

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Раздел 1 МАТЕРИАЛЫ ГОРОДОВ – ЧЛЕНОВ МАГ ПО ТЕМЕ «ГОРОД И ТРАНСПОРТ: РЕАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ И РЕШЕНИЯ»</b> .....	<b>3</b>
1.1 ВОЛОГДА .....	3
Роль Администрации города Вологды в инновационных процессах на городском транспорте .....	3
1.2 ГОМЕЛЬ .....	6
Информация по КУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ».....	6
1.3 КИЕВ.....	8
Город и транспорт: реальные проблемы, пути и решения .....	8
1.4 КРАСНОЯРСК.....	11
Информация «О совершенствовании системы пассажирских перевозок в городе Красноярске» .....	11
1.5 МИНСК.....	13
Город и транспорт: реальные проблемы, пути и решения .....	13
1.6 МОСКВА.....	25
Город и транспорт: реальные проблемы, пути и решения .....	25
1.7 САРАТОВ.....	27
Информация по оптимизации управления городским транспортом.....	27
1.8 СЕРПУХОВ .....	30
Справка по состоянию транспортного обслуживания и развитию связи в городе Серпухове за 2008 год.....	30
1.9 ЯКУТСК.....	33
Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа .....	33
<b>Раздел 2 ПРАКТИКИ ГОРОДОВ – ЧЛЕНОВ МАГ ПО ТЕМЕ «ГОРОД И ТРАНСПОРТ: РЕАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ И РЕШЕНИЯ»</b> .....	<b>38</b>
2.1 БРЯНСК.....	38
Автоматизированное диспетчерское управление пассажирским и коммунальным транспортом .....	38
2.2 МАГАДАН.....	40
Приобретение автобусов большой, средней, малой вместимости .....	40
2.3 МАГАДАН.....	42
Внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения.....	42

2.4 МОСКВА .....	44
Изменение режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети .....	44
2.5 МОСКВА .....	47
Внедрение современных технических средств организации дорожного движения на улицах города .....	47
2.6 ПЕНЗА .....	50
Развитие пассажирского транспорта общего пользования в городе Пензе на 2009–2013 годы .....	50
2.7 ПЕРМЬ .....	56
Повышение доходности трамвайного маршрута №4 .....	56
2.8 ХЕРСОН .....	59
Контроль за качественным обслуживанием пассажиров городским транспортом общего назначения .....	59
<b>Раздел 3 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ .....</b>	<b>61</b>
3.1 МОСКВА .....	61
Проект закона «О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве» .....	61
3.2 МОСКВА .....	73
Пояснительная записка к проекту закона города Москвы «О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве» .....	73

# **Раздел 1 МАТЕРИАЛЫ ГОРОДОВ – ЧЛЕНОВ МАГ ПО ТЕМЕ «ГОРОД И ТРАНСПОРТ: РЕАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ И РЕШЕНИЯ»**

## **1.1 ВОЛОГДА**

### **Роль Администрации города Вологды в инновационных процессах на городском транспорте**

В силу ограниченности суточного бюджета времени и денег, качество и возможности транспортной системы являются для населения наиболее важными и ценными характеристиками городской среды.

Транспорт связывает объекты функциональных систем города и тем самым обеспечивает горожанам (система расселения) доступ к объектам и возможность выбора наиболее удобных из них, т.е. организует взаимодействие этих систем.

#### ***Характеристика транспортной инфраструктуры города Вологды***

Развитие транспортного комплекса играет ключевую роль в системе жизнеобеспечения города и наиболее важным с точки зрения социальных интересов населения считается развитие общественного городского транспорта.

В настоящее время городские пассажирские перевозки в городе Вологде осуществляются автобусами большого, среднего и малого класса и троллейбусами.

Ежедневно на линию (маршруты) выходят 467 единиц техники, из них 139 автобусов большой и особо большой вместимости, 273 автобуса средней и малой вместимости, 55 троллейбусов.

Маршрутная сеть города представлена 73 маршрутами (68 автобусных, 5 троллейбусных маршрутов), которые обслуживаются 7 перевозчиками. Наибольший удельный вес занимают МУ ПАТП №1 – 35% и частные перевозчики – 36%:

За 2008 года городским транспортом перевезено 84,8 млн пассажиров или 99,5 % к уровню 2007 года, за сутки в среднем перевозится 231,6 тысяч пассажиров.

#### ***Существующие проблемы городского транспорта***

Единственным муниципальным перевозчиком, обслуживающим маршруты регулярных перевозок пассажиров и багажа на территории муниципального образования «Город Вологда», является МУ ПАТП №1.

За 2008 год автобусами МУ ПАТП №1 перевезено 29,7 млн человек, или 35 % от общего объема перевезенных пассажиров.

Удельный вес предприятия в общем числе выполненных рейсов занимает 30% .

В настоящее время в городском общественном транспорте существует проблема, связанная с пополнением и обновлением муниципального автобусного парка.

Изношенность автобусов, работающих на маршрутах регулярных перевозок пассажиров городского сообщения, составляет 70%, та же проблема и у троллейбусного парка.

#### ***Приоритетные направления развития пассажирского транспорта***

Для решения стратегической задачи – создания новых конкурентоспособных, экспортноориентированных моделей пассажирского транспорта – вологодским предприятием «Транс Альфа» осуществляется выпуск новых высокотехнологичных троллейбусов.

Освоено серийное изготовление кузовов нового поколения «Авангард». Поменялся внешний облик троллейбуса и вся наружная светотехника, перекомпонован салон троллейбуса. В Санкт-Петербург впервые на серию пошел троллейбус со стопроцентно низким уровнем пола. В казанские троллейбусы по просьбе заказчика установлена

активная панель (мини-компьютер), которая позволяет водителю управлять троллейбусом одним нажатием пальца руки.

В 2008 году более 50 троллейбусов «Авангард» отгружено в Казань, свыше 33 – в Санкт-Петербург, 30 – в Москву, ведутся поставки троллейбусов в Екатеринбург, Хабаровск. Необходимо отметить, что все троллейбусы, осуществляющие пассажирские перевозки в городе Вологде произведены на вологодском предприятии.

В 2008 году согласно программе диверсификации производства на Вологодском машиностроительном заводе началось проектирование и изготовление опытной партии автобусов «Олимп» городского и пригородного исполнения с количеством сидящих мест 25 и 40 пассажиров, и общей пассажировместимостью 100 человек.

Автобус «Олимп», выпускаемый по совместной программе машиностроительного завода с КамАЗом, разработан в соответствии со всеми мировыми тенденциями развития пассажирского транспорта. Большую роль в этом сыграло сотрудничество с немецким конструкторским бюро «Лести», которое работает с такими известными мировыми фирмами как «Мерседес» и «МАН».

При создании конструкции автобусов был использован опыт проектирования кузовов троллейбусов, т.к. они имеют более высокую прочность вследствие того, что на крыше устанавливается оборудование общей массой более тонны.

Обшивка кузова клееным оцинкованным листом в сочетании со стеклопластиковыми передними и задними бортами обеспечивают высокую коррозионную стойкость.

Использование основных агрегатов ведущих мировых производителей обеспечивает значительно более высокое качество и большей по сравнению с отечественными производителями наработки на отказ. За основу взято «камазовское» шасси, на базе которого выпущено более тысячи автобусов, работающих в различных регионах страны, не вызывающих претензий по критерию надежности.

Образцы автобусов в городском и междугороднем варианте завершили сложнейшие испытания на полигоне «НАМИ» по новым более жестким правилам, предусматривающим 71 вид различных испытаний, включая испытания кузова на прочность методом опрокидывания с платформы высотой около метра и получили одобрение типа транспортного средства, дающее право на выпуск автобусов.

