

25.08.2020 № 248

Президенту РФ

на № A26-02-87644691 от 08.08.2020

Тема: *Механизм реализации инфраструктурных проектов*

Уважаемый Владимир Владимирович!

В дополнение к ранее отправленному на Ваше имя обращению от 05.08.2020 №876446.

Положение Московской агломерации в системе расселения населения РФ является исключительным, поскольку на площади, составляющей 0,2% общей территории Российской Федерации, сосредоточено около 20% населения.

Даже исключив особые условия геополитической нестабильности, подобные особенности Московской агломерации создают риски социальной нестабильности. В открытых источниках отсутствуют сведения о расчетах оптимальной плотности населения по совокупности социально-экономических, инфраструктурных и санитарно-эпидемиологических факторов. Внешнеполитические факторы добавляют в числе рисков крайне низкий эвакуационный потенциал Московской агломерации в случае возникновения соответствующих угроз.

Крайне важную роль в системе расселения населения Московской агломерации играет транспортная система. Социально-исторически предопределенная моноцентричность столицы, с центральной частью Москвы в пределах Третьего транспортного кольца в качестве доминирующего и стабильного центра притяжения пассажирских потоков, предопределяет радиально-кольцевую структуру транспортной инфраструктуры и центростремительные потоки транспортных перемещений.

Заложенное в Генеральном плане Москвы положение Московского метрополитена в качестве базовой и единственной городской системы массовых пассажирских перевозок создает предпосылки для дальнейшей концентрации населения в пределах административных границ города. Программа реновации жилого фонда, выраженная прежде всего в высотном строительстве на месте сносимой малоэтажной застройки «срединного пояса» Москвы гарантировано создаст такую нагрузку на метрополитен, с которой он справиться не сможет. Таким образом, программы строительства Московского метрополитена и реновации жилого фонда в их теперешнем виде не имеют «победного» завершения в принципе и приобрели форму порочного круга.

Неограниченный рост плотности населения, провоцируя рост арендных ставок, предопределяет рост доминирующего положения торгово-развлекательного сектора в структуре экономики, вытеснив остальные сферы производства в сравнительно малонаселенные зоны Москвы, транспортные проблемы которых предопределяют логистические и кадровые проблемы.

Рост социальной напряженности, вызванный агрессивным проведением программ строительства подземного метрополитена мелкого залегания, создающего наиболее высокие риски разрушения окружающей застройки, а также провоцирующая рост негативного настроения

жителей уплотнительная застройка, создаст те политические риски, которые устранить малыми потерями будет невозможно.

В случае эскалации внешнеполитической нестабильности парировать угрозу внезапного удара по Московской агломерации с целью нанесения невосполнимых потерь возможно исключительно отработанной и высокоэффективной системой эвакуации широких масс населения, которая невозможна в условиях действующей и строящейся транспортной инфраструктуры Москвы.

Отмеченные выше недостатки возможно устранить или существенно ослабить их отрицательное воздействие путем создания полимодальной транспортной системы Москвы, где наряду с подземным метрополитеном широко представлены скоростные трамваи и городские железные дороги. Для эффективного функционирования полимодальной системы требуются следующие меры:

1. ограничение автомобильных потоков в пределах, как минимум, Садового кольца, что позволит освободить проезжую часть улиц центра для пассажирского транспорта, в первую очередь трамваев;
2. создание сети линий скоростных трамваев на радиальных и кольцевых направлениях улично-дорожной сети Москвы, которые позволят существенно снизить нагрузку на подземку, а также позволят смягчить урон транспортной системе в случае выхода подземки из строя (техногенные аварии и неисправности, теракты);
3. создание подземных стволых коридоров для пропуска пригородных и региональных электричек, а в перспективе высокоскоростных поездов, в центральную часть Москвы с возможностью пересадки на подземку в центре города (заложено в действующем Генплане).

Указанные меры позволят не только привести транспортную систему города в сбалансированный вид, но и позволят создать систему массовой эвакуации населения электропоездами Московского метрополитена по сети железных дорог общего пользования.

Переписка по данным инициативам с рядом федеральных министерств и Правительством Москвы регулярно доводится до сведения Администрации Президента РФ (НО-833839 от 28.07.2020, НО-570560 от 28.05.2020, НО-244488 от 20.03.2020). Позиция Министерства транспорта РФ по вопросу подземных стволых коридоров и оборонного приоритета восточного направления высокоскоростных железнодорожных магистралей должна поступить в ответ на обращение от 28.07.2020 НО-833839.

Предлагаемый Механизм реализации инфраструктурных проектов (далее **Механизм**, см. приложение к обращению от 05.08.2020 №876446) позволит в том числе:

- повысить роль местного самоуправления, за счет роста экономической базы и прямого системного взаимодействия с федеральным центром;
- предоставить возможность гражданам РФ участвовать в инициации и реализации инфраструктурных проектов в качестве физических лиц, что позволит аргументировано ответить на риски недовольства граждан несправедливостью распределением бюджета и доходов;
- эффективно бороться с монопольным положением различных ГУП и МУП в субъектах РФ (например ГУП «Московский метрополитен»);

- создать предпосылки для существенного снижения платежей за жилищно-коммунальные услуги в крупнейших агломерациях, вплоть до ее отмены в районах с плотностью свыше 10-15 тыс. чел./кв. км (комплексирование услуг ЖКХ и финансирование операционных затрат за счет местных налогов).

Достижение указанных целей в рамках Механизма предлагается путем в том числе:

- создания федерального агентства реализации инфраструктурных проектов (далее **ФАРИП**), возглавляемого членом Совета безопасности РФ и обладающего правами законодательной инициативы и созыва местных референдумов;
- создания возможности субъектам РФ осуществлять инвестиции в основной капитал за пределами своих административных границ (инвестиции путем приобретения выпусков ценных бумаг, эмитируемых ФАРИП);
- конкурсной основы выбора концедентов, публичных партнеров, а также лиц, могущих реализовывать все и некоторые полномочия и задачи отраслевых органов государственной власти.

Предлагаемые процессы и фазы Механизма с кратким описанием предлагаемых изменений в законодательстве РФ приведены в презентации (см. приложение к обращению от 05.08.2020 №876446). Детальное описание поправок в действующее законодательство РФ предоставляется по запросу.

Прошу направить Механизма:

- 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 содержательного ответа заявителю.

В качестве пилотных проектов возможно создание линии скоростного трамвая Лубянка – Ленинский проспект – МКАД.

Прошу помощи в получении объективных и содержательных ответов на обращение от 28.07.2020 НО-833839 со стороны Правительства Москвы, Минстроя РФ, Минтранса РФ, Минэкономразвития РФ и Аналитического центра при Правительстве РФ.

Жуманов Рустам Турдыбаевич



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

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