

03.09.2019 № 187

Тверской районный суд города Москвы

на № _____ от _____

Тема: Транспортно-экологическая инфраструктурная инициатива

Административный истец (далее Истец)	
ФИО	Жуманов Рустам Турдыбаевич
Дата рождения:	06.11.1976
Место рождения:	г.Москва
Адрес места жительства:	108814, Москва, п. Сосенское, п. Коммунарка, ул. Ясная д.5, кв.116
Контакты	
Мобильный:	+7 905 557 4200
E-mail:	rzhumanov@mail.ru

Административный ответчик	
Наименование органа	Администрация Президента РФ (далее АП РФ), 103132, Москва, ул. Ильинка, дом 23/16
Оспариваемое решение: наименование, номер, дата	<ul style="list-style-type: none"> Письмо АП РФ от 12.07.2019 № А26-02-79736991 (далее Письмо АП РФ, см. Приложение 1); Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 №395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (далее Положение о Минтрансе России)
Суть оспариваемого бездействия	<p>Отказ в рассмотрении по существу вопроса компетентными подразделениями АП РФ:</p> <ul style="list-style-type: none"> механизма реализации инфраструктурных проектов (далее Механизм, см. https://www.uzir.ru/mehanizm-rip); транспортно-экологических инициатив в г. Москве (далее Инициативы, см. https://www.uzir.ru): <ul style="list-style-type: none"> скоростной трамвай «Лубянская площадь – Ленинский проспект – МКАД – ТиНАО» (далее Линия ЛРТ, см. https://www.uzir.ru/skorostnoj-tramvaj); трамвайно-пешеходных зон, платного транзита автотранспорта и озеленение улично-дорожной сети в центральной части г. Москвы
Сведения о нарушенных правах, свободах и законных интересах административного истца	19, 20, 32, 33, 34, 37, 42, 44, 45, 58 статьях Конституции РФ (далее Права и Обязанности)
Нормативные правовые акты и их положения, на соответствие которым надлежит проверить оспариваемое решение, действие (бездействие)	<ul style="list-style-type: none"> Конституция Российской Федерации (далее Конституция); Федеральный закон от 02.05.2006 N 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» (далее 59-ФЗ); Положение о Минтрансе России

Административное исковое заявление

Прошу Тверской районный суд города Москвы (далее Суд) на основании части 1 статьи 22, части 1 статьи 26 Кодекса административного судопроизводства РФ (далее КАС) принять мое административное исковое заявление об обжаловании Письма АП РФ касаясь отказа в рассмотрении предлагаемых Истцом ко внедрению Механизма и Инициатив и оспаривании Положения о Минтрансе в части изъятия полномочий Минтранса России в области внеуличного и городского наземного электрического транспорта.

Результаты внедрения Механизма способны привести к существенному снижению бремени, лежащего на населении крупнейших агломераций РФ по оплате услуг пассажирского транспорта общего пользования и жилищно-коммунальных услуг, а также привести к снижению межрегиональных различий в уровне качества жизни и смягчению дисбалансов в уровне инвестиций в основные средства.

Внедрение Инициатив способно привести к существенному улучшению качества экологической обстановки в пределах Садового кольца города Москвы и росту транспортной и общественной безопасности в Московской агломерации, составляющей около 20% населения РФ и порядка 26% ВВП РФ.

Прошу Суд принять во внимание решение Мещанского районного суда города Москвы от 05.06.2019 в отношении Минтранса России (см. [Приложение 2](#)) и апелляционную жалобу Истца в Московский городской суд от 27.08.2019 №184 (см. [Приложение 3](#)), определение Басманного районного суда города Москвы от 11.07.2019 о прекращении производства по делу №02а-346/2109 в отношении ФАС России (см. [Приложение 4](#)) и ходатайство Истца в Московский городской суд, Судебный департамент при Верховном Суде РФ и Высшую квалификационную коллегия судей РФ от 27.08.2019 (см. [Приложение 5](#)).

Письмо АП РФ своим содержанием отказывает Истцу в праве на компетентный ответ по вопросам Механизма и Инициатив со стороны аналитических подразделений АП РФ, а также отказывает в передаче на рассмотрение Специального представителя при Президенте РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта (далее **Специальный представитель**), направленных Истцом на рассмотрение в АП РФ в письме от 09.07.2019 №174 (далее **Письмо Истца**, см. [Приложение 6](#)).

