

25.10.2018 № 104

Мэру города Москвы

на № _____ от _____

С.С. Собянину

Администрация Президента РФ

Тема: *Транспортно-экологическая инфраструктурная инициатива*

Уважаемые Коллеги!

В ответ на письмо Администрации Президента РФ от 03.10.2018 №А26-02-93645791, содержащее в себе, в том числе, текст письма Правительства Москвы, прошу принять во внимание следующие ответы:

1. Относительно корректировки федерального законодательства в части создания особо охраняемых природных территорий (далее **ООПТ**) и введения платного транзита частного автотранспорта в ЦАО г.Москвы (далее **Платный транзит**): Правительство Москвы относит решение данного вопроса Правительством РФ по представлению уполномоченного Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти.

Минприроды России, как уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере, в том числе, охраны окружающей среды, включая вопросы, касающиеся обращения с отходами производства и потребления (далее - отходы), охраны атмосферного воздуха, государственного экологического надзора, особо охраняемых природных территорий и государственной экологической экспертизы (см. **Приложение 1**), а также Минэкономразвитие России относят решение вопросов ООПТ и Платного транзита к ведению Правительства Москвы, поскольку они связаны с решением транспортных проблем (см. **Приложение 2**).

Прошу принять решение о порядке и процедурах инициирования вопросов создания и реализации ООПТ и введения Платного транзита, учитывая что вопросы ООПТ и охраны окружающей среды относятся к предметам совместного ведения федеральных органов государственной власти (далее **ОГВ**) и ОГВ субъектов РФ.

2. Относительно принятия решений о строительстве не менее 4 линий метрополитена на территории ТиНАО г.Москвы в соответствии с Генеральным планом, утвержденным Законом г. Москвы 05.05.2010 №17 (в ред. от 27.12.2017) «О Генеральном плане г. Москвы».

Сергей Семенович, прошу Вас дать указание сообщить по какой причине предложения по созданию скоростного трамвая по маршруту вдоль Ленинского проспекта (далее **Линия ЛРТ**, см. **Приложение 3**) не были учтены в ходе обязательной, в данном случае, процедуры общественных слушаний. Мои предложения систематически отправлялись в различные ОГВ Правительства Москвы начиная с 2011 года (см. **Приложение 4**). Обращаю внимание, что Линия ЛРТ в разные периоды поддерживалась не только Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы (см. **Приложение 5**), но и Москомархитектурой.

3. Относительно провозной способности метрополитена. Правительство Москвы утверждает, что потоки 25-30 тыс. человек в час каждом направлении возможно перевести ТОЛЬКО метрополитеном.

Обращаю внимание, что понятие «метрополитен» определено только в Федеральном законе от 14.06.2012 №67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном», где статья 3 гласит, что «метрополитен - вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по двум рельсам».

Обращаю внимание, что понятие «метрополитен» опосредованно выводится через понятие «объекты инфраструктуры внеуличного транспорта», которое в настоящее время законодательно не определено. В Государственной Думе РФ рассматривается мое предложение определять «метрополитен» как «вид городского скоростного транспорта, обладающего пропускной способностью свыше 20 000 пассажиров в час в каждом направлении маршрута», что позволит уйти от законодательного закрепления инженерно-конструктивных решений, предопределяющих масштабные бюджетные траты при принятии градостроительных решений.

Сергей Семенович, вновь вынужден отметить, что употребление фразы «только метрополитеном» в условиях, когда существует только обыденное понимание понятия «метрополитен», предполагающее подземный способ прохождения состава, носит все характеристики запрещенной статьей 14.3 Федерального закона «О защите конкуренции» недобросовестной конкуренции путем некорректного сравнения, принимая во внимание, что Правительство Москвы как собственник Московского метрополитена выступает в рассматриваемом вопросе Линии ЛРТ с позиции прежде всего конкурента, а не публичного партнера. Вместе с тем, разрешите проинформировать о своем обращении в Конституционный Суд РФ с предложением признать несоответствующим конституционной гарантии поддержки конкуренции, определенной 8 статьей Конституции РФ, положение статьи 4 Федерального закона «О защите конкуренции», при котором ОГВ, владеющие предприятиями, не относятся к хозяйствующим субъектам (см. **Приложение 6**).

Поезда скоростного трамвая при реализации комплекса мер по обустройству обособленного полотна, разделения зон оплаты и посадки пассажиров и оснащении системами автоматики и телемеханики могут возить до 40 тыс. человек в час в каждом направлении. На маршруте Линии ЛРТ такое обособление возможно при условии совместной реализации проекта Линии ЛРТ с упомянутой Правительством Москвы реконструкцией Ленинского проспекта, созданием ООПТ и введением Платного транзита.

4. Относительно провала публичных слушаний по «Проекту планировки участка линейного объекта улично-дорожной сети – Реконструкция Ленинского проспекта от МКАД до Садового кольца» (далее **Реконструкция ЛП**).

Разрешите отметить, что указанный проект предусматривал увеличение количества полос движения и приближение проезжей части к окнам жилых домов, что неоправданно, так как Ленинский проспект при приближении к центру Москвы проходит ряд «бутылочных горлышек» на площади Гагарина, где в поток вливается трафик Третьего транспортного кольца, ул. Косыгина и пр-т 60-летия Октября, и на Калужской площади, где аналогичная ситуация с Садовым кольцом и рядом других улиц: пр-д Апакова, Житная. Вместе с тем, разрешите отметить, что концепция «бессветофорной

магистральной» в рамках Реконструкции ЛП при сохранении одноуровневых пересечений с улицами: Строителей, Стасовой, ак. Петровского, Безымянного пр-да и пр-да Апакова, - нежизнеспособна, особенно если принять во внимание, что автопоток в конечном итоге вливается в улицы «Кремлевского» кольца, имеющие крайне незначительную пропускную способность.

Так что, позитивная роль Реконструкции ЛП может быть существенно увеличена при переориентации проекта с концепции «бессветофорной магистрали» для автомобилей на обеспечение обособленного полотна для общественного транспорта – скоростного трамвая, что соответствует официальной принятой Правительством Москвы стратегию предоставления приоритета общественному транспорту.

5. Относительно замечаний, касающихся нецелесообразности и невозможности обустройства скоростного трамвая на Ленинском проспекте по причинам:

- все основные маршруты наземного городского пассажирского транспорта обеспечивают подвоз пассажиров к станциям Калужского-Рижской и Сокольнической линий метрополитена, что приводит к дублированию маршрутов;
- поток пассажиров, следующих на маршрутах наземного транспорта составит не более 2,5 тыс. пасс./ час «пик», что недостаточно для работы линии трамвая (провозная способность от 7 тыс. пасс./ час «пик»);
- предоставленные заявителем пассажиропотоки Линии ЛРТ приведены без обоснования;
- отсутствует возможность устройства удобных пересадочных узлов на основных въездах в центр (площадь Гагарина и тем более Октябрьская площадь (в тексте опечатка – имеется ввиду Калужская площадь));
- устройство Линии ЛРТ вдоль Ленинского проспекта потребует выделения полосы шириной 10м в поперечном профиле, что неизбежно повлечет за собой приближение проезжей части к жилым домам и крайне негативно будет воспринято жителями;
- в 2016-2017 годах реализован проект «Магистраль» - сеть маршрутов наземного транспорта в высокой частоте движения автобусных маршрутов по основным, выходящим из центра направлениям с интервалами в расписаниях на уровне 5-10 минут, обеспечивая население вдоль Ленинского проспекта общественным транспортом в достаточном объеме.

