

15.12.2020 № 266

на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

**Правительство РФ**

**Аналитический центр при Правительстве  
РФ**

**Минэкономразвития России**

**Правительство Москвы**

**Минстрой России**

**Госкорпорация «Росатом»**

**Администрация Президента РФ**

**Генеральная прокуратуры РФ**

**Прокуратура г. Москвы**

**Квалификационная коллегия судей г.  
Москвы**

**Московский городской суд**

**Мещанский районный суд г. Москвы**

*копия* **ФСБ России**

*копия* **МЧС России**

*копия* **МИД России**

*копия* **Минэнерго России**

*копия* **Минздрав России**

**Тема:** *Механизм реализации инфраструктурных проектов*

**Касается Правительства РФ**

**1. Минтранс России**

*Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России*

По итогам получения и изучения решения Мещанского районного суда города Москвы по делу 02а-058/2020 будет направлена апелляционная жалоба в соответствии с Кодексом административного судопроизводства РФ (далее **КАС**). Департамент государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России будет уведомлен в соответствии с нормами КАС.

Вместе с тем отмечаю, что Департамент не предоставил ответа на 4 вопроса, сформулированные в [письме от 27.07.2020 №241](#) в установленные Федеральным законом «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» от 02.05.2006 №59-ФЗ (далее **59-ФЗ**) сроки.

Прошу Департамент или иное специализированное подразделение Минтранса России предоставить ответ на вопросы, содержащиеся в [обращении от 27.07.2020 №241](#), в противном случае буду вынужден вновь перевести дискуссию в рамки судебного рассмотрения.

*Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России*

[Письмо Минтранса России от 15.09.2020 №Д4-1355-ПГ](#) сообщает, направление концепта по развитию транспортной системы Москвы и РФ могут быть направлены в соответствии с содержанием раздела [Компетенция и нормативные правовые документы, определяющие порядок работы с обращениями граждан](#) портала Минтранса России.

Прошу Департамент в соответствии с нормами 59-ФЗ рассмотреть прилагаемый Концепт дополнений транспортной системы Москвы (далее [Концепт](#), см. [Приложение 1](#)), включающий описание подземный стволорой коридор (далее **ПСК**), скоростного трамвая по маршруту «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД» (далее **Линия ЛРТ**) и механизма реализации инфраструктурных проектов (далее **Механизм РИП**).

ПСК призван сократить время пересадки и предоставить возможность осуществить глубокий ввод скоростного и высокоскоростного железнодорожного (далее **ж/д**) движения в доминирующий центр притяжения пассажирских потоков Московской агломерации, вовлекая тем самым ж/д перевозки в плотные городские пассажирские перевозки, а также создать эффективную систему массовой эвакуации населения электропоездами метрополитена, при условии решения ряда технических и технологических вопросов: контактная сеть, идентификация и санитарные условия пассажиров в движении, возможность высадки пассажиров на грунт и прочее.

Исходя из возможностей автора возможны параметрические оценки затрат создания ПСК. Основываясь на открытой информации и нормативной документации, укрупненно стоимость создания ПСК можно оценить в размере **2,2 трлн. руб.** ПСК ориентирован прежде всего на скоростное и высокоскоростное ж/д движение, охватывающее в первом случае пригородную зону Москвы (до 200 км от МКАД) и топологически представляет собой кольцо, проложенное в

пределах Третьего транспортного кольца Москвы, соединенное с Московским метрополитеном подземными пешеходными переходами и путями.

Создание ПСК позволит перевести его владельца, в разряд крупных девелоперов, при условии создания внутри организации-владельца ПСК застройщика, ориентированного на застройку пригородной зоны Москвы. Рядом международных научных исследований установлена связь между стоимостью недвижимости и временем доступности центра тяготения агломерации. Время пересадки составляет до 25% общего времени транспортного перемещения. Таким образом, владелец ПСК и операторы ж/д сообщения, управляя временем доступности центра Москвы, способны поднять стоимость недвижимости до уровня цен периферийных районов Москвы.