И что самое главное – Вологодский машиностроительный завод может выступить головным предприятием по созданию автобусного кластера. Уже сегодня мощности завода позволяют выпускать 20–30 автобусов в месяц. На 2010 год завод планирует увеличить производство до 50, планы 2011 года до 125 автобусов в месяц.

Проектная мощность линии составляет 1500 автобусов в год, и это превращает вологодских машиностроителей в одно из крупнейших российских предприятий по выпуску автобусов.

Новый автобус имеет большую площадь остекления салона, великолепную обзорность с места водителя. Низкий уровень пола и широкие дверные проемы обеспечивают удобство при посадке для пассажиров и молодых мам с колясками. Имеется возможность установки пандуса для въезда инвалидов-колясочников. Для поддержки нормального климатического режима внутри салона в холодное время года автобус оборудован печками обогрева в количестве 5-ти штук, что достаточно для эффективного поддержания необходимого микроклимата в салоне.

В целях поддержки вологодских машиностроителей и обновления муниципального автобусного парка при содействии Администрации города Вологды 15 апреля 2009 года МУ ПАТП №1 заключено генеральное соглашение с ОАО «Вологодский машиностроительный завод» и ЗАО «Банк «Воложанин» на приобретение 40 автобусов по договорам лизинга.

Договоры о намерении приобрести автобусы Вологодского машиностроительного завода подписали представители Вологодского подшипникового завода, Завода строительных конструкций и дорожных машин.

Реализация данного соглашения позволит решить сразу несколько задач. В течение последующих 5 лет создание дополнительных 2200 рабочих мест, это позволит десяткам машиностроительных заводов области, и не только нашей, изготавливать комплектующие детали.

Дополнительные поступления налогов в городскую казну (по предварительным расчетам) составят порядка 180 млн рублей. Немаловажен и экологический фактор: устаревшие модели заменят на современные автобусы, которые гораздо чище и экологичнее старых.

### ***О промышленной политике Администрации города в условиях кризиса***

В сложившейся экономической ситуации, обусловленной влиянием кризиса, основной задачей является сохранение промышленного производства, создание условий для его восстановления и дальнейшего роста, увеличения налогооблагаемой базы.

Проводимая Администрацией города Вологды промышленная политика направлена на оказание поддержки предприятиям, занимающимся в условиях кризиса расширением производства, его диверсификацией техническим перевооружением, внедрением новых технологий и освоением новых видов продукции.

Для разработки предложений по снижению и преодолению влияния негативных проявлений кризисной финансово-экономической ситуации в различных сферах жизнедеятельности на территории города при Администрации города Вологды в ноябре прошлого года создана и работает Антикризисная комиссия.

В рамках ее деятельности разработан и реализуется ряд мер, направленных на поддержку различных отраслей и конкретных предприятий областного центра.

Пример этому – проведение выездных антикризисных комиссий на территории предприятий, осуществляющих в этих не простых условиях производство новых видов продукции.

Так, на ООО «Иммид» (за счет собственных ресурсов на небольшом предприятии благодаря менеджменту его руководителя модернизируется технологический производственный процесс: закуплены три современные линии по производству конкурентоспособных полиэтиленовых труб) в марте т.г. проведено заседание антикризисной комиссии с участием руководителей строительных организаций города Вологды, и организаций обеспечивающих жизнедеятельность населения Вологодской области.

На ОАО «Вологодский машиностроительный завод» (производство низкопольных автобусов марки «Олимп») в апреле т.г. проведено заседание антикризисной комиссии с участием представителей администрации муниципальных образований Вологодской области, руководителей предприятий машиностроения области, руководителей ведущих транспортных организаций, занимающихся пассажирскими перевозками городов Вологодской области, Костромы и Ярославля.

На рабочих встречах был представлен полный технологический цикл производства, проведена презентация выпускаемой новой продукции, заслушан опыт руководителей предприятий.

Пример Вологодского машиностроительного завода и ООО «Иммид» показал, что в условиях кризиса нужно заниматься инновациями, новыми технологиями, производить продукцию соответствующую мировым стандартам. Тот, кто сейчас правильно ориентируется, тот и выживет.

И роль «власти» в этих сложных, новых условиях заключается в содействии модернизации производства на наших предприятиях, с целью роста производства промышленной продукции, роста ВВП города, налогооблагаемой базы, а, следовательно, и решения социальных проблем горожан.

Результатом этой работы явилось появление новых партнерств, заключение новых договоров на поставку продукции, а это стабильность в работе предприятий, новые рабочие места для населения, укрепление доходов бюджета города.

Проводимые выездные антикризисные мероприятия наглядно демонстрирует взаимодействие власти и бизнеса во благо города.

## **1.2 ГОМЕЛЬ**

### **Информация по КУП «ГОРЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ»**

Коммунальное унитарное предприятие «Горэлектротранспорт» (директор Кулага В.А.) было основано в 1961 году, входит в структуру КПУП «Гомельское городское ЖКЖ» (генеральный директор Коршаков И.Е.). Основным видом деятельности предприятия является перевозка пассажиров городским электрическим транспортом.

В состав предприятия входят два троллейбусных депо общей вместимостью 245 машино-мест с технологическим оборудованием, энергослужба, обслуживающая 19 линий тяговых подстанций и 146,4 км контактной сети, автотранспортный цех, имеющий 42 единицы техники, строительный участок, учебный центр. Общая численность работающих – 1413 человек, в т.ч. ИТР и служащих – 257 человек, 470 водителей троллейбусов. На балансе предприятия в настоящее время 242 троллейбуса, средний возраст троллейбусов, находящихся в эксплуатации - 7 лет.

Социальная сфера предприятия включает в себя: 2 общежития на 450 койко-мест, 2 столовые, буфет, медпункт, спортивно-оздоровительный комплекс.

На сегодняшний день, в соответствии с плановым заданием Гомельского исполнительного комитета, предприятие ежедневно обеспечивает выпуск на 22 городских маршрутах 180 троллейбусов в часы «пик». Ежедневно троллейбусами перевозится 300 тысяч пассажиров, что в настоящее время составляет 47% всех внутригородских пассажирских перевозок.

Сегодня электрический транспорт действует в 364 городах мира, в том числе в каждом областном центре Республики Беларусь. Более 70% загрязняющих выбросов в городе – это автотранспортные средства. Сам троллейбус имеет нулевой уровень загрязняющих выбросов в окружающую среду. Поэтому в городе Гомеле особое внимание уделяется развитию экологически чистому, пассажирскому электротранспорту. В 2007 году построена и введена в действие новая троллейбусная линия, протяженностью 10,6 километров, две линейные тяговые подстанции. За последние три года открыто 3 новых троллейбусных маршрута. Значительными темпами ведется обновление подвижного состава, в течение 2006–2009 г.г. приобретено 102 троллейбуса. В 2008 году приобретено 39 троллейбусов (17% от общего количества подвижного состава) – сумма на приобретение составила – 12 млрд. 39млн рублей (5,6 млн. долларов США). В 2009 году уже приобретено 13 новых троллейбусов – 5,9 млрд. рублей (2,1 млн. долларов США). Приоритет при закупке отдается троллейбусам низковольтного исполнения, с пониженным уровнем шума, с системой полной электробезопасности, исключающей электротравмирование пассажиров, полностью соответствующих городской программе «Создание безбарьерной среды для инвалидов». 321-ая модель троллейбуса белорусского производителя УП «Белкоммунмаш» с тиристорно-импульсной или транзисторной системой управления тяговым двигателем, которую приобретает предприятие, соответствует всем современным требованиям городского пассажирского транспорта. К тому же 321 модель дает реальную экономию – до 30% расхода электроэнергии при эксплуатации. В настоящее время на маршрутах работает 81 троллейбус модели АКСМ-321. Внедрение в эксплуатацию новой техники позволяет предприятию обеспечивать выполнение требований Директивы №3 Президента Республики Беларусь «Экономия и бережливость – главные факторы экономической безопасности страны». Экономия электроэнергии в 2008 году составила – 476 тыс. кВт час.