Отвечая на высказанные замечания, хотелось бы отметить, что на данные вопросы были даны ответы многократно и исчерпывающе, и повторение их в качестве аргументов свидетельствует либо о невнимательности, либо о незаинтересованности рассматривать более экономные транспортные решения. Прошу ответить, что протокола совещания, проведенного по инициативе Москомархитектуры (далее **Совещание**, см. **Приложения 7**), на котором рассматривались практически все из вышеперечисленных замечаний, мной так и не был получен, несмотря на мою просьбу, адресованную Вам письмом от 03.10.2018 № 3-6-249514/8 (далее **Обращение**).

Линия ЛРТ, проходя по Ленинскому проспекту, проходит в зоне тяготения станций метро «Тропарево» Сокольнической и станций «Ленинский проспект», «Октябрьская - радиальная» Калужско-Рижской линий метрополитена. При этом маршрут Линии ЛРТ проходит в историческую часть города по «Кремлевскому» кольцу и доходит до Лубянской площади, тем самым, попадая в зону тяготения еще 3 линий метрополитена: Арбатско-Покровская (ст. Арбатская), Филевская (ст. Александровский сад), Серпуховско-Тимирязевская (ст. Боровицкая), - в дополнение к станциям Сокольнической линии метро «Библиотека им. Ленина», «Охотный ряд» и «Лубянка». Так что замечание о «подвозящей» роли Линии ЛРТ не соответствует действительности.

Линия ЛРТ выполняет важную магистральную функцию, которая позволяет обеспечить подвоз пассажиров в центра города в зону 5 веток метро из района Коммунарки в пределах 50 минут, а из района МКАД – 30 минут, что сравнимо с метрополитеном (разница 1-2 минуты). Для сравнения с вышеупомянутой сетью «Магистраль», к функционалу которой можно отнести только 144 маршрут (совпадающий с Линией ЛРТ в большей части), то время движение его составляет от Лубянки до МКАД – более 50 минут, а до станции м. «Теплый стан» - более 90 минут.

Прошу отметить особо, что Линия ЛРТ выполняет важную функцию резервирования линий метрополитена на случай терактов, пример последствий которого можно проследить на фоне трагедии 03.04.2017 в городе С. Петербург в день визита В.В. Путина. Город погрузился в многочасовой транспортный коллапс по причине отсутствия наземной скоростной системы городского электротранспорта.

Поток пассажиров наземного транспорта вдоль Ленинского проспекта на заполняемость Линии ЛРТ не влияет, поскольку большая часть остановок находится в зоне пешеходной доступности от жилых домов, даже при средней дистанции между остановками 1-1,5 км. Кроме того, хотел отметить что озвученные Правительством Москвы цифры «составит не более 2,5 тыс. пасс./ час «пик» приведены без какой-либо аргументации и обоснования.

Обоснование расчетов пассажиропотока передавались многократно по электронной почте сотрудникам Москомархитектуры, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры и Городского агентства управления инвестициями на протяжении 2013-2016 года. Разрешите отметить, что поскольку действующим законодательством не урегулирован вопрос инициации инвестпроектов физическими лицами, то на Совещании была достигнута договоренность о предоставлении Правительством Москвы порядка передачи документации проекта, который бы гарантировал полноту и достоверность.

Вместе с тем, разрешите отметить, что сам факт принятия Правительством Москвы, на фоне моих многолетних переговоров с Москомархитектурой, решения о проектировании и строительстве линии метро по маршруту на 80% совпадающему с маршрутом Линии ЛРТ: «Севастопольский проспект – Улица Новаторов – Столбово» (далее **Линия метро**), лучше всяких обоснований.

Относительно пересадочных узлов на площади Гагарина и Калужской площади, то данное замечание не соответствует действительности, поскольку на площади Гагарина есть возможность обустройства станций ЛРТ с использованием существующих подземных пешеходных переходов в районе дома Ленинский проспект, 37. В районе Калужской площади обустройство станции рассматривается в районе подземного пешеходного перехода в непосредственной близости от станции метро «Октябрьская – радиальная», так что проблем с размещением станции в указанных Правительством Москвы (Москомархитектурой) точках нет.