Возврат инвестиций в создание и затрат на эксплуатацию ПСК возможно осуществить в том числе реализовав **двухлетнюю программу строительства недвижимости Москвы и Московской области**, сконцентрированную в зонах влияния ж/д линий пригородной зоны. Указанных эффектов возможно добиться:

- объединив «Московский метрополитен» и скоростное пригородное и высокоскоростное ж/д движение на уровне развития и строительства сети, управления движением и тарифной политики;
- переориентировав создание массового жилья в Москве в пригородную зону, введя вновь застраиваемые территории пригородной зоны в черту г. Москвы;
- возложив на операторов ж/д сообщения финансовую ответственность в рамках ипотечных договоров за нарушение времени доступности центра Москвы.

Реализация мобилизационного потенциала ПСК позволит многократно окупить затраты на его создание. Указанные решения и прочие предложения Концепта (трамвайно-пешеходные зоны и платный въезд/запрет на движение в центре Москвы) имеют многочисленные примеры за рубежом. В частности, стратегия Rail plus Property (далее **R+P**) гонконгского оператора метрополитена и пригородного ж/д сообщения MTR, освещена в [исследованиях McKinsey](#). В Концепте содержится ссылка на опыт применения R+P в Китае и прочих регионах мира, а также на возможности адаптации аналогичной практики застройки в Вашингтонской агломерации.

Прошу личного приема для более детального освещения идей Концепта.

## 2. Минпромторг России

Обращаю внимание Министерства на отсутствие ответа на 3 вопроса, сформулированные в [письме от 27.07.2020 №241](#) в установленные Федеральным законом «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» от 02.05.2006 №59-ФЗ (далее **59-ФЗ**) сроки.

Прошу предоставить ответ на вопросы, содержащиеся в [обращении от 27.07.2020 №241](#).

## Касаемо Аналитического центра

В письменных возражениях по делу 02а-0510/2020 АНО «Аналитический центр при Правительстве РФ» указано, что Порядок внесения изменений в план КППМИ разрабатывался до

01.12.2018 г. Прошу подтвердить, что в настоящее время указанные работы Аналитическим центром не выполняются.

## Касаемо Минэкономразвития России

Согласно письму Минэкономразвития России [от 28.08.2020 №ОГ-Д18-25008](#):

1. Внесение изменений в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года осуществляется в соответствии с постановлением Правительства РФ от 31.10.2018 №1288;
2. Департаменту развития секторов экономики Минэкономразвития России представляется нецелесообразным объединение метрополитенов Москвы и С. Петербурга с ОАО «РЖД» с созданием единых центров управления и диспетчеризации, так как указанными субъектами осуществляются разные виды экономической деятельности;
3. В отношении вопроса 6 ([обращение от 27.07.2020 №241](#)) Департамент рекомендует обратиться в Минтранс России;
4. В отношении вопросов 3, 4, 5, 7 ([обращение от 27.07.2020 №241](#)) ответы предоставлялись ранее.

Касаемо пункта 1

Согласно Методическим рекомендациям по реализации и управлению изменениями приоритетных проектов (программ), утвержденных проектным офисом Правительства РФ от 17.02.2017 №1078п-пб гражданам РФ не предоставляется право на внесение изменения в приоритетные программы и проекты.

Прошу указать порядок предоставления гражданином РФ материалов и требований к ним, который позволил бы запустить процедуру внесения изменения в КППИ.

Касаемо пункта 2

Прошу Департамент сообщить какие есть экономические причины, препятствующие в рамках единого, вновь созданного предприятия, оказывать услуги в рамках видов деятельности: 49.31.24 (по коду ОКВЭД) «Деятельность метро по перевозке пассажиров» и 49.10.1 «Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в междугородном сообщении», 49.31.1 «Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении».

Вместе с тем обращаю внимание, что согласно Транспортной стратегии предусмотрено создание в том числе единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта.

Касаемо пункта 3

Относительно лицензирования предприятий городского электротранспорта (вопрос №3 [обращения от 27.07.2020 №241](#)) [ответом Минэкономразвития от 19.06.2018 №Д22и-707](#) не представлено объяснения негативной позиции Министерства по данному вопросу. Прошу Министерство высказать экономические или иные причины против введения лицензирования указанных предприятий.

