

Дата: \_\_\_\_\_

**Московский городской суд  
Басманный районный суд г. Москвы**

**Тема:** Транспортно-экологическая инфраструктурная инициатива

**Дела:** 02а-0346/2019, 02а-0190/2019

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

### Ходатайство

Прошу Московский городской суд, а также Басманный, Мещанский и Таганский районные суды города Москвы (далее **Судьи**) приобщить к делам 02а-0346/2019 и 02а-0190/2019 об обязанности Московского УФАС России, ФАС России, Минтранса России, Аппарата Правительства РФ и Правительства Москвы совершить определенные действия настоящее ходатайство о назначении комплексной и комиссионной экспертизы затронутых оспариваемыми письмами ответчиков механизма реализации инфраструктурных проектов (далее **Механизм**, см. <https://www.uzir.ru/mehanizm-rip>) а также ряда транспортно-экологических инициатив (далее **Инициативы**), разрабатываемых Истцом в интересах неопределенного круга лиц:

- скоростного трамвая по маршруту: Лубянская площадь – Ленинский проспект – Теплый Стан – Коммунарка (далее **Линия ЛРТ**, легкорельсовый транспорт или **Проект**, см. [www.uzir.ru](http://www.uzir.ru));
- введение ограничения транзитного проезда частного автотранспорта (далее **Платный транзит**) в пределах Садового кольца г. Москвы (далее **Центр Москвы**);
- озеленение улично-дорожной сети (далее **УДС**) в пределах Центра Москвы;
- создание трамвайно-пешеходных зон в пределах Центра Москвы (далее **ТПЦ**, трамвайно-пешеходный центр);
- создание подземных ствольных коридоров для региональных электропоездов и высокоскоростного железнодорожного сообщения.

Учитывая комплексный и междисциплинарный характер Механизма и Инициатив, прошу Суд на основании пункта 1 части 4 статьи 77 КАС назначить комплексную и комиссионную экспертизу (далее **Экспертиза**) в Российской академии наук (далее **РАН**, см. **Приложение 1**). В качестве организатора и научного координатора Экспертизы прошу Суд определить ФГБУ науки Институт проблем управления им. И.В. Трапезникова РАН.

Финансирование Экспертизы предлагается из личных средств Истца.

На основании пункта 2 части 4 статьи 77 КАС прошу Суд назначить для Экспертизы следующие вопросы:

- определение исчерпывающего перечня и объема содержания документов Механизма и Инициатив, позволяющих оценить их эффективность и полезность с учетом ограниченного для физических лиц доступа к материалам геоподосновы и данным пассажиропотока городского пассажирского транспорта Москвы; критериев эффективности и полезности Механизма и Инициатив; процедур выбора экспертов и критериев оценки их компетентности, а также порядок и сроков проведения Экспертизы, предусматривающий очное и гласное объяснение позиций сторон настоящего дела в ходе экспертных мероприятий;
- определить перечень прочих федеральных органов государственной власти (далее **ОГВ**), ОГВ субъектов РФ и местного самоуправления, требуемых для рассмотрения материалов Механизма и Инициатив;
- определить:
  - факторы, определяющие безопасность транспортных систем крупнейших агломераций;
  - факторы, формирующие доминанты транспортных перемещений в городских агломерациях РФ;
  - соответствие характера разграничения предметов ведения и полномочий между Российской Федерацией и субъектами РФ принципу единства государственной власти, заложенному частью 3 статьи 5 Конституции РФ, а также единству экономического пространства и поддержке конкуренции гарантированных частью 1 статьи 8 Конституции РФ;
  - определение уязвимости транспортных сетей к угрозам незаконного вмешательства, создаваемых мономодальными транспортными системами и оценка уязвимости Московской транспортной сети с учетом радиально-кольцевой топологии улично-дорожной сети Москвы и Московского метрополитена, а также доминирующих маятниковых транспортных потоков «периферия - центр»;
- оценка рисков, влекомых отсутствием лицензирования предприятий городского пассажирского электротранспорта (далее **ГЭТ**);
- оценка риска конфликта интересов, возникающих в условия существующей административной зависимости органов территориального планирования и транспортного моделирования от ОГВ, осуществляющих руководство строительными программами;
- оценка влияния на качество планировочных решений, возникающего из-за разницы между жизненными циклами: строительных программ (годовые циклы), транспортных моделей (3-5-10 лет), генеральных планов (десятилетия);
- оценка корректности и эффективности нормативного определения видов транспорта, основывающихся на потенциальных пропускных способностях и допустимых мерах по их увеличению;
- оценка целесообразности разделения ролей инициатора, создателя и исполнителя ГЧП-соглашений, концессионных соглашений;
- оценка конституционности ограничения прав физических лиц в инициации инфраструктурных проектов;
- оценка предложений по учету, анализу и имплементации предложений граждан по формированию городской среды, инфраструктуры и развитию промышленности в рамках Механизма;