Особое внимание уделяется состоянию линейных тяговых подстанций, контактно-кабельной сети троллейбуса, поддержанию их в надлежащем состоянии. В 2008 году реализовано 5 проектов по капитальному ремонту участков контактной сети, заменено 18,7 км. контактного провода, на эти цели израсходовано 1млрд 17млн рублей (473 тыс. долларов США). Впервые в Республике, без остановки троллейбусного движения, на основе последних разработок электротехники с использованием микропроцессорных

систем управления осуществлена реконструкция первой построенной в городе подстанции питающей центральную улицу. Освоено 3млрд 98 млн. рублей (1,44млн долларов США). Общие инвестиции в основной капитал по предприятию «Горэлектротранспорт» в 2008 году составили 19млрд 211млн рублей (8,95 млн. долларов США).

На протяжении 4-х лет на предприятии эффективно функционирует учебный центр по подготовке водителей троллейбусов. За данный период подготовлено – 138 водителей, прошли переподготовку по профессиям – 212 человек, повысили классность 196 водителей троллейбусов.

Помимо основной деятельности предприятие оказывает услуги населению, не связанные с пассажирскими перевозками: перевозка грузов и пассажиров автомобильным транспортом; изготовление столярных и металлоизделий; размещение и прокат рекламы; мойка автотранспорта; проведение медицинского освидетельствования; общественное питание и розничная торговля. Объем оказанных услуг в 2008 году составил 1 млрд. 708 млн. рублей (795 тыс. долларов США).

Основным направлением своей деятельности коллектив КУП «Горэлектротранспорт» считает повышение качества предоставляемых услуг, обеспечение безопасной и комфортабельной перевозки пассажиров.

*Генеральный директор  
И. Е. Коршаков*

### Город и транспорт: реальные проблемы, пути и решения

Состояние транспортной системы любого города является показателем его развития и обеспечивает эффективное взаимодействие промышленных объектов с предприятиями сфер обслуживания и торгово-потребительского рынка. Транспортная система олицетворяет статус города в рамках области, страны, региона.

Транспортная система Киева решает задачи равномерного охвата территории города магистральной сетью дорог с необходимой пропускной способностью, создания удобных транспортных связей между всеми районами, разделение пассажирского и грузового движения, пешеходных и транспортных потоков. Система магистралей Киева представляет собой сочетание двух схем: радиально-кольцевой в правобережной части города и прямоугольной, вытянутой вдоль Днепра, – в левобережной.

В условиях нестабильной экономики актуальна тема оптимизации функционирования транспортной системы, которая обеспечивает потребность экономики и населения не только в перевозках, но и служит материальной базой формирования бюджета и социально-экономического развития города.

Все больше значения приобретает решение задачи создания таких транспортно-коммуникационных условий в виде надежной и единой транспортной сети, которые обеспечат потребителей приемлемым уровнем удобства и рентабельности. При создании подобной сети первостепенным становится дифференциация выгод от ее функционирования. Только в этом случае рынок потенциальных выгод, созданных подобной сетью, превратится в реальные эффекты конкретных потребителей – привлечение инвесторов и партнеров на взаимовыгодных условиях сотрудничества.

Проблемы транспортной системы, с которыми в наш развитый час сталкивается чуть ли не каждый город-миллионник – это низкая пропускная способность улично-путевой сети, вопросы безопасности дорожного движения, создание эффективной системы контроля за общественным транспортом, недостаточное количество мест для паркования автотранспорта, обеспечение жителей города комфортным уровнем обслуживания и решение проблем экологической ситуации в столице.

Приоритеты работы Киевской администрации в транспортной сфере основываются на конкретных следующих принципах работы:

- Развитие транспортной системы на основе инновационных подходов.
- Рациональное использование реальных и потенциальных возможностей транспортной системы города.
- Обеспечение прозрачного механизма взаимодействия между государственными и социальными институтами.
- Активное участие в обмене соответствующим опытом и налаживание международных связей.

Киевская государственная городская администрация, придерживаясь инновационной стратегии развития транспортной системы, реализовывает конкретные проекты для улучшения работы транспортной системы города Киева.

Концепция проекта **создания городской электрички** предусматривает расширение функционального использования железнодорожного полотна города Киева. На данном этапе оно использовалось исключительно для грузовых перевозок. Новацией данной идеи является дополнительное функциональное и рациональное использование железной дороги для пассажирских перевозок граждан и гостей столицы города, по средствам включения в график движения как грузовых, так и пассажирских поездов.

Проектом также предполагается дополнительное привлечение инвестиций, путем конструирования транспортно-пересадочных узлов на совмещении станций метрополитена с электричкой.

Этим проектом городская власть нацелена на развитие транспортной инфраструктуры и снижение уровня загруженности дорог и мостов Киева.

В городе Киеве с каждым годом увеличивается число велосипедистов, беспокоясь о безопасности их движения, пропагандируя здоровый образ жизни и заботясь об экологии города, Киевской администрацией ведутся работы по созданию **сети велосипедных дорожек и стоянок** в соответствии с европейскими стандартами. В рамках подготовки к Евро-2012, предоставление киевлянам и гостям столицы альтернативного варианта при выборе вида транспортного передвижения, создание велосипедных дорожек является актуальной и нужной инициативой для Киева.

Для решения проблемы затяжных заторовых ситуаций, особенно в часы-пик, для уменьшения времени преодоления маршрута по городу, администрацией было **ограничено часы въезда грузового транспорта**, заезд запрещен в период времени с 7.00 до 20.00. Данный проект реализован с целью уменьшения количества ДТП с участием грузового транспорта, снижения негативного влияния грузового транспорта на дорожное покрытие, улучшение экологического состояния города.

Также в транспортную систему города внедряется **автоматизированная система диспетчерского управления общественным транспортом (АСДУ)**, основным заданием которой является обеспечение оперативного управления перевозками пассажиров общественным транспортом города Киева с помощью систем навигации и телекоммуникаций. С целью обеспечения безопасности пассажиров, контроля движения и улучшения качества обслуживания, каждая единица движущего состава общественного транспорта будет соединена с помощью современных GPS и GPRS технологий с единым центром мониторинга и диспетчеризации. Это даст возможность обеспечить качество предоставляемых услуг на должном уровне.

В столичном транспорте внедряется **транспортная карточка киевлянина**, который является предпосылкой создания необходимой инфраструктуры предоставления социальных льгот; способствует автоматизации обслуживания льготных категорий населения и адресного учета предоставленных льгот.

На сегодняшний день в метрополитене успешно внедряется автоматизированной системы прохода пассажиров, который выполняется в рамках «Программы построения автоматизированной системы оплаты проезда в городском пассажирском транспорте города Киева с учетом граждан льготных категорий «Социально-транспортной карточки киевлянина» на 2007– 2009 гг.», а в обращении находится около 400 тысяч бесконтактных карточек. Отмеченной Программой предусмотрено внедрение многофункциональной смарт-карточки, на которой будут расположены социальное дополнение, транспортное дополнение, платежное дополнение и другое. Система обеспечит полный учет всех продаж и проходов пассажиров в общественном транспорте, в том числе, льготных категорий.

