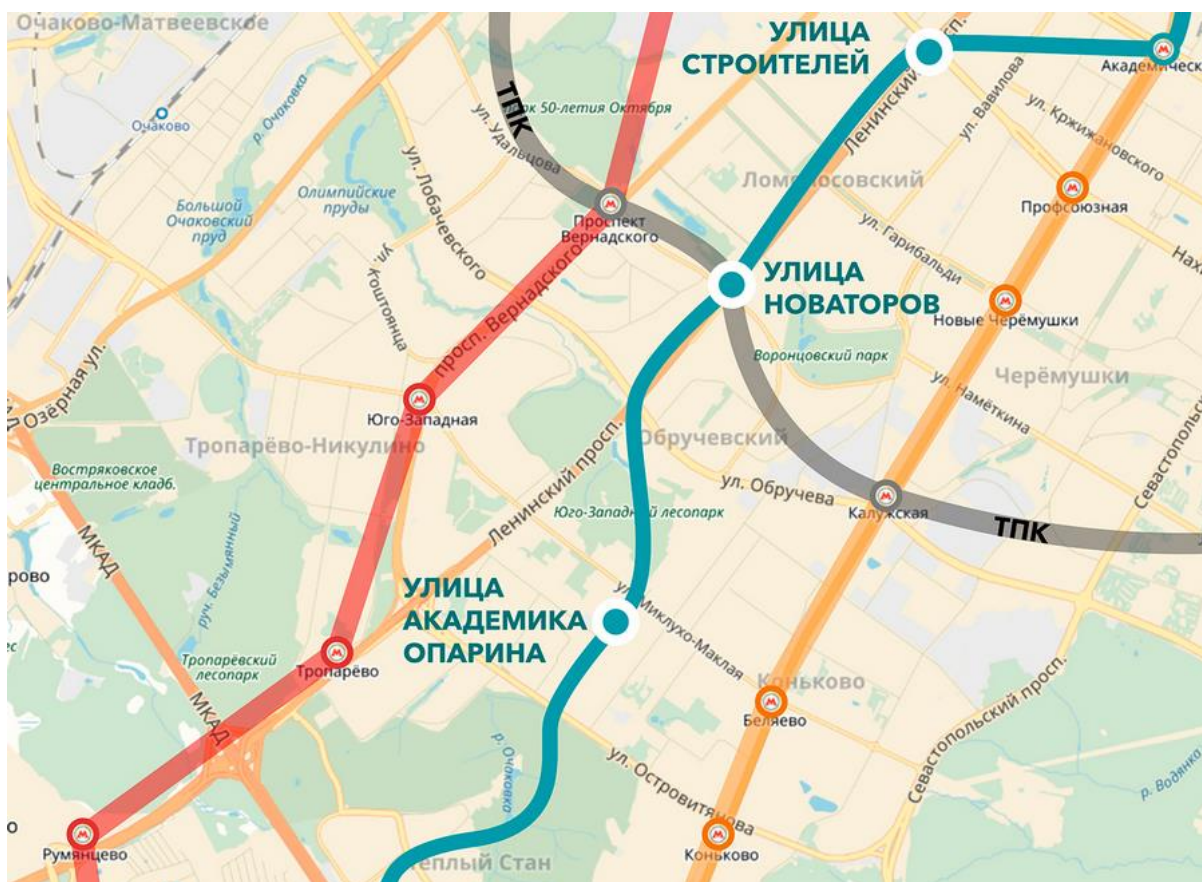
Источник: <https://stroim.mos.ru/metro/novaia-liniia-mietro-ot-ulitsy-novatorov-tpk-do-ghoroda-troitsk>

Коммунарская (Троицкая) линия метрополитена связывает относительно малонаселенный район (Коммунарка) ТиНАО с МЦК, проходя через густонаселенные (около 382 тыс. чел.) районы Юго-Западного округа (Ленинский проспект и Теплый стан), минуя действительный центр тяготения в пределах Кольцевой линии метрополитена, завершаясь на МЦК. Таким образом, единственной связью Коммунарской линией с центром города будет станция «Академическая» КРЛ. Учитывая, что КРЛ проходит через не менее густонаселенные районы Москвы, то направление пассажиропотока с Коммунарки и Ленинского проспекта, ранее распределяемого по всему южному радиусу КРЛ, сразу на «Академическую» приведет к перегрузке станции.

Соединение Коммунарской линии с Некрасовской в плане оптимизации миграционных потоков ничего не дает, поскольку основные места приложения труда жителей Ленинского проспекта и Коммунарки расположены в центральных районах города (Тверской, Басманный и Хамовнический районы Москвы).

Учитывая топологическую неэффективность линии – дуга в сторону Ленинского проспекта на пути к ст. «Академической» и общая извилистость трассы – линия будет проигрывать КРЛ, а учитывая необходимость затрат сил и времени на пересадку, будет проигрывать и Сокольнической линии.