В адрес Президента РФ и АП РФ за период 2017-2019 было направлено 23 обращения, в ответ на которые Управление Президента РФ по работе с обращениями граждан и организаций перенаправляло Истцу стереотипные ответы Правительства Москвы, идентичные ответам Правительства Москвы непосредственно Истцу (см. [Приложение 7](#)). Со стороны Минтранса России на просьбы о содействии в реализации Инициатив и Механизма также был выработан стереотипный ответ, утверждающий отсутствие полномочий по оценке действий органов государственной власти (далее **ОГВ**) субъектов РФ, повторенный более 19 раз за период 2018-2019.

Истец, руководствуясь своими конституционными правами непосредственного участия в управлении делами государства¹, на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности² и на свободный труд³, в 2011 году по собственной инициативе предпринял инициативу создания Линии ЛРТ из внебюджетных источников. Ход реализации инициативы показал, что нестабильность оценок отраслевых департаментов Правительства Москвы (см. [Приложения 8, 9](#) и [10](#)) обусловлена системными противоречиями в балансе полномочий и ответственности, а также усугублена правом муниципальной собственности на ГУП «Московский метрополитен», занимающий монопольное положение на рынке магистральных массовых пассажироповозок. Правительство Москвы не имеет возможности корректно исполнять роль публичного партнера или концедента в проекта ГЧП и концессионных соглашениях, поскольку фактически является заинтересованной стороной и игроком на рынке пассажирских перевозок.

Транспортная система Москвы представляет собой сочетание радиально-кольцевой системы улично-дорожной сети (далее УДС), сформированной под влиянием социально и исторически обусловленной транспортной миграцией «периферия-центр», и единственного стабильно существующего, доминирующего центра притяжения пассажиров и центра престижа – Камер-Коллежского вала города Москвы (далее **Центр притяжения**). Аналогичная структуре УДС структура «Московского метрополитена», представляя собой монополию на дальние магистральные перевозки массовых пассажирских потоков, довершает картину бимодальной транспортной системы, характеризующейся следующими особенностями и уязвимостями (далее **Системные проблемы**, см. [Приложение 11](#)):

- эффективная длина линий московского метрополитена не может превышать 40 км, поскольку в противном случае обеспечение транспортной доступности периферийных районов города будет осуществляться за счет снижения транспортной доступности «срединного пояса» Москвы (см. [Приложение 12](#));
- в настоящее время развитие «Московского метрополитена» трансформировалось в инструмент повышения коммерческой привлекательности вновь возводимых массивов многоэтажного жилого фонда, ведущего к неоправданному переуплотнению и росту социальной нестабильности;
- строительство новых линий метрополитена, маршрут которых пролегает мимо Центра притяжения, - хордовые линии – малообоснованны с транспортной точки зрения;
- строительство хорд метрополитена и массивов многоэтажного жилья в большей части обусловлены системной мотивацией Стройкомплекса Москвы в увеличении объемов строительства и роста оборота бюджетных средств;
- любое новое строительство в области метрополитена создает экономические предпосылки для появления новых массивов многоэтажного жилья в зоне тяготения линии;
- любой инцидент или теракт на пересадочной станции в пределах Кольцевой линии метрополитена (1й пересадочный контур) приведет к многочасовому транспортному коллапсу⁴.

¹ Часть 1 статьи 32 Конституции

² Часть 1 статьи 34 Конституции

³ Часть 1 статьи 37 Конституции

⁴ Примером может служить теракт в метрополитенах [С. Петербурга 03.04.2017](#) и [Лондона в 2005 году](#)

Прошу Суд обратить внимание, что массовое строительство нового жилья возможно только на периферии города и в «срединном поясе», например в рамках программы реновации жилого фонда столицы. При этом эффективное транспортное обеспечение средствами исключительно подземного метрополитена невозможно по причине вышеизложенных Системных проблем: метropоезда подходят к «срединному поясу» Москвы уже переполненными, - и приводит к перегрузке действующих радиальных линий метрополитена, идущих в Центр притяжения.

Мотивация Стройкомплекса Москвы в росте объемов строительства подземного метрополитена мелкого заложения на периферии города и в «срединном поясе» Москвы естественна, поскольку позволяет осуществлять масштабное строительство в относительно сжатые сроки и относительно простых условиях в части подземных коммуникаций и отсутствия исторической застройки.

Объективное транспортное обоснование новых линий метрополитена крайне затруднено подчинением подразделения территориального планирования Москвы – ГАУ «Институт Генплана Москвы» - Стройкомплексу Москвы, что неэффективно. Естественная мотивация Стройкомплекса Москвы к росту строительных объемов и оборотов бюджета приводит к росту пассажирских перемещений на дистанции свыше 10 км, тогда как грамотное территориальное планирование должно приводить к обратной задаче: увеличению весовой доли в объеме пассажиропотоков дистанций менее 5 км.

Частным случаем, отражающим справедливость вышеуказанных обстоятельств, является отказ Правительства Москвы в создании Линии ЛРТ и строительство вместо нее Коммунарской линии подземного метрополитена «Столбово – Ул. Новаторов – Севастопольский проспект», которая, в случае ее продления до станции «Севастопольский проспект» Московского центрального кольца, будет на 80% совпадать с маршрутом Линии ЛРТ, будет в 5-7 раз дороже Линии ЛРТ и не будет проходить через Центр притяжения. Данных недостатков лишена Линия ЛРТ. Прошу Суд обратить внимание, что экономическая эффективность Линии ЛРТ позволяет осуществлять ее создание и эксплуатацию из внебюджетных источников (см. [Финансово-экономическая модель](#)).

Позиция АП РФ и Минтранса России препятствует осуществлению моих конституционных Прав и Обязанностей, а также прав неопределенного круга лиц на жизнь⁵ и благоприятную окружающую среду⁶, поскольку конечная цель как Инициатив, так и Механизма направлена на достижение социального благополучия сограждан. Прошу Суд обратить внимание, что согласно Конституции каждый, включая Истца, должен беречь окружающую среду⁷ и заботиться о сохранении культурного достояния⁸.

Входящие в Инициативы платный транзит автотранспорта и озеленение УДС в пределах Центра притяжения является попыткой исполнения своих конституционных обязанностей со стороны Истца. Кроме того, сокращение автомобильных потоков в Центре притяжения помимо освобождения пространства УДС для организации трамвайно-пешеходных зон приведет к сокращению вредных выбросов, снижению числа ДТП, увеличению доступности для пешеходов

⁵ Часть 1 статьи 20 Конституции

⁶ Статья 42 Конституции

⁷ Статья 58 Конституции

⁸ Часть 3 статьи 44 Конституции

объектов культурного наследия, повышению общественной безопасности и росту туристической привлекательности Москвы. Стоит отдельно отметить, что в случае любых сбоев в пределах 1го пересадочного контура Московского метрополитена трамваи и скоростные трамваи смогут существенно более эффективно смягчить последствия транспортного коллапса нежели автобусы ввиду большей на порядок провозной способности (15-30 тыс. чел/час на направление против 5-7 тыс. чел/час на направление).

Согласно позиции Минтранса России (см. [Приложения 13, 14](#)) министерство не обладает в своем круге компетенций правом оценивать действия ОГВ субъектов РФ. Таким образом, Минтранс России не может эффективно выполнять роль федерального органа исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внеуличного, городского наземного электрического транспорта, поскольку указанная роль подразумевает непрерывную оценку действий органов государственной власти субъектов РФ.

Согласно ответу Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству (см. [Приложение 15](#)) лицензирование направлено на обеспечение безопасности пассажиров. В настоящее время функционирование городского пассажирского электротранспорта осуществляется без лицензирования, что создает условия для снижения качества оказания перевозочных услуг.

Предлагаемый Истцом Механизм предусматривает внесение следующих изменений в действующее федеральное законодательство (далее **Поправки**):