В настоящее время все оборудование системы имеет техническую возможность приема социальных карточек при наличии на них бесконтактного интерфейса. Также есть возможность записи категории льготы и персональных данных владельца карточки (такая функция используется для служебных карточек). Недавно завершено оборудование всех автоматических контрольных пунктов средствами индикации прохода пассажиров по студенческим льготными билетами.

Распоряжением Киевской городской государственной администрации от 18.02.2009 года № 213 была задекларирована инициатива относительно **создания единого центра учета пассажироперевозок** в городе Киеве, который позволит четко определить количество пассажиров, которые пользуются общественным транспортом, повысить уровень обслуживания жителей Киева и определит нагрузку на городской пассажирский транспорт.

С целью улучшения организации дорожного движения и транспортного обслуживания населения определено перечень улиц, на которых будут выделены **отдельные полосы для движения общественного транспорта**, проведены работы относительно изучения возможности внедрения отдельных полос движения

общественного транспорта на 60 улицах города: Васильковской, Ревуцкого, Бальзака, Героев Сталинграда, Довженко, Большой Кольцевой дороге, Столичному и Харьковскому шоссе, проспектах Мира, Науки, Победы, и тому подобное. На основе проведенного анализа транспортной ситуации на предложенных дорогах, создан перечень из 23 улиц, где первоочередно можно выделить отдельные полосы для движения общественного транспорта.

Во время реализации этого проекта будет также учтена возможность **строительства открытых «карманов»** для заезда общественного транспорта, а также паркингов и открытых автостоянок, вне пределов проезжей части этих улиц.

Также запланировано **расширение проезжей части перед перекрестками** улиц и дорог во время осуществления работ из капитального ремонта объектов внешнего благоустройства.

С целью освобождения проезжих частей и тротуаров улиц от припаркованных транспортных средств, рациональной организации мест для паркования автомобилей на территории г. Киева, выпущено распоряжение от 01.04.2009 № 331 «О мероприятиях по **строительству многоэтажных паркингов** в Киеве». Согласно вышеупомянутому распоряжению запланировано осуществить строительство не менее двух паркингов в каждом районе города Киева в течение 2009–2012 годов.

Департаментом ГАИ МВД Украины рассмотрены и согласованы изменения к некоторым нормативным актам по безопасности дорожного движения при **организации парковочных площадок с использованием проезжей части** в местах, где это не будет создавать неудобств участникам дорожного движения. Предложенные КП «Киевтранспарксервис» изменения, разрешено пока внедрять в практику только в качестве эксперимента.

Получены разрешения от Департамента ГАИ МВД Украины на использование горизонтальной дорожной разметки голубого цвета для обозначения мест парковки транспортных средств при расположении вдоль края проезжей части или тротуара, в начале которой будет нанесена горизонтальная буква «Р» голубого цвета.

Также определены новые размеры одного машиноместа для стоянки (парковки). Например, в случае последовательного расположения легковых автомобилей на проезжей части вдоль бордюрного камня или с частичным или полным занятием тротуара вдоль проезжей части в длину вместо 7,5 м необходимо занимать 6 м, в ширину вместо 2,5 м – 2,0 м.

Изменено расстояние стоянки и остановки транспортных средств от следующих объектов:

- пешеходных переходов (в направлении движения: было 10 м, стало 2 м);
- выездов с прилегающих территорий и в месте выезда (было 10 м, стало 3 м);
- остановок (от знака 5.41: было 30 м, стало 20 м);
- железнодорожных переездов (было 50 м, стало 25 м).

Реализовывается программа **«муниципальное такси»**, которой предусмотрено создание в местах наибольшего спроса парковочных площадок для автомобилей такси, создание единой диспетчерской службы, введение специального номерного знака для автомобилей такси города Киева. В планах реализации проекта «муниципальное такси» запланирована разработка единого дизайна автомобиля, который бы ассоциировался у потребителей с надежностью и качеством услуг.

Осуществлением вышеперечисленных мероприятий Киевская администрация желает обеспечить эффективное функционирование транспортной системы в целом на основе обозначенных приоритетов, и как следствие – жители Киева получают наиболее комфортные и безопасные условия пользования общественным транспортом.

## **1.4 КРАСНОЯРСК**

### **Информация «О совершенствовании системы пассажирских перевозок в городе Красноярске»**

В настоящее время на **82** городских маршрутах работает **1325** единиц транспорта, из них:

- на **69-ти** автобусных маршрутах – **1177** единиц транспорта;
- на **8-и** троллейбусных маршрутах – **91** муниципальный троллейбус;
- на **5-ти** трамвайных маршрутах – **57** муниципальных трамваев.

Ежедневно общественным транспортом перевозится 1 миллион 24 тысячи пассажиров.

Был разработан комплекс мероприятий по улучшению работы городского транспорта, предполагающий:

- изучить пассажиропотоки в городе и разработать новую оптимальную схему движения городского общественного транспорта;
- обновить парк автобусов и троллейбусов в муниципальных предприятиях;
- внедрить систему электронного проездного билета для льготных категорий пассажиров;
- построить 16 новых диспетчерских пунктов для создания полноценной системы контроля за работой транспорта на линии.

Во исполнение этих мероприятий в ноябре 2006 года было проведено изучение пассажиропотоков. По результатам изучения пассажиропотоков в городе Красноярске город был разбит на отдельные сектора, благодаря которым появились оптимальные маршруты передвижения, на основе которых разработана и представлена на обсуждение новая маршрутная сеть города. 19 июня 2007 года проект маршрутной сети был обсужден на заседании коллегии администрации города и одобрен. Проектом предусмотрена ликвидация параллельных маршрутов, изменение схем ряда маршрутов, организация новых маршрутов. В целом в рамках новой схемы укорочено незначительное количество маршрутов, сокращены дублирующие друг друга маршруты, которые являлись причиной пробок и заторов на ряде остановок, особенно в центральной части города.

Оптимизация автобусных маршрутов продолжается.

В ходе внедрения новой маршрутной сети, по обращениям пассажиров, внесены изменения в схемы движения 22 автобусных маршрутов.

В октябре 2008 г. создано муниципальное учреждение «Красноярскгортранс», для обеспечения централизованного управления движением и начата работа по вводу навигационной системы диспетчерского контроля за работой пассажирского транспорта. В настоящее время полностью оборудовано бортовыми навигационно-связными терминалами 42 автобусных маршрута (из 69), 8 троллейбусных и 5 трамвайных маршрутов, общее количество 1030 единиц подвижного состава, что составляет 76% от общего планового выхода транспорта на маршруты города. Продолжается работа по внедрению системы.

В ноябре 2008 г. создано муниципальное предприятие города Красноярска «Красноярское пассажирское автотранспортное предприятие № 5» (МП «КПАТП-5»).

С целью комплектования предприятия была определена производственная база по адресу: ул. Калинина, 84 с передачей в хозяйственное ведение находящихся там производственных площадей, оборудования и нового подвижного состава, в количестве 75 единиц, приобретенного в декабре 2008 года. Организация нового предприятия повлекла за собой создание новых рабочих мест для более чем 400 человек. Это приведет к улучшению транспортного обслуживания жителей Октябрьского, Железнодорожного и других районов города, что позволит сократить затраты на перевозку пассажиров.