- оценка предложений Механизма и содержащихся в нем организационной структуры реализации инфраструктурных проектов, а также правок действующего федерального законодательства;
- оценка эффективности придания ГУП «Московский метрополитен» статуса федеральной собственности;
- оценки эффективности замены планируемой линии метрополитена по маршруту Севастопольский проспект — Улица Новаторов — Столбово на линию скоростного трамвая по маршруту Лубянская площадь — Ленинский проспект — МКАД;
- оценка эффективности и целесообразности введения платного транзитного проезда автотранспорта в пределах Садового кольца Москвы, озеленения Садового и «Кремлевского» колец Москвы, создание ТИЦ и оценка мер по компенсации сокращения пространства улично-дорожной сети за счет хордовых направлений городских автодорог;
- разработка рекомендаций по Механизму и Инициативам и предоставление итогового заключения.

Предлагаемый Истцом Механизм, переданный Ответчикам на рассмотрение, направлен на создание условий для безвозмездного для населения крупнейших агломераций РФ оказания услуг городского пассажирского транспорта и жилищно-коммунальных служб, а также на рост экономической базы местного самоуправления. Механизмом предлагается смягчение таких частных и системных проблем как:

- монопольное положение ГУП «Московский метрополитен» в области массовых скоростных пассажирских перевозок Москвы, которое рождает риски транспортной безопасности агломерационного масштаба и создает предпосылки к дальнейшему росту плотности населения как в «срединном поясе» Москвы, так и на периферии столицы;
- подчиненность органов территориального планирования Москвы Стройкомплексу Москвы, обладает внутренним противоречием:
  - органы планирования должны стремиться в ходе своей планировочной деятельности к росту числа пассажиров, передвигающихся на дистанцию менее 5 км;
  - Стройкомплекс Москвы заинтересован в увеличении объемов и темпов реализации строительных проектов, что в условиях единственного в Москве стабильного центра тяготения — Центра Москвы — возможно либо в «срединном поясе» столицы, либо на ее периферии, следствием чего является увеличение доли пассажиров, следующих на дистанции свыше 5 км;
- ограничение территориального охвата инвестиционной деятельности субъекта РФ своими административными границами, что в случае с Москвой приводит к тому, что бюджетные средства} которые в рамках исполнения Указа Президента РФ от 07.05.2012 №596 «О долгосрочной государственной экономической политике» должны к 2018 году достигнуть 27% ВВП, вынуждены направляться на создание в том числе малоэффективных в экономическом и транспортном отношении объектов: например, Коммунарская линия метро: Столбово — Ул. Новаторов — Севастопольский проспект (МЦК);
- конфликт интересов между позицией ОГВ, которые согласно действующему законодательству РФ безальтернативно выступают в роли публичного партнера и концедента, с другой стороны выступают в роли собственников и учредителей предприятий, действующих в релевантных отраслях экономики: пример, Правительство Москвы является собственником ГУП «Московский метрополитен», что препятствует объективному рассмотрению конкурирующих проектов, например, Линия ЛРТ;

- отсутствие лицензирования деятельности предприятий ГЭТ, что влечет риски транспортной безопасности;
- отсутствие нормативных актов, регулирующих процессы комплексного планирования, инициации, создания и контроля деятельности ГЭТ, созданных в том числе за счет внебюджетных источников финансирования, как части мультимодальных транспортных систем крупнейших агломераций РФ.