- внесение вопросов транспорта, систем жизнеобеспечения городов и жилищно-коммунального хозяйства в перечень предметов совместного ведения, статья 72 Конституции;
- дополнение статьи 83 Конституции пунктом «формирует Федеральное агентство реализации инфраструктурных проектов» (далее **ФАРИП**);
- статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 №99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» в части внесения в список лицензируемых видов деятельности перевозку пассажиров и грузов городским пассажирским электрическим транспортом общего пользования (далее **ГЭТ**): лицензируются прочие виды перевозок, включая перевозку пассажиров автотранспортом свыше 8 человек, при этом существенно более мощные пассажиропотоки, возимые ГЭТ остаются за гранью лицензионного контроля;
- статьи 5 Федерального закона от 21.07.2005 №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (далее **115-ФЗ**) в части:
 - исключения ОГВ РФ, субъектов РФ, муниципальных образований из перечня организаций, обладающих исключительным правом выступать концедентом, поскольку ОГВ субъектов РФ, обладая правом владения предприятиями муниципального транспорта, являются, по сути, хозяйствующим субъектом и выступают в роли конкурента в тех проектах, где должны играть роль концедента;
 - включения конкурсных процедур по выбору концедента;
 - внесения роли «инициатор» в перечень сторон концессионных соглашений и наделения физических лиц правами выступать в роли инициатора концессионных соглашений, поскольку в соответствии со статьей 19 Конституции все равны перед законом и судом и государство гарантирует равенство прав и свобод человека независимо от имущественного и должностного положения, а в соответствии с частью 1 статьи 34 Конституции каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности;
 - приведения остального текста 115-ФЗ в соответствие с предлагаемыми изменениями;

- статьи 4 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» в части включения ОГВ РФ, субъектов РФ и муниципальных образований в перечень хозяйствующих субъектов и приведения остального текста закона в соответствие с предлагаемым изменением;
- Федерального закона от 13.07.2016 «О государственно-частном партнерстве (далее ГЧП), муниципально-частном партнерстве и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее 224-ФЗ) в части:
 - пункта 1 статьи 3 с целью исключения ОГВ РФ, субъектов РФ, муниципальных образований из перечня организаций, обладающих исключительным правом выступать публичным партнером и включения конкурсных процедур по выбору публичного партнера по тем же основаниям, что и в 115-ФЗ;
 - статьи 3 внесения роли «инициатор» в перечень сторон соглашений о ГЧП и наделяния физических лиц правами выступать в роли инициатора ГЧП по тем же основаниям, что и в 115-ФЗ;
 - пункта 2 статьи 7 в части исключения слов «за исключением метрополитена»: история терактов на метрополитене свидетельствует, что статус муниципального унитарного предприятия не является гарантией безопасности;
 - приведения остального текста 224-ФЗ в соответствие с предлагаемыми изменениями;
- Федерального закона от 29.12.2017 №442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части:
 - пункт 1 статьи 3: замена определения «внеуличный транспорт» на «скоростной транспорт»;
 - пункт 7 статьи 3: замена определения «метрополитен - вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по двум рельсам» на определение «метрополитен – вид городского скоростного транспорта, обладающего пропускной способностью свыше 50 000 пассажиров в час в каждом направлении маршрута»;
 - пункт 17 статьи 3: замена определения «пути внеуличного транспорта - инженерно-технические сооружения, которые предназначены для движения по ним подвижного состава внеуличного транспорта и не имеют пересечений на одном уровне с автомобильными дорогами, железнодорожными путями общего пользования, железнодорожными путями необщего пользования, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками» на определение «пути скоростного транспорта – комплекс мер, обеспечивающий пропускную способность маршрута не менее 20 000 человек в час в каждом направлении маршрута»;
 - дать определение «скоростной автобус – вид городского скоростного транспорта, обладающего пропускной способностью 10 000 – 15 000 пассажиров в час в каждом направлении маршрута»;
 - дать определение «скоростной трамвай – вид городского скоростного транспорта, обладающего пропускной способностью 20 000 – 50 000 пассажиров в час в каждом направлении маршрута»;
 - приведения остального текста закона в соответствие с предлагаемыми изменениями;
- пункта 1 статьи 13 Федерального закона от 27.07.2010 №210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» в части передачи функций по разработке релевантных административных регламентов федеральному ОГВ, ответственному за пространственное развитие РФ.

Рассматриваемый Механизм вместе с Поправками направлен на преодоление Системных проблем следующими мерами:

- создания органа прямого подчинения Президенту РФ, отвечающего за инициацию и реализацию инфраструктурных проектов в федеральном масштабе, рабочее название – ФАРИП;

- включение вопросов развития метрополитена и жилищно-коммунальных услуг в перечень круга совместных с субъектами РФ полномочий Российской Федерации с целью гармоничного балансирования бюджетных расходов на создание инфраструктуры в межрегиональном отношении и в целях сглаживания межрегиональных различий;
- преодоление ограничений в виде административных границ субъектов РФ при осуществлении инвестиций субъектами РФ в основные средства;
- создание конкурсных механизмов по выбору концедентов и публичных партнеров;
- создание мультимодальных транспортных систем, включая скоростные трамваи и городские электрички с подземными участками прохождения в пределах Центра притяжения;
- расширение экономической основы местного самоуправления за счет перераспределения местных налогов и процедур инициации инфраструктурных проектов во взаимодействии с ФАРИП;
- перевод органов территориального планирования в подчинение Минэкономразвития России (далее МЭР) на правах территориальных органов (см. отзыв МЭР, [Приложение 16](#)).