В течение последних двух лет в г. Красноярске появилось более 350 больших автобусов городского класса, которые заменили на линии амортизированные устаревшие

автобусы и автобусы малой вместимости марки ПАЗ. Уже в этом году полностью заменен парк автобусов на маршруте № 90, где на линию вышли автобусы марки «Higer». В 3 квартале перевозчиками ИП Сидоров В.М. и ООО «ТНГ-авто» (руководитель Кнапнугель А.Э.) взяты обязательства по замене полностью автобусов на маршруте № 3. В настоящее время департаментом согласовываются с перевозчиками сроки и графики замены автобусов малой вместимости ПАЗ на городские автобусы большой и средней вместимости. Работа по замене парка автобусов не прекращается.

В целях дальнейшего приобретения подвижного состава для муниципальных нужд города Красноярск департаментом транспорта разработаны и переданы в министерство транспорта и связи края инвестиционные проекты на приобретение 150 автобусов, 15 трамваев, 50 троллейбусов на общую сумму 917 млн. руб. Проекты разработаны со сроками приобретения в течение 2 и 3 лет (период будет определен в зависимости от экономической ситуации и наличия средств в бюджете).

Внедрение системы электронного проездного билета (Социальной карты) для льготных категорий пассажиров, начатое в апреле 2008 года, значительно улучшило перевозку данной категории пассажиров и позволило ввести персонифицированный учет льготников. Такой учет позволил привлечь перевозчиков всех форм собственности на предоставление льготного проезда. В настоящее время из 69 автобусных маршрутов перевозка льготных пассажиров обеспечивается на 60 автобусных, всех троллейбусных (8) и трамвайных (5) маршрутах, обеспечивая ежедневно перевозку 83 тыс. льготников на 1157 единицах транспортных средств.

*Исполняющий обязанности  
начальника Департамента транспорта  
Л. Б. Семенов*

## 1.5 МИНСК

### Город и транспорт: реальные проблемы, пути и решения

Состояние и качество работы городского пассажирского транспорта являются важнейшими факторами, определяющими уровень жизни в г. Минске как столичном мегаполисе. Город Минск является одним из самых компактных по застройке городов Европы, что налагает особые обязательства на органы городского управления в части обеспечения населения города качественными пассажироперевозками и снижения остроты проблемы автомобилизации.

За период 2000–2007 гг. парк личного автотранспорта в г. Минске увеличился с 323,6 до 525,1 тыс. шт., то есть в 1,6 раза. В связи с этим объем перевозок пассажиров городским коммунальным транспортом снизился на 20%. Таким образом, предлагаемые мероприятия по повышению окупаемости городского общественного пассажирского транспорта должны увязываться с решением проблем автомобилизации в г. Минске и со стимулированием спроса на перевозки пассажиров общественным транспортом.

Коммунальный транспорт является единственной отраслью в городе, где последнее повышение тарифа было проведено полтора года назад (30.08.2007г.), из-за инфляции взимаемые доходы обесценились не менее, чем на 25%.

Отметим, что первоочередные мероприятия (2009 года) – сокращение затрат и повышение окупаемости за счет внутренних резервов на общую сумму 15 млрд. руб., не внесут существенного вклада в повышение окупаемости, так как составляют всего 2,5 % от затрат КУП «Минсктранс».

Учитывая это, единственно возможным направлением *существенного* повышения окупаемости является повышение тарифа на проезд, совершенствование методов взимания оплаты за проезд и введение 100% окупаемых коммерческих маршрутов, оптимизация маршрутной сети.

**Таким образом, предлагаемые в работе мероприятия состоят из 3 разделов и содержат:**

- первоочередные мероприятия по сокращению затрат КУП «Минсктранс», позволяющие повысить окупаемость в целом по объединению с 45,0% до 47,5% на период на 2 п/г 2009г. – начало 2010г.;
- мероприятия, предусматривающие совершенствование механизма формирования тарифа, позволяющие повысить окупаемость до 55% на период 2010–2012гг.;
- перспективные мероприятия, направленные на инновационное развитие общественного транспорта в г. Минске, позволяющие повысить окупаемость до 70% в 2012г. и требующие бюджетных ассигнований.

Повышение тарифа всего на 200 руб. позволит получить дополнительную выручку за июнь–декабрь 2009г. в сумме 35–40 млрд руб., что составит уже 6–7% (а не 2,5%) от плановых затрат 2009 г. Отметим, что тариф на пассажироперевозки сегодня ниже многих общественных услуг (например, платные туалеты не требуют значительных затрат на содержание, а тариф на данный вид услуг колеблется от 400 до 600 руб.).

Одним из важнейших направлений повышения окупаемости общественного транспорта является оптимизация транспортной работы, которая может обеспечиваться за счет коммерческих маршрутов и маршрутов, дотируемых из бюджета. Это потребует создания принципиально новой схемы пассажироперевозок наземным транспортом, новых маршрутов, изменения соотношения и разработки территориальной схемы перевозок коммерческим коммунальным транспортом и экспресс-маршрутами (маршрутными такси).

Четкое разделение маршрутов на «социальные» и «коммерческие» категории, обеспечение высокого уровня скоростных и комфортных характеристик коммерческих перевозок позволит обеспечить постепенное выведение городского транспорта с

безубыточного на рентабельный уровень работы, а также апробировать новые варианты организации оплаты проезда.

Транспортное коммунальное унитарное предприятие «Минсктранс» создано в соответствии с решением Мингорисполкома от 23 октября 2003 г. № 1805 в результате объединения организаций КУП «Управление транспорта и связи Мингорисполкома», КУП «Минскпассажиравтотранс», КУП «Минскгорэлектротранс» и КУП «Минский метрополитен».

В настоящее время в состав КУП «Минсктранс» входят на правах филиалов 6 автобусных парков, 4 троллейбусных парка, трамвайный парк, «Минский автовокзал», «Агентство КУП «Минсктранс», «Ремонтно-механический завод», «Служба энергохозяйства», «Ремонтно-строительное управление», «Служба организации движения», «Служба трамвайного пути», которые действуют на основании Положений, утверждаемых генеральным директором предприятия, имеют отдельный баланс и текущие счета.

КУП «Минсктранс» определяет основные цели и задачи для дочернего предприятия КУП «Минский метрополитен», контролирует его деятельность.

Имущество предприятия находится в коммунальной собственности г. Минска, права собственника которого осуществляет Минский городской Совет депутатов в лице Минского городского исполнительного комитета, форма собственности – государственная. В настоящее время в городе организована работа коммунального пассажирского транспорта на 175 автобусных, 68 троллейбусных, 7 трамвайных маршрутах, 2 линиях метро. Протяженность маршрутов составляет соответственно 1 995,1 км, 643,4 км, 97,1 км и 30,3 км. Максимальный выпуск транспортных средств в городе составляет 956 автобусов, 794 троллейбуса, 106 трамвайных вагонов, 201 вагон метрополитена. На 192 пригородных маршрутах по будним дням предусмотрена работа 134 единиц автобусов, протяженность маршрутов – 6 319,1 км. На 118 междугородных и 11 международных маршрутах предусмотрена работа соответственно 155 и 11 единиц подвижного состава разной вместимости, протяжённость маршрутов – 20 006,5 км и 7 905,0 км.

Кроме того, 13 городских и 5 пригородных маршрутов обслуживают, соответственно, 112 и 20 автобусов малой вместимости.

Спрос пассажиров на предоставляемые КУП «Минсктранс» услуги городского транспорта общего пользования в 2008 г. распределился следующим образом:

- автобус – 35,2 %
- троллейбус – 25,8 %
- трамвай – 5,2 %
- метро – 33,8 %

Наибольший удельный вес пассажирских перевозок приходится на автобусы.

Стоимость проезда в городском коммунальном пассажирском транспорте на 01.01.2009 г. составляет 600 руб. за одну поездку, и не изменялась с 30.08.2007 г.