Обустройство Линии ЛРТ потребует не 10м, а 14,3м, с учетом ширины платформы островного типа, однако приближения к окнам жилых домов не предвидится, поскольку в рамках Реконструкции ЛП целесообразно сокращение числа полос для движения до 3 на всем протяжении Ленинского проспекта (за исключением перекрестков), так как проектом Реконструкции ЛП предусмотрено размещение в искусственных сооружениях по 3 полосы в каждую сторону. В противном случае, при сохранении существующего 4-х полосного движения в каждую сторону указанные искусственные сооружения будут представлять собой «бутылочные горлышки» и приводить к заторам.

Вновь возвращаясь к проекту «Магистраль», вынужден отметить, что маршруты данной сети проходят по крайней правой полосе, что не устраняет проблемы «правого поворота» на перекрестках, число которых в плотной застройке Ленинского проспекта и ЦАО г. Москвы крайне велико. Данный фактор во многом объясняет существенное временное отставание автобусных маршрутов от темпов движения метрополитена и Линии ЛРТ, в дополнение к более слабым провозным (для BRT¹ не более 15 тыс. чел./час на направление) и скоростным характеристикам колесного наземного транспорта по сравнению с рельсовым.

Сергей Семенович, прошу Вас:

- отменить строительство Линии метро до результатов объективного и всеракурсного рассмотрения сравнительных преимуществ двух решений: Линия ЛРТ и Линия метро В случае объективного рассмотрения любой честный эксперт подтвердит целесообразность использования ЛРТ в качестве альтернативы подземному метрополитену. Прошу Вас обратить внимание на опыт крупнейших агломераций в мире. В частности Лондонский метрополитеновский район помимо подземного метрополитена – Underground в транспортной системе имеет: Overground (надземное метро), Доклендское легкое метро (сеть ЛРТ, построенная в рамках концессии) и Tramlink (сеть ЛРТ, построенная в рамках концессии);
- распорядиться о проведении оценки регулирующего воздействия приказа руководителя Комитета Москвы по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов от 25.11.2015 №129 и Инвестиционной политики г.Москвы на период до 2025 года от 26.02.2016 на предмет ограничения конкуренции.

В моем прежнем Обращении к Вам была адресована просьба о личной встрече с руководством города Москвы, поскольку характер и объем затрагиваемых тем, связанных с Линией ЛРТ, трамвайно-пешеходными зонами, ООПТ и Платным транзитом в ЦАО г.Москвы требует стратегического, кросс-функционального видения, которого функциональные подразделения лишены по своему положению отраслевых ОГВ, особенно с учетом разделяемой Правительством Москвы, необходимости внесения изменений в действующее законодательство. Разрешите вновь просить о встрече, поскольку результаты Совещания к каким-либо результатам не привели: механизм передачи документации проекта мне сообщен не был.

Прошу Администрацию Президента РФ, принимая во внимание вышеприведенную аргументацию, рассмотреть возможность совместной встречи представителей Правительства Москвы и экспертов Администрации Президента РФ.

Приложения:

1. Письмо Минприроды России от 21.05.2018 №12-50/04112-ОГ, 2 страницы;
2. Письмо Минэкономразвития России от 25.09.2018 №ОГ-Д18-9581,6 страниц;
3. Буклет «Наземное метро: Лубянка – Тропарево – Мамыри», 40 страниц;
4. Письмо Москомархитектуры от 02.11.2011 №001-02-7692/11-2, 1 страница;
5. Письмо ДТиРДТИ г.Москвы от 06.06.2016 №17-35-5618/6, 2 страницы;
6. Обращение в Конституционный Суд РФ от 09.10.2018 №93, дело 11812/15-01/2018, 7 страниц;
7. (передана ранее в составе Обращения) Факсограмма Москомархитектуры от 20.09.2016 №МКА-25-7363/8, 1 страница.

Жуманов Рустам Турдыбаевич



м. +7905 557 4200
rzhumanov@mail.ru
108814, г. Москва, п. Сосенское, п. Коммунарка, ул. Ясная, д.5, кв.116.

¹ Bus rapid transit