Относительно выделения стороны «инициатор» в концессионных соглашениях и соглашениях о государственно-частном партнерстве (вопрос №4 [обращения от 27.07.2020 №241](#)) Департаментом в прежней переписки не представлено аргументации отказа. Обращаю внимание Департамента, что аналогичная роль – инициатор – может быть предусмотрена и в прочих видах проектов, предполагающих бюджетное финансирование.

Относительно указания аргументации предпосылок монопольно-ориентированной среды в отношении метрополитена (пункт 4 [письма Минэкономразвития от 26.11.2018 №Д18и-753](#)) просьба указать проблемные зоны, нуждающиеся в дополнительной аргументации.

Вместе с тем прошу указать причины нецелесообразности включения объекта «метрополитен» в перечень объектов соглашений о государственно-частном партнерстве (вопрос №5 [обращения от 27.07.2020 №241](#) и пункт 2 [письма Минэкономразвития от 19.06.2018 №Д22и-707](#)).

Относительно вопроса №7 [обращения от 27.07.2020 №241](#), прошу отметить, что формулировка вопроса предполагает определение концедента и публичного партнера в следующей трактовке «Российской Федерации или субъекта РФ, от имени которых выступает избранное по конкурсу лицо, действующее на основании срочного договора». Просьба указать на риски предлагаемой формулировки определения концедентов и публичных партнеров. Вместе с тем вновь прошу сформулировать самостоятельную позицию Министерства относительно [Механизма РИП](#) (см. **Приложение 1**).

Прошу Министерство дать аргументированные ответы на вопросы настоящего обращения и [обращения от 27.07.2020 №241](#) с учетом вышеприведенных уточнений.

### **Касаемо Правительства Москвы**

Настоящим уведомляю Правительство Москвы о направлении [административного искового заявления в Московский городской суд](#) об оспаривании Генерального плана города Москвы в части противоречия трассировок метрополитена содержащихся на станциях 387, 388, 392, 393, 394 книги 3 «Карты, схемы территориального планирования города Москвы» Генерального плана и 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» в части Коммунарской линии метрополитена друг другу.

#### **Москомархитектура**

[Письмо Москомархитектуры от 24.08.2020 №МКА-20-12540/0-1](#) сообщает, что в соответствии со статьей 23 Градостроительного кодекса РФ (в ред. Федерального закона от 20.03.2011 №41) Генеральный план не содержит границы линейных объектов.

Отмечаю, что указанное толкование закона не соответствует действительным положениям указанной статьи Градостроительного кодекса. Напротив, в части 13 статьи 9 Градостроительного кодекса РФ (в ред. Федерального закона от 20.03.2011 №41) указано, что требования к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере строительства, архитектуры, градостроительства.

Пункт 20 Требований к описанию и отображению в документах территориального планирования объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения в редакциях приказа Минэкономразвития России от 07.12.2016 №793 и приказа Минрегиона России от 30 января 2012 г. №19 (далее **Требования**), утверждает, что линиями, однозначно определяющими положение линейных объектов, являются, как правило, осевые линии соответствующих условных знаков: рек; каналов, не выражающихся в масштабе карты; железных и автомобильных дорог и других.

Проекты планировки Коммунарской линии метрополитена, начали разрабатываться и были утверждены постановлениями Правительства Москвы №№ 1029-пп и №5-пп после введения в действие указанных Требований. Таким образом, разработка проекта планировки 1-го участка Коммунарской линии (от Коммунарки до планируемой ст. м. Новаторов) метрополитена была начата в противоречии с действовавшим на тот момент Генеральным планом, предусматривающим линию метрополитена экспрессной системы вдоль осевой линии Ленинского проспекта от МКАД до площади Гагарина..

[Письмо Москомархитектуры от 24.08.2020 №МКА-20-12540/0-1](#) сообщает:

1. строительство скоростного трамвая «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД» Генеральным планом г. Москвы, государственными программами, перечнем объектов перспективного строительства объектов Московского метрополитена и адресной инвестиционной программой г. Москвы не предусмотрено;
2. задачи обеспечения комплексного развития транспортной инфраструктуры г. Москвы и транспортного обслуживания населения на территориях ТиНАО г. Москвы включают обеспечение преимущественного осуществление пассажирских перевозок скоростными внеуличными видами транспорта, прежде всего железнодорожным транспортом и метрополитеном;
3. скоростной трамвай (легкий рельсовый транспорт), обладая меньшими, по сравнению с метрополитеном провозными способностями, предусматривается только для обеспечения подвоза населения к станциям метрополитена и железной дороги, а также в межрайонном сообщении.