Несмотря на значительную степень автомобилизации в г. Минске, сохраняется высокая доля общественного транспорта в объеме потребления транспортных услуг. А это значит, что предоставляемые в рамках городского заказа транспортные услуги востребованы населением.

**Основные финансовые показатели КУП «Минсктранс»  
(по городским перевозкам, план 2009 г.), млрд.руб.**

	Всего по предприятию	Городские автобусные перевозки	Наземный электротранспорт	Метро
Доходы от реализации билетной продукции с отчисл. 1% в фонд с/х науки	245,5	82,0	72,0	91,5
Расходы всего	544,9	231,6	191,3	122,0
Субсидии на покрытие разницы в тарифе	266,0	142,3	111,7	12,0
<b>Окупаемость</b>	<b>45,1%</b>	<b>35,4%</b>	<b>37,6%</b>	<b>75,0%</b>

Окупаемость затрат доходами от реализации билетной продукции в целом по КУП «Минсктранс» по городским перевозкам ожидаемый на 2009 г., без учета повышения тарифа, составит 45%. При этом, наибольший процент окупаемости складывается по метро – 75%, что связано с автоматизацией оплаты и контроля проезда, а наименьшая окупаемость ожидается на городских автобусных перевозках (34,2%), троллейбусах и трамваях (36,8%).

Анализ показывает, что в г. Минске количество кондукторов в расчете на одного водителя гораздо ниже, чем, например, в г. Санкт-Петербурге, что поясняет более низкий уровень окупаемости.

**Вместе с тем необходимо отметить, что использование кондукторов на городских перевозках, хоть и способствует увеличению сбора выручки, однако является не самым эффективным способом повышения окупаемости, т.к. 28,6% получаемой выручки расходуется на зарплату кондукторов с начислениями.**

**Наиболее прогрессивным и экономически выгодным является опыт г. Москвы по сбору выручки на городских перевозках.** Внедрение на наземном транспорте ГУП «Мосгортранс» автоматизированной системы контроля и оплаты проезда АСКОП (весь подвижной состав оборудован турникетами) позволило четко фиксировать количество совершаемых пассажирами поездок, группировать данные по любому признаку (по видам транспорта, по видам билетов, по категориям пассажиров, по времени совершения поездки и др.) и практически исключить возможность проезда без оплаты. Данная система имеет ряд достоинств, однако требует выделения бюджетных ассигнований в связи с невозможностью финансирования предприятием данных затрат за счет собственных доходов.

**Кроме проблемы собираемости оплаты за проезд, второй, важнейшей проблемой в г. Минске является более низкий тариф за проезд.**

Тариф на пассажироперевозки в г. Минске составляет 35% от тарифа в г. Москва. При том, что среднемесячная заработная плата в г. Минске составляет порядка 45% от среднемесячной заработной платы в г. Москве.

**Среднемесячная заработная плата в гг. Москва и Минск (1 кв. 2008 г.)**

2572	тыс. руб. в мес.	Москва
1154	тыс. руб. в мес.	Минск

**Сравнение тарифов на общественный транспорт**

2009 г.	разовый проезд	проездной на 4 вида
г. Минск внутригородские перевозки	600	42610
г. Москва (наземный)	1692	143820
г. Санкт-Петербург	1523	106596
<b>Превышение тарифа г. Москва к г. Минск, раз</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>
<b>Превышение тарифа г. Санкт-Петербург к г. Минск, раз</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>

Более высокий объем перевозки пассажиров, и, как следствие, уровень доходов и окупаемости, объясняется также тем, что г. Санкт-Петербург и г. Москва являются крупнейшими историческими и культурными центрами России и Европы, что привлекает значительное количество туристов.

Таким образом, проведенный сравнительный анализ выявил две основные проблемы в обеспечении окупаемости.

**Первая – низкая собираемость доходов, технологию которой необходимо совершенствовать.**

В Минске на наземном транспорте сохранился достаточно архаичный способ сбора оплаты за проезд (кондуктора), что не соответствует столичному уровню Минска, влечет затраты на заработную плату с начислениями до 30% от выручки. Автоматизация данного процесса весьма упростила бы механизм сбора оплаты и позволила бы наладить учет пассажиров. В г. Москве уже перешли к автоматизированной системе пропуска пассажиров в салоны, что дало свой положительный эффект.

**Вторая – низкий уровень тарифов, что преодолевается либо повышением тарифа на все перевозки, либо разделением всех маршрутов на социальные (дотируемые) и коммерческие (что и сделано в большинстве российских городов).**

**Среди проблем окупаемости на первое место, как правило, выдвигаются существенные внутренние затраты транспортных предприятий.**

Специфика деятельности крупного пассажироперевозчика определяет то, что в структуре затрат основной удельный вес приходится на заработную плату персонала с начислениями.

**Для обеспечения качественных и безопасных перевозок, кроме водителя, управляющего транспортными средствами, необходим персонал для поддержания подвижного состава в технически исправном состоянии (обслуживающие и ремонтно-технические подразделения, служба материально-технического обеспечения, служба трамвайного пути, энергохозяйства и т.д.), а также организации перевозочного процесса (служба организации движения).**

По сравнению с транспортными предприятиями других городов, КУП «Минсктранс» имеет наименьшую численность персонала в расчете на подвижную единицу основного эксплуатационного парка, за исключением г. Москва. Однако следует отметить, что предоставленная численность по ГУП «Мосгортранс» включает только численность водителей эксплуатационного парка, без водителей хозпарка, кроме этого, в Москве имеет место объективная проблема укомплектованности водителями, что привело к тому, что они работают с небольшими перерывами для отдыха и создаются проблемы для безопасности на транспорте. В связи с этим, программой развития пассажирского транспорта г. Москвы предусматривается увеличение численности водителей и обслуживающего персонала, что позволит повысить коэффициент выпуска транспорта на линию.

## **Мероприятия по повышению окупаемости**

### **1. Сокращение затрат в системе городского пассажирского транспорта**

Анализ структуры затрат КУП «Минсктранс» показал, что снижение затрат возможно за счет внутренних резервов предприятия, **однако, при неизменном тарифе на пассажироперевозки и, в условиях роста цен и тарифов на основные элементы себестоимости, – не позволят обеспечить рост окупаемости.** Предприятие находится в состоянии реструктуризации в связи с оптимизацией транспортной работы, обновлением подвижного состава, освоением мощностей ремонтного завода. Последнее позволит максимально отказаться от услуг сторонних организаций при проведении ремонтов крупных узлов и агрегатов.

## **2. Совершенствование тарифной политики**

Сложившийся тариф не обеспечивает окупаемости городского общественного пассажирского транспорта. Последнее повышение тарифа было проведено 30.08.2007г. **Таким образом, в течение полутора лет тариф не повышался, при том, что индекс роста цен в республике на платные услуги населению за 2008 г. составил 118 % и за 1 кв. 2009 г. – 114,8%. ([http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/pressrel/prices\\_mar.php](http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/pressrel/prices_mar.php))** Следовательно, вследствие инфляционных процессов, взимаемые доходы обесценились не менее, чем на 25%. Кроме этого, просто необходимо проводить работу по доведению тарифа до уровня, обеспечивающего хотя бы безубыточную работу общественного транспорта. Соотношение различных уровней тарифов и окупаемости, показывает, что в настоящее время безубыточный уровень работы достигается при тарифе 1200 руб., что в 2 раза выше текущего тарифа, но составляет всего 65% от тарифа экспресс-маршрутов (маршруток).

