



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА

ДЕПУТАТ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

23 октября 2025 г.

№ ААС-4/231

Председателю Правительства
Российской Федерации

М.В. МИШУСТИНУ

Уважаемый Михаил Владимирович!

В целях стратегического развития крупнейших городов Российской Федерации, обеспечения устойчивости их транспортной инфраструктуры и повышения качества жизни населения представляется целесообразным рассмотреть вопрос о возобновлении государственной программы строительства метрополитенов в городах с численностью населения свыше одного миллиона человек по аналогии с практикой, применявшейся в советский период.

На сегодняшний день в Российской Федерации насчитывается 16 городов с численностью населения свыше 1 млн человек, включая два города — Москву и Санкт-Петербург — с населением свыше 5 млн человек. Совокупная численность населения указанных городов составляет порядка четверти от общего населения страны, при этом они играют ключевую роль в социально-экономическом развитии соответствующих субъектов Российской Федерации. Однако транспортная инфраструктура значительного числа таких городов не соответствует потребностям и нагрузке, вызванной масштабами урбанизации, внутренней миграции и возросшей автомобилизации.

В настоящее время системы метрополитена функционируют лишь в семи из шестнадцати городах-миллионниках: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем

Новгороде, Новосибирске, Казани, Екатеринбурге и Самаре. В Волгограде действует система метротрама, частично размещённая под землёй. Такие города, как Челябинск, Омск, Уфа, Красноярск, Воронеж, Ростов-на-Дону, Пермь и Краснодар, остаются без метрополитенов.

При этом многие из указанных городов демонстрируют признаки критической транспортной перегрузки. Согласно аналитическим материалам профильных информационных ресурсов, свыше 8 из 10 городов с наибольшей интенсивностью уличного трафика — это именно города-миллионники. Так, в рейтингах дорожной загруженности лидируют Самара, Красноярск, Уфа, Воронеж, Екатеринбург, Новосибирск и Пермь. Указанное обстоятельство негативно сказывается на времени поездок граждан, деятельности экстренных служб и состоянии экологии.

Отсутствие полноценных систем внеуличного рельсового транспорта в указанных агломерациях провоцирует рост использования личного транспорта, увеличение выбросов загрязняющих веществ и ухудшение качества городской среды. По экспертным оценкам, автотранспорт является источником от 70 до 90 % загрязнений воздуха в городах. В крупных городах такие показатели, как уровень выхлопов угарного газа, оксидов азота и взвешенных частиц, нередко превышают установленные санитарно-гигиенические нормы, формируя угрозу здоровью граждан, особенно социально уязвимых категорий — детей и пожилых лиц.

Реализация комплексной федеральной программы строительства метрополитенов будет иметь не только транспортный, но и макроэкономический эффект. Опыт мегаполисов подтверждает, что метрополитен способствует разгрузке улично-дорожной сети, снижению уровня загрязнений, улучшению логистики и оперативности доставки товаров и услуг. Дополнительно метростроение формирует заказ на продукцию машиностроения, стройматериалов, электроники, создаёт рабочие места и повышает инвестиционную привлекательность городов.

Следует отметить, что в советский период вопрос строительства метро решался централизованно: после достижения численности населения в 1 млн человек начиналось проектирование и реализация соответствующих объектов. К 1991 году метро было построено или строилось практически во всех городах-

миллионниках РСФСР. Однако с начала 1990-х годов, за исключением Казани, ни один новый метрополитен в стране не был введен в эксплуатацию, несмотря на объективную потребность и готовность ряда субъектов Российской Федерации к его реализации.

Также стоит отметить, что в городах с уже созданными в советский период метрополитенами, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, зафиксировано явное отставание от оптимума темпов развития сети станций метро. В частности, в Новосибирске в период с 1979 по 1992 год (за 13 лет) было введено в эксплуатацию 10 станций метро. При этом на конец указанного периода на 1000 горожан приходилось порядка 60 автомобилей. В период с 1992 по 2025 год (33 года) автомобилизация возросла в 7 раз, превысив уровень в 462 автомобиля на 1000 человек, а новых станций метро было введено в эксплуатацию только 4 станции. Отмечу, что при этом спрос на услуги Новосибирского метрополитена устойчиво растёт, что видно по динамике пассажиропотока, достигшего к концу 2024 года рекордного объёма в 86,1 млн. человек.

Учитывая изложенное, прошу Вас, уважаемый Михаил Владимирович, рассмотреть вопрос о разработке и утверждении федеральной целевой программы строительства метрополитенов в городах Российской Федерации с численностью населения свыше одного миллиона человек, в которых системы метрополитена отсутствуют или не соответствуют запросу жителей на тот уровень свободы передвижения по городу, который позволит отказаться от ежедневного использования для поездок личного автотранспорта, и представить позицию Правительства Российской Федерации по данному вопросу.

С уважением,