Вновь вынужден отметить, что Москомархитектуры на ответила на вопросы как [обращения от 27.07.2020 №241](#), так и обращения от [28.05.2020 №238](#):

какими нормативными документами, изысканиями, испытаниями или результатами анализа руководствуется Москомархитектура при определении видов транспорта «метрополитен», «скоростной трамвай», прочие виды наземного городского транспорта и их провозных способностей; при оценке градостроительных ограничений в центре Москвы.

В отсутствии ответа на данный вопрос положения письма Москомархитектура представляет собой мнение, не подкрепленное фактами, противоречащими мировому опыту, приведенному в Концепте, в частности.

[Письмо Москомархитектуры от 02.11.2020 №МКА-20-17273/0-1](#) сообщает:

1. создание скоростного трамвая «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД», трамвайных линий на «Кремлевском», Садовом, Бульварном кольцах и магистральных улицах центра Москвы: ул. Воздвиженка – Новый Арбат, ул. Тверская – 1ая Тверская-Ямская ул., ул. Петровка, ул.



- Неглинная, ул. Б. Лубянка – ул. Сретенка – Пр. Мира, ул. Мясницкая – Краснопрудная ул., ул. Маросейка – ул. Покровка – С. Басманная ул. – Спартаковская ул. – Бакунинская ул. в настоящее время городскими программами не предусмотрено. Градостроительная документация на строительство указанных линий трамвая не разрабатывается. Решение по созданию «новых» систем принимается исходя из потребности в создании системы и финансовых возможностей для обеспечения строительства;
2. провозная и пропускная способности метрополитена приведена в СП 120.13330.2012, трамвайных линий – СП 98.13330.2012;
  3. в соответствии со статьей 23 Градостроительного кодекса РФ (в ред. Федерального закона от 20.03.2011 №41) Генеральный план не содержит границы линейных объектов;
  4. расчеты загрузки и моделирование пассажирских потоков, выполненные ГАУ «Институт Генплана Москвы», показали, что организация пересадок, в том числе на станции «Академическая», не приведет к перегрузке Калужско-Рижской линии.

#### Касаемо пункта 1

Прошу Москомархитектуру предоставить объяснения, по каким причинам линия скоростного трамвая «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД», трамвайные линии на «Кремлевском», Садовом, Бульварном кольцах и магистральных улицах центра Москвы: ул. Воздвиженка – Новый Арбат, ул. Тверская – 1ая Тверская-Ямская ул., ул. Петровка, ул. Неглинная, ул. Б. Лубянка – ул. Сретенка – Пр. Мира, ул. Мясницкая – Краснопрудная ул., ул. Маросейка – ул. Покровка – С. Басманная ул. – Спартаковская ул. – Бакунинская ул. в настоящее время городскими программами не предусмотрены.

В случае нецелесообразности создания вышеперечисленных линий просьба предоставить соответствующие расчеты. В предыдущих обращениях была доказана целесообразность создания трамвайных систем, подтвержденная в том числе расчетами пассажиропотоков – в части скоростного трамвая «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД».

#### Касаемо пункта 2

Согласно разделу 5.2 СП 120.13330.2012 «Метрополитены» пропускную способность линии следует принимать не более 40 пар поездов в час, число вагонов в поезде необходимо определять для каждого периода эксплуатации, пропускную и провозную способность линии на периоды эксплуатации следует определять в зависимости от расчетного числа пассажиров в поезде на перегоне, наиболее загруженном в часы максимальных перевозок (часы пик).

Согласно пункту 4.4 СП 98.13330.2012 «Трамвайные и троллейбусные линии» трамвайные и троллейбусные линии следует проектировать на основании распределения пассажиропотоков и комплексной схемой развития всех видов городского пассажирского транспорта и в увязке с проектом планировки и застройки города.