Учитывая социальную значимость транспортной работы, повышение тарифа необходимо проводить постепенно, параллельно с мероприятиями по сокращению затрат и развитием коммерческих маршрутов. Для создания объективной основы для расчета тарифов необходима разработка методики определения оптимального (базового) тарифа на перевозку пассажиров и последующая дифференциация базового тарифа в зависимости от дальности поездки, минимального количества остановок, комфортности салона и т.д. Методика должна предусматривать периодичность пересмотра тарифа в связи с ростом цен и платежеспособным спросом населения.

## **3. Совершенствование системы управления движением на пассажирском транспорте**

Существующая транспортная система в г. Минске не отвечает современным требованиям к техническому уровню организации движения и возможностям использования новых методов сбора оплаты за проезд. Отсутствие автоматизированной системы навигации не позволяет исключить непроизводительную транспортную работу. Подсчитать ущерб и упущенную выгоду крайне сложно.

В настоящее время в Минске проводится опытная эксплуатация новых систем навигации на автобусах и троллейбусах. Предварительная стоимость проекта АСДУ составляет около 11 млрд руб. Окупаемость инвестиций составит 4 года за счет сокращения численности линейных диспетчеров (затраты на ФОТ и отчисления порядка 2,7 млрд руб. в год).

Автоматизированная система диспетчерского управления позволит: обеспечить полный, непрерывный контроль и прозрачность работы транспорта; повысить окупаемость транспортного комплекса и эффективность использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных пробегов, времени простоя, затрат на содержание диспетчеров конечных станций и увеличения машино-часов на линии; повысить точность и регулярность движения транспорта. Кроме того, значительно улучшится дисциплина перевозок и безопасность движения.

Подобные системы эксплуатируются в развитых странах уже более 15 лет. Фактическое выполнение плановых заданий в автоматизированных диспетчерских системах достигает уровня 98 %; нарушения линейной дисциплины водителями сокращаются на 30–35 %; количество жалоб со стороны пассажиров на нерегулярность движения снижается на 35–40 %.

Создание автоматизированной системы управления диспетчеризацией позволит сократить линейно-диспетчерский персонал (около 200 шт. ед.) и перейти от 48 конечных диспетчерских пунктов к созданию системы нескольких узловых пересадочных пунктов общественного транспорта города, для чего потребуются разработка территориальной схемы их размещения.

Сокращение диспетчерских станций с 48 до 10 даст экономию по фонду оплаты труда с начислениями порядка 2,7 млрд руб. (без учета затрат на обустройство новых

станций). Предоставление в аренду 38 диспетчерских станций позволит ежегодно получить дополнительный доход в сумме 2,5–3 млрд. руб.

Кроме этого, предоставление услуг автоматизированной диспетчерской службы на договорной основе сторонним организациям-перевозчикам позволит также получить дополнительный доход в сумме не менее 200 млн руб. в год (маршрутные такси и такси). Дополнительно можно включить в автоматизированную систему диспетчеризации весь коммунальный транспорт, в том числе и грузовой.

#### **4. Совершенствование форм и методов оплаты проезда**

Важнейшим направлением повышения окупаемости городского общественного пассажирского транспорта является внедрение современных методов оплаты проезда и контроля пассажиропотоков.

Новейшие информационные технологии произвели полную революцию в системах сбора проездной платы и контроля оплаты проезда. Во всех индустриально развитых странах происходит переход от использования традиционных бумажных билетов на билеты с магнитной полосой или билеты, выполненные на основе бесконтактных смарт-карт, т.е. пластиковых карт, в которые встроен электронный процессор, приемопередатчик и антенна.

Оплата проезда по смарт-картам максимально оптимизирует сбор выручки – позволяет производить предварительное аккумуляирование проездной платы, что дает возможность наиболее эффективно составлять финансовые планы. Эта система упрощает сбор выручки, снижая объем ручного труда, экономит время водителя, не задерживает транспорт на остановках, что в пересчете на год дает значительную экономию в подвижном составе.

В ряде стран реализованы пилотные проекты оплаты проезда с использованием мобильных телефонов. При этом либо в мобильный телефон встраивается специальный чип, позволяющий обмениваться информацией с валидатором по радиочастотному каналу, либо при посадке в транспортное средство пассажир посылает по телефону в расчетный центр сообщение об оплате проезда и получает на своем телефоне подтверждение этой оплаты.

Мировой опыт в развитии транспортных услуг показал эффективность использования пластиковых интеллектуальных карт для построения гибких систем сбора выручки и учета пассажиропотока.

Такая система на транспорте позволяет решить ряд важнейших задач и предоставляет массу возможностей.

1. Учитывать поездки пассажиров различных категорий. Предусматривать различные способы учета проезда для различных категорий пассажиров: бесплатный проезд с фиксированием факта проезда, частичная оплата проезда, полная оплата проезда.
2. Позволяет реализовать механизм проездных билетов с ограничением по сроку действия, времени действия, ограничением числа поездок и т.д.
3. Система позволяет учитывать поездки различной стоимости.
4. Дает возможность определить полный пассажиропоток (с учетом льготников и месячных проездных билетов) с точностью до каждой остановки и до секунды.
5. Система позволяет оперативно собирать и обрабатывать информацию о поездках и предоставлять необходимые отчеты. В том числе и для возмещения реально оказанных услуг по льготникам.

В таких городах России как Москва, Самара, Челябинск, Новосибирск и других уже перешли к использованию пластиковых карт для оплаты проезда.

Система электронной оплаты проезда может быть настроена на различные алгоритмы оплаты (только на входе, только на выходе, оплата на входе с контролем на выходе), также система может использовать различную тарифную политику (фиксированный тариф, зональный тариф, покилометровый тариф, тариф с ограничением по времени, сезонный тариф).

Использование маркетинговых приемов и рекламы позволяет оптимизировать реализацию проездных билетов и увеличить общий объем выручки: продвижение оплаты проезда на ГПТ необходимо осуществлять, как и продвижение любого товара. Законы маркетинга действуют в полном объеме.

**Условием обеспечения эффективной работы пассажироперевозчиков является внедрение безналичной формы оплаты. В ближайшее время необходимо разработать проекты ее внедрения.**

Максимальному взиманию оплаты за проезд в экспресс-маршрутах будет способствовать введение «зонирования», предусматривающее гибкость оплаты в зависимости от дальности поездки, что позволит достичь увеличения пассажиропотока.

Введение оплаты за фактический километраж поездки с использованием магнитной карты оплаты, которая будет продаваться также как многоразовый проездной билет или магнитная карточка для метро, как альтернатива зонированию, представляет собой меру, повышающую социальную справедливость в оплате. Каждый оплатит сам за себя, и не будет спонсировать того, кто ездит часто и на дальние расстояния.

**Установка инфракрасных датчиков в салонах пассажирского транспорта и экспресс-маршрутах регулярного сообщения позволит наладить учет фактически перевезенных пассажиров.** Для людей, пользующихся услугами экспресс-маршрутов изредка и для гостей столицы, это могут быть магнитные проездные билеты на малое количество поездок (в зависимости от фактического километража проезда). Эта мера позволит наладить учет пассажиров, освободить водителей от несвойственных им функций кассира, повысить безопасность перевозок, и обеспечить отчисления в бюджет, соответствующие объему фактически оказанных услуг. **Максимальная стоимость датчиков – 250 – 300 тыс. бел. рублей, очевидно, что она ничтожна для бюджета в сравнении с теневым оборотом денег и для владельца – в сравнении со скрытой выручкой.**

В 2008 г. доходы от перевозки пассажиров маршрутными такси КУП «Минсктранс» составили 13,6 млрд. руб., затраты – 12,3 млрд. руб., прибыль составила 79,7 млн. руб. Налаживание учета фактически перевезенных пассажиров обеспечит рост выручки на 25–35% (до 15–18 млрд.).