Время достижения ст. м. «Парк культуры» от ст. м. «Коммунарка» СЛ даже по относительно прямой траектории составляет около 40 минут.



Таким образом, «скоростное беспересадочное транспортное сообщение между районами центрального, западного и юго-западного секторов города Москвы с развивающимися территориями ТиНАО» обеспечивает исключительно Сокольническая линия метрополитена. Коммунарская линия, исходя из ее трассы, связывает ТиНАО с Ленинским проспектом и районами юго-востока Москвы, то есть абсолютно не востребована с точки зрения матрицы корреспонденций.

- 11.2. Учитывая ответ на предыдущий пункт, данной утверждение Москомархитектуры также как и предыдущее не соответствует действительности.
- 11.3. Насыщение объектами метрополитена должно происходить осмысленно, учитывая крайне высокую капиталоемкость данных сооружений.
- 11.4. Перегрузки СЛ и КРЛ, учитывая невысокую среднюю плотность населения ТиНАО, можно избежать менее затратным способом, используя полную палитру транспортных решений: городские электрички, скоростные трамваи, трамваи и скоростные автобусы. Серпуховско-Тимирязевская линия пролегает вдали от описываемых территорий и на степень ее загруженности пассажирские потоки Калужского шоссе влияют незначительно.
- 11.5. ТПУ «Ул. Новаторов», БЦК, равно как и прочие элементы транспортной системы Москвы, не будут перегружены, если использовать полную палитру транспортных решений вне зависимости от собственника. В ТиНАО пролегают Киевское и Курское направления Московской железной дороги (далее МЖД), потенциал которой использован недостаточно.

11.6. Загрузка Ленинского проспекта может быть снижена за счет сокращения потока личного автотранспорта, только если будет предложена альтернатива пассажирского транспорта на всем протяжении Ленинского проспекта, которая будет связана с действительным – Садовое и Кремлевское кольца Москвы, а не номинальным центром города – МЦК.

Публичные слушания, проведенные в рамках обсуждения Закона города Москвы от 15.03.2017 №10, касались изменения границ города в части ТиНАО и не были проведены на всей территории Москвы, поэтому включение Коммунарской линии метрополитена в Генеральный план Москвы незаконно. Строительство Коммунарской линии метрополитена в сторону ст. «Академической» КРЛ не соответствует трассе, приведенной в Генеральном плане Москвы с изменениями от 2017 года, которая была озвучена на публичных слушаниях в 2015 году по обсуждению проектов планировок Коммунарской линии. Согласно Генеральному плану образца 2017 года Коммунарская линия метрополитена должна идти в сторону Москва-Сити.

Таким образом, Коммунарская линия метрополитена представляется как минимум незаконной, преждевременной и неэффективной компонентой в транспортной системе города. Экспресс-линия «Балашиха – Ивановское – Ленинский проспект – Дудкино» не может являться основанием для создания Коммунарской и Некрасовской линии метрополитена, поскольку экспрессное сообщение метрополитена было предложено в Генеральном плане в качестве замены городского железнодорожного сообщения, поскольку МЖД не принадлежит Правительству Москвы.

Вместе с тем вновь вынужден просить на основании 59-ФЗ и пункта 1 части 8 статьи 8 Федерального закона от 27.07.2006 №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» Правительство Москвы исчерпывающе ответить на вопросы обращения от [20.03.2020 №231](#), исходя из того, что Генеральный план, принятый Законом Москвы от 05.05.2010 №10, не является правовым основанием для начала проектирования Коммунарской линии метрополитена:

- сообщить на основании каких данных и расчетов Правительство Москвы приняло решение о проложении Коммунарской линии метрополитена под основаниями многоэтажной городской застройки Гагаринского, Академического муниципальных районов города Москвы и предоставить эти данные;
- предоставить копию протокола Градостроительно-земельной комиссии города Москвы от 29.05.2014;
- доказать невозможность организации подземных стволых коридоров в интересах ВСМ и МЦД, а также указать документированные источники, обосновывающие невозможность: отчеты, анализы, результаты исследований уполномоченных и сертифицированных организаций;
- предоставить ссылки на утвержденные распоряжения и/или постановления Правительства Москвы, либо иные документы, на основании которых Правительством Москвы, ОАО «РЖД» и Правительством Московской области ведется проработка планировочных решений по созданию МЦД;
- утвержденные концептуальные и обосновывающие материалы касемо МЦД;
- предоставить материалы обосновывающие пассажиропотоки, а также планы, источники финансирования и года ввода в строй новой застройки территории ТиНАО и прочей территории Москвы, попадающей в зону тяготения Коммунарской и Бирюлевской линии метрополитена.