Согласно пункту 4.6 СП 98.13330.2012 пропускную и провозную способность трамвайных и троллейбусных линий следует определять на пятый год эксплуатации по участку, наиболее загруженному в максимум нагрузки. При этом наполнение подвижного состава следует принимать из расчета, что все места для сидения заняты, а на 1 м<sup>2</sup> свободной площади пола пассажирского салона размещаются 4,5 стоящих пассажира.

Таким образом, в приведенных Москомархитектурой сводах правил не содержится предписанных значений провозных и пропускных способностей рельсового транспорта. Указанные характеристики являются предметом расчетов исхода из тактности движения, скорости и длины подвижного состава. Кроме того, содержится нормативное указание на необходимость принятия решения о строительстве линий трамваев на основании комплексных схем развития всех видов городского пассажирского транспорта.

Прошу Москомархитектуру привести расчет, доказывающий целесообразность Коммунарской линии метрополитена в подземном исполнении и нецелесообразности скоростного трамвая исходя текущих и планируемых пассажиропотоков. В части планируемых пассажиропотоков необходимо представить степень погрешности и условия достижения планируемых пассажиропотоков.

Касаемо пункта 3

Ответ аналогичен ответу на [письмо Москомархитектуры от 24.08.2020 №МКА-20-12540/0-1](#).

Касаемо пункта 4

Прошу Москомархитектуру предоставить расчеты загрузки и моделирование пассажирских потоков, выполненные ГАУ «Институт Генплана Москвы», доказывающие, что организация пересадок, в том числе на станции «Академическая», не приведет к перегрузке Калужско-Рижской линии.

Вынужден вновь просить Правительство Москвы предоставить объективную аргументацию, доказывающую нецелесообразность скоростных трамваев и трамваев на вышеперечисленных улицах Москвы, а также расчеты пассажиропотоков и обоснование целесообразности создания Коммунарской линии метрополитена, на основании которых указанная линия была включена в Генеральный план и городские программы.

Также прошу проанализировать [Концепт](#) (см. **Приложение 1**), принимая по внимание вышеприведенные пояснения Минтрансу России, и указать необходимые шаги для начала процедуры внесения соответствующих изменений в Генеральный план: подземные ствольные коридоры, скоростного трамвая «Лубянка – Ленинский проспект – МКАД», трамвайно-пешеходных зон в центре Москвы, платного въезда или запрета на въезд автомобилей в пределы Садового кольца (за исключение резидентов и служебного транспорта).

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

Письмо ДТиРДТИ от 14.08.2020 №17-36-8246/20 сообщает о нецелесообразности оснащения электропоездов Московского метрополитена устройствами валидации.

Просьба 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.

Кроме того, просьба рассмотреть возможность оснащения электропоездов метрополитена туалетами.



## Департамент здравоохранения г. Москвы

Прошу оценить целесообразность создания паллиативно-диагностического комплекса емкостью в 2 500 коек (далее ПДК) исходя из медицинских соображения, не принимая на данном этапе во внимание административно-финансовые аспекты вопроса. [Концепция ПДК](#) была выслана [обращением от 09.12.2019 №215](#). Предполагаемая планировка ПДК доступна по [гиперссылке](#).

В случае нецелесообразности создания подобного комплекса прошу предоставить аргументированные возражения, мотивированные соответствующими исследованиями и нормативными актами.

В случае целесообразности создания ПДК прошу указать шаги, необходимые для начала процедуры создания медико-технического задания и включения разработки проекта ПДК в городские программы.

## Касаемо Минстроя России

[Письмом Минстроя России от 27.08.2020 №26885-ОГ/08](#) была запрошена у Правительства Москвы проверка соблюдения законодательства о соблюдении градостроительного законодательства по вопросам, изложенным в [обращении от 27.07.2020 №241](#).

Прошу Министерство оценить цитированные выше ответы Москомархитектуры, а также возражения к ним на предмет соответствия градостроительному законодательству.

Касаемо [письма Минстроя России от 08.09.2020 №27793-ОГ/08](#) запрошена позиция Генеральной прокуратуры в части соответствия толкования законодательства, приведенного в указанном письме, букве закона.

## Касаемо Госкорпорации Росатом

[Письмом Минэнерго России от 24.08.2020 №09-3415](#) выражена рекомендация обратиться в Госкорпорацию «Росатом» по вопросу создания комплексной энергоустановки с возможностью организации горячего водоснабжения, отопления и первичной мусоропереработки (далее Установа) на базе проекта СВБР-100.