Прошу Суд удовлетворить следующие требования Истца:

- на основании пункта 1 части 4 статьи 77 КАС назначить за счет Истца комплексную и комиссионную экспертизу Механизма и Инициатив (далее Экспертиза);
- на основании пункта 2 части 4 статьи 77 КАС предложить Экспертизе перечень вопросов, предложенных Истцом (см. [Приложение 17](#));
- на основании пункта 3 части 1 статьи 124 КАС обязать АП РФ в соответствии с Положением об Администрации Президента РФ, утвержденного указом Президента РФ от 06.04.2004 №490 «Об утверждении Положения об Администрации Президента Российской Федерации» (далее Положение об АП РФ):
 - передать Письмо Истца на рассмотрение Специального представителя в соответствии с частью 6 статьи 8 и пункта 1 части 1 статьи 10 59-ФЗ;
 - подготовить анализ и отзыв на Механизм и Инициативы, направить его на заключение Экспертизы на основании пункта 5 Положения об АП РФ: анализ обращений граждан;
 - инициировать законопроект о внесении Поправок в действующее законодательство и о создании ФАРИП, включая передачу полномочий в части и нормативно-правового регулирования в сфере внеуличного, городского наземного электрического транспорта, лицензирования городского пассажирского электротранспорта в ФАРИП (далее Законопроект) на основании пункта 5 Положения об АП РФ: организация подготовки законопроектов для внесения их Президентом Российской Федерации в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации в порядке законодательной инициативы;
- поручить Экспертизе рассмотреть и предоставить Суду заключение:
 - на Механизм и Инициативы;
 - на отзыв АП РФ на Механизм и Инициативы;
 - по Законопроекту.

Приложения (опубликованы на сайте Инициатив и Механизма – www.uzir.ru):

1. [Письмо АП РФ от 12.07.2019 № А26-02-79736991](#), 2 страницы;
2. [Решение Мещанского районной суда города Москвы от 05.06.2019](#), 4 страницы;
3. [Апелляционная жалоба Истца в Московский городской суд от 27.08.2019 №184](#), 6 страниц;
4. [Определение Басманного районного суда города Москвы от 11.07.2019 о прекращении производства по делу №02а-346/2109](#), 2 страницы;

5. [Ходатайство Истца в Московский городской суд, Судебный департамент при Верховном Суде РФ и Высшую квалификационную коллегия судей РФ от 27.08.2019](#), 3 страницы;
6. [Обращение Истца к Президенту РФ от 09.07.2019 №174](#), 3 страницы;
7. [Ответ АП РФ от 03.10.2018 №А26-02-93645791](#), 8 страниц;
8. [Письмо Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 03.06.2016 №17-35-5618/6](#), 2 страницы;
9. [Письмо Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 22.10.2018 №61-84-1173/8](#), 1 страница;
10. [Письмо Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы от 25.12.2018 №61-84-1173/8-1](#), 2 страницы;
11. Статья Истца в Живом Журнале [«Удушит ли сеть метрополитена Москву в своих объятиях?»](#)⁹;
12. Статья Истца в Живом Журнале [«Парадокс роста или патология роста: как метрополитен препятствует развитию города»](#)¹⁰;
13. [Письмо Минтранса России от 21.09.2018 №ИА-29/13747](#), 2 страницы;
14. [Письмо Минтранса России от 04.02.2019 №ДЗ-56-ПГ](#), 2 страницы;
15. [Письмо Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству от 06.11.2018 №3.13-24/538](#), 1 страница;
16. [Письмо Минэкономразвития России от 28.12.2018 №Д18и-845](#), 3 страницы;
17. [Ходатайство Истца в Басманный районный суд города Москвы от 10.06.2019 №165](#), 5 страниц;

Жуманов Рустам Турдыбаевич



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

⁹ <https://rustam-scorp.livejournal.com/8039.html>

¹⁰ <https://rustam-scorp.livejournal.com/7744.html>