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы (ДТиРДТИ)

[Письмо ДТиРДТИ от 12.01.2021 №17-50-2194/20](#) сообщает о нецелесообразности оснащения электропоездов Московского метрополитена устройствами валидации и туалетами.

Повторно прошу сообщить метод идентификации пассажиров в электропоезде в случае эвакуации населения. Предполагается, что в процессе движения в электропоезде осуществить идентификацию эвакуируемого населения можно наиболее эффективно, нежели после высадки из поезда. Вместе с тем отмечаю, что идентификация пассажира, т.е. определение ФИО, паспортных и прочих данных пассажира и валидация проездных документов (оплата проезда) - совершенно различные процессы. Обращаю внимание, что возможность идентификации пассажира в электропоезде метрополитена может быть использована не только в случае эвакуации населения.

Вагоны поездов железнодорожного транспорта оснащаются туалетными комнатами на протяжении последних, как минимум, ста лет без влияния на безопасность движения. Прошу пояснить, каким образом расположение туалета в электропоезде метрополитена может предоставить угрозу пассажиру.

Департамент здравоохранения г. Москвы

[Письмо ДЗМ от 13.01.2021 №50-31-7190/11 \(12,13\)](#) сообщает об отсутствии необходимости в наращивании объемов оказания паллиативной помощи. При этом диагностика и лечение основного заболевания у пациентов, нуждающихся в паллиативной помощи, проводится в специализированных медицинских организациях.

Прошу сообщить реквизиты нормативного документа, наименования специализированных исследований или обзоров, на основании которых в ведомственной целевой программой «Развитие системы оказания паллиативной медицинской помощи» установлено значение 0,92 койки на 10 000 населения в 2021 году.

Обращаю внимание, что коечная мощность ГБУЗ «Московский многопрофильный центр паллиативной помощи» составляет 240 коек при требуемых в 2021 году 1 200 коек. Прошу сообщить о причинах несовпадении цифр.

Прошу сообщить позицию Департамента является ли более эффективным и комфортным для облегчения состояния паллиативного больного проводить диагностику, лечение и оказывать хирургическую помощь в рамках основного заболевания в условия единого клинко-диагностического паллиативного комплекса или целесообразно и правильно для выполнения указанных медицинских вмешательств транспортировать пациента, находящегося на терминальной стадии, в специализированное медицинское учреждение.

Касается Правительства РФ

1. Минтранс России

**Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта
Минтранса России**

Прошу в дополнение к письму от 18.01.2021 №270 с просьбой в организации совместного с Правительством Москвы и МЧС России совещанием рассмотреть возможность организации комплексной и комиссионной экспертизы Концепта и оценить потенциал объединения «Московского метрополитена» и МЖД в рамках единого предприятия, принимая во внимание текст настоящего обращения в части «Касаемо Правительства Москвы» и [письмо Минэкономразвития России от 15.01.2021 №ОГ-Д18-264](#).

Прошу также предоставить возможность ознакомиться с Программой развития железнодорожной инфраструктурой Центрального транспортного узла, с учетом организации перспективных диаметральных маршрутов на период 2019-2024, поскольку в открытом доступе указанного документа нет.

Учитывая противоречивость позиции Москомархитектуры в отношении Линии ЛРТ и провозного потенциала различных видов пассажирского транспорта, прошу сообщить позицию Департамента относительно перехода к транспортному планированию на основе Комплексных транспортных схем.

2. Минпромторг России

[Письмо Минпромторга России от 14.01.2021 №ПГ-20-179](#) сообщает, что обращение от 27.07.2020 №241 в Министерство не поступало.

[Обращение от 27.07.2020 №241](#) содержит следующий текст:

[«Письмо Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного транспорта Минпромторга России от 23.06.2020 №ПГ-20-8268](#) сообщает, что:

1. Предоставление перечня предприятий, готовых участвовать в разработках беспилотной техники, возможно при наличии сформированных технических требований;
2. Представлены предварительные технические требования (вид подвижного состава - локомотив). Локомотив не предназначен для перевозок пассажиров;
3. по вопросу о государственной политике в области беспилотного пассажирского транспорта, Минпромторг России отвечает за господдержку производства техники. Мерах господдержки производителей беспилотного подвижного состава осуществляется за счет льготных займов российским предприятиям Фондом развития промышленности, сформированным на базе федерального государственного автономного учреждения «Российский фонд технологического развития».

Касаемо пунктов «1» и «2»

Согласно ГОСТ Р 55056-2012 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»:

п.50 локомотив: Железнодорожный тяговый подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов и отдельных вагонов.

п.8 поезд: Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав.

Согласно указанному ГОСТ поезда бывают в том числе пассажирскими.

В случае, если Департамент считает, что беспилотным может быть исключительно моторвагонный подвижной состав, прошу указать развернутой объяснение указанной позиции.

Касается пункта «3»

Прошу Департамент уточнить идет ли речь о целенаправленной господдержке создания беспилотной техники исключительно:

- на стадии «производство»;
- моторвагонного подвижного состава;
- по модели софинансирования на условиях займа.

В случае положительного ответа прошу указать утвержденные нормативные документы, которыми обусловлена такая позиция, а также сообщить какими основаниями руководствуется Минпромторг России, отказывая в господдержке создания беспилотного локомотивного парка на стадии «Разработка и НИОКР». В противном случае прошу предоставить потенциальный перечень производителей.

Обращаю внимание Минпромторга России на отсутствие ответа на вопрос относительно мер господдержки в области создания энергоустановки с возможностью организации горячего водоснабжения, первичной мусоропереработки, отопления (далее Установка) на стадии «Разработка и НИОКР», а также о формах участия Минпромторга России на данной стадии.»

Касается Госкорпорации Росатом

[Письмо ГК «Росатом» от 20.01.2021 №1-13Б/1492](#) сообщает о перспективности проекта РИТМ-200 и о возможности работы РУ СВБР-100 в теплофикационном режиме для целей горячего водоснабжения и/или отопления и сообщает о необходимости проверки соответствия предлагаемых проектов Федеральному закону от 21.11.1995 №170-ФЗ «Об использовании атомной энергии», требованиям Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору, иным нормативным документам в области использования атомной энергии и прочее.

Предварительный интерес к проекту СВБР-100/10 был продиктован меньшими рисками аварийности (меньшее давление первого контура и высокие температуры кипения теплоносителя).

Прошу сообщить, какие сведения необходимо сообщить для успешного прохождения указанной Вами проверки.

Касаемо Администрации Президента РФ

Письмо [Администрации Президента РФ от 16.12.2020 №А26-09-132364771](#) сообщает о необходимости приложить полученный ответ по результату рассмотрения предыдущего обращения.

Прошу дать оценку [письму Москомархитектуры от 28.01.2021 №МКА-20-21998/0-2](#), где при сравнении Линии ЛРТ и Коммунарской линии метрополитена одни и те же факты трактуются совершенно по разному, в пользу подземного метрополитена. Прошу отметить, что организация Линии ЛРТ вместо Коммунарской линии будет в разы дешевле и существенно оптимальнее с точки зрения трассы маршрута (см. раздел настоящего обращения «Касаемо Правительства Москвы»). Замечу, что антимонопольным законодательством РФ запрещены ограничивающие конкуренцию действия органов государственной власти (статьи 15 и 16 Федерального закона от 27.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»).

Прошу Администрацию Президента рассмотреть [письмо Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России от 13.01.2021 №ДЗ-22-ПГ](#) в части [Концепта](#) и отметить, что поднятые вопросы касаются транспортной системы Москвы: внеуличный транспорт и транспортная безопасность, - напрямую входят в компетенцию Минтранса России.

Прошу отметить, что Указом Президента РФ от 25.04.2019 №193 «Об оценке эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации» утвержден показатель «Уровень доступности жилья».

С учетом падения доходов населения, последствий пандемии и санкционного давления расположение жилья в пригородной зоне Москвы обладает существенно более высоким потенциалом доступности, по сравнению с периферийными районами Москвы, при условии реализации предложений Концепта.

Просьба оказать содействие в полноценном рассмотрении Концепта, ранее направленного в Администрацию Президента РФ с обращением от 15.12.2020 №266 и зарегистрированным 16.12.2020 за номером 1323647, и оказать содействие в организации совместного совещания с участием Минтранса России и Правительства Москвы.

Просьба оказать содействие в получении подтверждения со стороны «Аналитического центра при Правительстве РФ» в том, что указанная организация не ведет работы над порядком внесения изменений в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Прошу Вас также дать оценку позиции Департамента здравоохранения Москвы, выраженной в [письме от 13.01.2021 №50-31-7190/11 \(12,13\)](#) и заключающейся в отсутствии необходимости расширения паллиативных коек в Москве, на предмет соответствия Посланию Президента РФ Федеральному Собранию РФ 2019 года, в котором указана потребность паллиативной помощи для 800 тыс. человек.

Касаемо Московского городского суда

Прошу направить истцу копию определения Московского городского суда от 25.01.2021 по первичному документу Ма-11045/2020 в электронном виде по адресу электронной почты rzhumanov@mail.ru.

В случае невозможности направления указанного определения в электронном виде прошу направить его по почте заказным письмом по адресу: 119 261, Москва, Ленинский проспект, д. 85 корп. 3, кв. 76.

В ФСБ России, МЧС России направляется для сведения.

Жуманов Рустам Турдыбаевич



м. +7905 557 4200
rzhumanov@mail.ru
www.uzir.ru

119 261, Москва, Ленинский проспект, д. 85 корп. 3, кв. 76