Прошу Суд на основании части 1 статьи 64 Кодекса административного судопроизводства РФ признать общеизвестными следующие обстоятельства (см. **Приложение 2**):

- монопольное положение ГУП «Московский метрополитен» (далее **Метро**) на рынке массовых пассажирских перевозок в городе Москве;
- доминирующим центром тяготения пассажиров является территория, ограниченная Садовым кольцом города Москвы (далее **Центр Москвы**);
- невозможность экстренной эвакуации пассажиров из подземного пространства Метро в случае возникновения аварийных ситуаций, обусловленных техногенным или человеческим факторами, либо вызванных актами незаконного воздействия на транспортную инфраструктуру;
- безальтернативность в достижении и покидании Центра Москвы за время не превышающее 61 минуты<sup>1</sup> в утренний (с 07:00 до 10:00) и вечерний (с 17:00 до 19:00) часы «пик» иначе, чем на Метро для территории города Москвы, удаленной более чем на 5 км от, Красной площади Московского Кремля, принимаемой за географический центр города Москвы;
- около 93% населения города Москвы проживает за пределами Центрального административного округа города Москвы, см. <http://moscow.gks.ru/>;
- транспортный паралич пассажирского движения в случае одновременного прекращения функционирования двух и более пересадочных станций Метро в пределах Кольцевой линии Метро (примеры, теракты в метрополитенах С. Петербурга 2017г. и Лондона 2005г.);
- монополия Метро на рынке массовых пассажирских перевозок в городе Москве создает угрозу стабильности массовым транспортным перемещениям для перемещений «дом – работа» для основной части населения города Москвы.

Прошу Суд удовлетворить следующие требования Истца:

- на основании части 1 статьи 77 КАС назначить комплексную и комиссионную экспертизу и включить в перечень вопросов Экспертизы предложения Истца, приведенные в настоящем ходатайстве;
- на основании пункта 3 части 1 статьи 124 КАС, части 6 статьи 8 и пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 02.05.2006 №59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» обязать ФАС России возбудить административное дело о нарушении Правительством Москвы антимонопольного законодательства в части монопольного положения ГУП «Московский метрополитен» и подготовить содержательные замечания, предложения и оценки материалов Механизма и Инициатив, опубликованных на сайте проекта [www.uzir.ru](http://www.uzir.ru);
- на основании пункта 3 части 1 статьи 124 КАС, части 6 статьи 8 и пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 02.05.2006 №59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан

<sup>1</sup> Согласно Постановлению Правительства Москвы от 23.12.2015 № 945-ПП «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования города Москвы в области транспорта, автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения»

---

Российской Федерации» обязать Правительство Москвы подготовить ответ на обращение Истца на имя Мэра г. Москвы от 25.10.2018 №104, а также замечания и предложения по Механизму и Инициативам;

- поручить Экспертизе подготовить:
  - заключение по итогам рассмотрения содержания материалов Механизма, включая предлагаемые Механизмом поправки к действующему федеральному законодательству, Инициатив, а также итоги их рассмотрения со стороны Ответчиков и прочих ОГВ с оценкой их содержательности, компетентности и объективности;
  - заключение по итогам рассмотрения настоящего ходатайства Истца в части признания общеизвестными ряда обстоятельств;
  - рекомендации по внедрению Механизма, Инициатив и подземного участка ВСМ в Центре Москвы.

---

моб:

е-мейл:

почтовый адрес: