



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

09.07.2026

20 __ г.

№ 051-4/1025

Прокурору города Москвы
М.С. ЖУКУ

109992, г. Москва, пл. Крестьянская Застава, д.1

«О принятии соответствующих мер прокурорского реагирования»

ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

Уважаемый Максим Сергеевич!

30.06.2026 года депутатом Государственной Думы Г.П. Камневым была проведена встреча с жителями СЗАО и САО города Москвы, указывающими на массовые нарушения градостроительного законодательства, допущенные при проведении строительства платной магистрали «Ленинградское шоссе – 3-я Магистральная улица».

Ранее 21.10.2025 года мною был получен ответ № МКА-05-626/25-2 на мой депутатский запрос № ОБП-4/1531 от 24.09.2025 года, касающийся реализации проекта строительства магистрали «Ленинградское шоссе – 3-я Магистральная улица».

Напомню, что до настоящего момента проектная документация по строительству магистрали в Комитет государственного строительного надзора города Москвы не поступала, а разрешение на строительство не выдавалось.

Ранее ГАУ «Институт Генплана Москвы» было предоставлено заключение на проект, в котором содержался целый ряд замечаний, касающихся возможности его реализации.

Анализ предоставленного ГАУ «Институт Генплана Москвы» заключения на проект демонстрирует целый ряд факторов, свидетельствующих в пользу отказа от реализации проекта.

Так, например, экспертами отмечается наличие на проектируемой территории подтопляемых зон, высокого уровня залегания грунтовых вод, проблем неустойчивой геологической среды, превышения предельно допустимого уровня шума (уровень шума превышен уже сейчас – ещё до строительства магистрали, которая его усилит).

Экспертами отмечается, что оползневые процессы, из-за наличия в границах проекта планировки карстово-суффозных участков, территорий затопления или подтопления, наличия иных участков будущего строительства, имеющих угрозу оползня, влекут за собой опасность для будущей магистрали и зданий рядом с ней.

Проблем добавляет и вибрационное воздействие от железной дороги (магистраль должна будет пройти в непосредственной близости от МЖД-2 и МЦК), что, как можно понять из экспертизы, также негативно отразится на устойчивости эстакады, по которой пройдет будущая магистраль.

Несмотря на все это, в настоящий момент строительно-монтажные работы по возведению магистрали уже ведутся (*на участке вдоль Волоколамского шоссе установлены основания под будущую эстакаду, идут работы по монтажу основы под размещение дорожного полотна*).

03.12.2025 года в своем ответе Комитет государственного строительного надзора города Москвы № 09-6150/25-(4)-2 на мой депутатский запрос № ОБП-4/1864 от 12.11.2025 года сообщил, что по факту проведения незаконных строительных работ подрядная организация АО «Московская инженерно-строительная компания» была привлечена к административной ответственности (*ей назначен штраф в 1 млн. рублей*), также к административной ответственности привлечено должностное лицо – ему назначен штраф в размере 20 тыс. рублей.

Между тем, в ответе отмечено, что порядной организации были выданы повторные предписания, которые она снова, как можно понять, проигнорировала.

Кроме того, как сообщается, подрядчик так и не предоставил в адрес Комитета государственного строительного надзора города Москвы проектную документацию для её оценки ГБУ «Центр экспертиз, исследований и испытаний в строительстве».

Как следовало из ответа № ЗГ-117/26-(2)-1 от 02.02.2026 года, полученного одной из жительниц района Войковский, через который пройдет магистраль, по факту неисполнения АО «Московская инженерно-строительная компания» предписания надзорным органом было подано исковое заявление в Арбитражный суд города Москвы для принятия очередных мер административного воздействия.

Такой же подход (игнорирование предостережений и предписаний) подрядная организация практикует и к остальным замечаниям надзорных органов (были полностью проигнорированы требования о размещении информационных щитов – их нет до сих пор, не устранены нарушения содержания мест производства – строительной площадки).

Как сообщалась в ответе, по первому нарушению ведомством были направлены повторные предостережения (скорее всего, подрядчик проигнорирует их вновь), а по второму правонарушению – дело передано на участок мирового судьи для принятия соответствующего решения.

Полагаю, что такое же решение (передача материалов в суд) будет предпринято и в отношении нарушения с размещением информационных щитов вдоль ограждений (подрядчик не выполняет это требование уже почти год и вряд ли выполнит его в будущем).

В настоящий момент по результатам рассмотрения в Арбитражном суде города Москвы подрядная организация АО «Московская инженерно-строительная компания» была привлечена к административной ответственности ещё на 100 тыс. руб.

Однако, насколько жителям известно, к реальным изменениям это не привело – работы без разрешения на строительство продолжают.

Информационный щит на местах проведения работ все также отсутствует.

Ранее, в одном из своих ответов, Комитет государственного строительного надзора города Москвы рекомендовал департаменту инвестиционной и промышленной политики города Москвы, как курирующему ведомству, рассмотреть вопрос о передачи реализации проекта напрямую концессионеру – без привлечения подрядчика в лице АО «Московская инженерно-строительная компания».

Основанием для этого предложения стали многочисленные штрафы и систематическое неисполнение подрядчиком предписаний надзорных органов.

Жители поднимают вопрос о целесообразности реализации в целом проекта строительства платной магистрали, указывая на все вышеизложенные аргументы ГАУ «Институт Генплана Москвы».

В дополнение к ним, жители указывают и на потенциальную невозможность совмещения проекта с существующим трамвайным движением вдоль Волоколамского шоссе.

Дело в том, что в данный момент из-за строительства дублера трамвайные пути были перенесены к дублеру Волоколамского шоссе (дублеру вдоль домов по ул. Габрического).

Разместить два полотна путей (для одновременного встречного движения) из-за нехватки места в данный момент невозможно (организовано реверсивное движение трамваев – на участке от дома 10 к.3 по ул. Габричевского до дома 45 по ул. Волоколамское шоссе).

Фактически часть территории, через которую возможно «протянуть встречное движение» занята под опоры будущей магистрали, что замедляет движение трамвайного транспорта.

Однако если с медленным движением ещё можно смириться, то с постоянной угрозой аварии (схода трамвая с рельс) смириться крайне тяжело.

Дело в том, что после «перемещения» пути оказались в непосредственной близости от дублера, где наблюдается активное автомобильное движение.

Пути размещены на возвышении, из-за чего трамваи как бы «нависают» над машинами.

При этом ширина от бордюра (разделяющего пути и дублер) до путей составляет около 50 см.

Это вынуждает водителей трамваев сбрасывать при движении по этому участку скорость, чтобы трамвай не сошел с путей и «не повалился» на машины,двигающиеся по дублеру.

Такие поездки влекут за собой постоянный риск для жизни и здоровья пассажиров и водителей трамваев.

В этой связи, на основании статей 7 и 14 Федерального закона «О статусе сенатора Российской Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации», прошу Вас рассмотреть данный депутатский запрос, провести в рамках Ваших полномочий проверку сведений, изложенных в нем, и принять в рамках Ваших полномочий соответствующие меры прокурорского реагирования с целью защиты прав жителей СЗАО и САО города Москвы.

О результатах рассмотрения прошу проинформировать Государственную Думу ФС РФ и координатора инициативной группы жителей – Ищенко Александр Алексеевич (alexander@mst.ru).

Приложение: на 2-х листах.

С уважением,

С.П. Обухов



РЕЗОЛЮЦИЯ

встречи жителей СЗАО и САО города Москвы
с депутатом Государственной Думы ФС РФ Г.П. Камневым

г. Москва

«30» июня 2026 г.

Мы, жители районов Северо-Западного и Северного административных округов города Москвы, собравшиеся на встречу с депутатом Государственной Думы Камневым Георгием Петровичем, обсудив ситуацию со строительством платной автомагистрали, затрагивающей семь районов округа и территории особо охраняемых городских парков, **констатируем:**

1. Из официальных ответов органов власти следует, что проектная документация не утверждена, государственная экспертиза не проведена, разрешение на строительство в порядке ст. 51 Градостроительного кодекса РФ не оформлено — при том, что работы фактически ведутся. Таким образом имеются признаки самовольного строительства, указанные в ст. 222 ГК РФ.
2. Публичные слушания и общественные обсуждения, обязательные в силу ст. 5.1 и 46 Градостроительного кодекса РФ, не проводились в силу Постановления Правительства Москвы № 438-ПП от 22.03.2022 — жители лишены установленного законом права влиять на проект, меняющий условия их проживания на десятилетия.
3. Трасса частично проходит через особо охраняемые зелёные территории, изменение режима которых требует специальной процедуры, соблюдение которой государственными органами не подтверждено.
4. В ходе работ зафиксированы повреждения жилых домов (трещины), систематические перекрытия дворов, ликвидация парковок, сужение проездов, превышение нормативов шума, вибрации и запылённости; административные штрафы подрядчику ситуацию не меняют.
5. Проект реализуется по концессионной модели, регулируемой федеральным законом 115-ФЗ, с долгосрочными обязательствами бюджета, однако финансовая модель, расчёт трафика, предельный объём бюджетных гарантий и сведения о конечных бенефициарах концессионера публично не раскрыты.

Исходя из изложенного, участники встречи **требуют:**

Первое. Незамедлительно приостановить работы, проводимые без разрешений. Ознакомить инициативную группу с утвержденной проектной документацией и проведенной государственной экологической экспертизой.

Второе. Не выдавать разрешение на строительство магистрали без опубликования и общественного обсуждения проекта в соответствии с нормами Градостроительного кодекса РФ.

Третье. Опубликовать в полном объёме проектную документацию, финансово-экономическое обоснование, концессионное соглашение и приложения к нему, включая размер капитального гранта, предельный объём платежей концессионеру и сведения о конечных бенефициарах.

Четвертое. Поручить Контрольно-счётной палате города Москвы аудит финансовой модели и оценку рисков для бюджета на весь срок концессии.

Пятое. Рассмотреть альтернативные технические решения в зонах прохождения трассы в опасной близости с жилой застройкой и парками — тоннельные и заглублённые участки, изменение трассировки, эстакады с шумозащитой. Организовать рабочую встречу представителей жителей в Институте Генплана Москвы и сформировать рабочую группу с представительством жителей.

Шестое. Организовать за счёт заказчика независимое обследование жилых домов в зоне влияния работ с фиксацией состояния «до» и «после» и обеспечить полное возмещение ущерба собственникам жилых и нежилых помещений.

Седьмое. Прекратить практику начала работ по крупным инфраструктурным объектам до утверждения проектной документации и проведения публичных слушаний.

Восьмое. Установить обязательное публичное раскрытие финансовых моделей и условий концессионных соглашений по всем инфраструктурным проектам с участием бюджета города — до их подписания.

Девятое. Рассмотреть включение в финансовую модель концессии механизма компенсации жителям зоны акустического и экологического влияния трассы — в форме льготного или безвозмездного пользования магистралью для собственников транспортных средств, зарегистрированных в границах этой зоны, определённой по СанПиН.

Участники встречи поручают депутатам фракции КПРФ в Государственной Думе направить резолюцию в Генеральную прокуратуру РФ, в Мэрию Москвы, Контрольно-счётную палату города Москвы и Прокурору Москвы; на регулярной основе информировать жителей о ходе рассмотрения и полученных ответах.

Резолюция единогласно принята «30» июня 2026 г. открытым голосованием.