Прошу оценить возможность создания Установки на базе СВБР-100 в качестве районных станций за вычетом вопросов административного характера: сроки, стоимость и проблемы доработки проекта СВБР-100, оценки стоимости производства и эксплуатации.

Предварительные технические требования:

Наименование	Характеристика	Комментарий
Тепловая мощность, Гкал/ч	>500	
Электрическая мощность, МВт	10	
Топливо	МОКС-топливо, нитридное топливо	Многотопливные реакторы, с замкнутым топливным циклом

Наименование	Характеристика	Комментарий
<b>Компоновка</b>	Моноблочная	
<b>Транспортабельность</b>	Автомобильным, железнодорожным, авиационным	

Прошу указать подразделения центрального аппарата Госкорпорации и предприятия ГК «Росатом», которые были бы заинтересованы в создании Установки, на основе микрореакторов, позволяющих безопасную эксплуатацию в крупнейших агломерациях страны, а также готовые принять участие в работе на текущей стадии анализа осуществимости проекта. По запросу готов предоставить дополнительные сведения об инициативе.

Цель проекта – переход к безвозмездному для населения оказанию коммунальных услуг и сокращения магистральной сетевой компоненты с целью повышения жизнеустойчивости городов. Окупаемость инвестиций предлагается за счет перераспределения местных налогов.

Прошу Госкорпорацию сообщить о целесообразности и возможности в настоящее время рассматривать возможность оснащения подвижного состава железных дорог силовыми установками на основе реакторов на быстрых нейтронах.

### **Касаемо Администрации Президента РФ**

Письмо [Администрации Президента РФ от 25.08.2020 №А26-02-94221771](#) сообщает о необходимости изучения и проработки правоприменительной практики с участием компетентных органов государственной власти РФ и научного сообщества.

Прошу Администрацию Президента направить прилагаемый Концепт (см. **Приложение 1**) для изучения:

- в Управление Президента РФ по внутренней политике;
- в Экспертное управление Президента РФ;
- Специальному представителю Президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта, -

для рассмотрения и ответа заявителю.

Просьба оказать содействие в полноценном рассмотрении прилагаемого Концепта со стороны Минтранса России, Минэкономразвития России и Правительства Москвы.

### **Касаемо Генеральной прокуратуры РФ**

Прошу осуществить проверку позиций и толкований законодательства содержащихся в [письме Министра России от 08.09.2020 №27793-ОГ/08](#) на соответствие букве закона, принимая во внимание сведения настоящего обращения, [обращения от 27.07.2020 №241](#) и от [28.05.2020 №238](#).

### **Касаемо Прокуратуры г. Москвы**

Прошу дать правовую оценку позиции Москомархитектуры по вопросам настоящего обращения: Коммунарская линия метрополитена.

### **Касаемо Квалификационной коллегии судей г. Москвы (ККС Москвы)**

[Письмо ККС Москвы от 27.12.2019 №5441-2/19](#) сообщает, что частная жалоба Ма-461/2019 была направлена в Московский городской суд 06.12.2019.

Настоящим сообщая, что о каком-либо движении по указанной жалобе истцу сообщено не было. Просьба оказать содействие в рассмотрении жалобы.

### **Касаемо Московского городского суда**

Прошу направить истцу копию определения Московского городского суда от 25.11.2020 по первичному документу Ма-11045/2020 в электронном виде по адресу электронной почты [rzhumanov@mail.ru](mailto: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.

### **Касаемо Мещанского районного суда**

Прошу направить истцу копию решения Мещанского районного суда г. Москвы от 29.07.2020 по делу 02а-0258/2020 в электронном виде по адресу электронной почты [rzhumanov@mail.ru](mailto:rzhumanov@mail.ru). В настоящее время решение на портале суда недоступно (выложен пустой файл).

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, МИД РФ, Минэнерго России и Минздрав России направляется для сведения.

**Жуманов Рустам Турдыбаевич**



м. +7905 557 4200  
[rzhumanov@mail.ru](mailto:rzhumanov@mail.ru)  
[www.uzir.ru](http://www.uzir.ru)

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