**Совершенствование и внедрение современной системы, форм и методов оплаты проезда повысят уровень доходов перевозчиков на 40% (до 120 млрд. руб.) и обеспечат значительное повышение окупаемости пассажироперевозок.**

## **5. Создание условий по стимулированию населения к использованию общественного транспорта и отказу от поездок на индивидуальных легковых автомобилях**

Развитие городов привело к тому, что индивидуальный легковой автомобиль, призванный быть эффективным средством для улучшения качества жизни, превратился, вследствие выходящего за допустимые пределы уровня автомобилизации в современном городе, в свою противоположность, и является одной из основных причин, вызывающих глобальный кризис нормального функционирования городской среды. Это выражается в возникновении транспортных заторов, росте уровня шума и загрязнения воздушного бассейна, катастрофическом падении скорости передвижения, возрастании энергетических затрат, увеличении числа жертв дорожно-транспортных происшествий.

В условиях массовой автомобилизации кардинально меняется роль общественного пассажирского транспорта. Он становится не просто средством для перемещения населения по территории города, а важнейшим фактором улучшения экологической обстановки, сокращения уровня транспортных заторов и дорожно-транспортных происшествий, экономии энергетических ресурсов, уменьшения затрат города на инвестиции в дорожно-транспортное строительство, т.к. эффективно действующая система городского общественного транспорта уменьшает число жителей города, пользующихся для поездок индивидуальными легковыми автомобилями за счет чего и достигаются перечисленные выше эффекты.

Для того, чтобы выполнить эту роль и действительно стать конкурентоспособным с индивидуальным легковым автомобилем, общественный транспорт должен подвергнуться процессу коренного усовершенствования, что можно осуществить лишь на основе использования новейших достижений науки и техники. Мировой опыт свидетельствует о том, что сфера общественного транспорта действительно стала той отраслью экономики, где наиболее быстро и во все возрастающих объемах внедряются наиболее современные инновационные технологии.

Одним из таких направлений является введение на городском общественном транспорте новых видов транспортных систем и эффективных форм организации процесса пассажироперевозок. Здесь следует отметить создание монорельсовых транспортных систем, автобусных транспортных коридоров с высокой провозной способностью, комбинированных транспортных систем типа «трамвай-поезд железной дороги».

Большой интерес представляет такая принципиально новая форма организации перевозочного процесса как система автобусных перевозок с выделением специального транспортного коридора на дорожной сети для движения исключительно автобусов. Такие системы получили применение в крупных многомиллионных городах Латинской Америки (Бразилия, Колумбия). На остановочных пунктах устанавливаются специальные закрытые остановочные павильоны, имеющие повышенные посадочные площадки в одном уровне с полом автобуса.

Благодаря наличию повышенной посадочной площадки на остановочных пунктах обеспечивается быстрый пассажирообмен при остановке автобуса, такой же, как на метрополитене – 8 пассажиров в секунду, сокращение времени стоянки и соответствующее повышение скорости сообщения. На всех пересечениях выделенного автобусного транспортного коридора с другими улицами – автобусам обеспечивается приоритетное прохождение перекрестков с опережающим автоматическим включением зеленой фазы. При использовании на линии двойных сочлененных автобусов длиной 25 м и вместимостью 270 пассажиров и при расстоянии между остановками 500 м пропускная способность такой автобусной линии составляет 23 тыс. пассажиров в час в одном направлении при скорости сообщения 20 км/ч. Таким образом достигаются показатели, соизмеримые по провозной способности и скорости с техническими характеристиками метрополитена. Однако стоимость строительства 1 км линии метрополитена оценивается в 100 млн. долларов США, а стоимость 1 км автобусной системы, построенной в г. Куритиба (Бразилия) со всеми обустройствами, оказалась равной 200 тыс. долларов США, т.е. в 500 раз дешевле. Это иллюстрирует большой потенциал в деле совершенствования организации работы городского наземного пассажирского транспорта.

Необходимость в современном крупном городе ограничить движение индивидуальных легковых автомобилей в отдельных городских районах (в основном центры городов) вызвала к жизни появление инновационных технологий, решающих задачу контроля нахождения транспортного средства в определенной зоне городской дорожно-уличной сети. Ярким примером такого технического решения может служить введенная в феврале т.г. в Лондоне система платного въезда индивидуальных легковых автомобилей в центральную часть английской столицы. Введение этой системы привело к снижению уровня задержек и заторов в центре города и соответственно к уменьшению уровня загрязнения окружающей среды в среднем на 17%, скорость движения автотранспорта возросла на 20% и на 33% увеличилась регулярность движения автобусов.

Еще одно из инновационных направлений, которое за последние годы получило широкое развитие на городском общественном транспорте, относится к возникновению принципиально нового элемента городской транспортной инфраструктуры. Дело в том, что основное достоинство индивидуального легкового автомобиля – прямая беспересадочная доставка пассажира от места отправления до места назначения. Поездка же на общественном транспорте сопряжена с использованием в ее процессе различных видов транспорта и различных элементов транспортной инфраструктуры. Единая система транспортного обслуживания распадается при этом на ряд самостоятельных subsystemов.

Для того, чтобы успешно конкурировать с индивидуальным легковым автомобилем все эти subsystemы общественного транспорта должны быть наиболее полно интегрированы, обеспечивая удобство пересадок и максимальное приближение совершаемой поездки к реализации принципа "от двери" "до двери" с высоким комфортом и скорости.

Один из путей реализации такой интеграции – это создание новых элементов городской транспортной инфраструктуры – транспортно-пересадочных узлов в местах взаимодействия различных видов транспорта, представляющих собой законченные инженерные сооружения, обеспечивающие упорядоченную посадку и высадку пассажиров, оптимальную организацию процесса пересадки, и включающих в свой состав различные объекты обслуживания пассажиров. Процесс сооружения таких транспортно-пересадочных узлов активно идет в городах Франции, Германии, Испании и опыт их использования свидетельствует о положительном влиянии на повышение качества транспортного обслуживания пассажиров и рост привлекательности общественного транспорта.

**В г. Минске система информирования об общественном транспорте является слабым местом маркетинга пассажирского транспорта.** Недостаточное информирование о маршрутах общественного транспорта приводит к избыточному спросу на поездки на личном автотранспорте. В настоящее время существует проблема информированности пассажиров о наиболее оптимальных маршрутах перемещения в городе. В связи с чем, предлагается создание информационной среды городского пассажирского транспорта, включающий инфокиоски или информационные стенды на основных пересадочных пунктах. В настоящее время – это схема маршрутной сети г. Минска, размещаемая в троллейбусах (меньше формата А3 – недемонстративна и недоступна для основной массы пассажиров). Кроме того, со схемой можно ознакомиться в Интернете, например, на сайте КУП «Минсктранс» и ГУ «Столичный транспорт и связь». Простому человеку на остановочном пункте эта информация недоступна. В связи с этим предлагается, например, ВЦ Мингорисполкома создать программу «Схема маршрутной сети г. Минска» для мобильных телефонов с возможностью постоянного обновления через Интернет.

Постоянное обновление маршрутной сети, ее развитие в новых микрорайонах привело к тому, что не только гости столицы, но и ее коренные жители плохо ориентируются в маршрутах наземного пассажирского транспорта. Наиболее используемыми таким образом стали подвозящие маршруты к метро, сам метрополитен и некоторые маршруты, его дублирующие. Это приводит к перегрузке отдельных маршрутов, и недогрузке других. **Не развит как вид маршрута – экспрессные подвозящие маршруты к метро, которые можно легко коммерциализировать.**

**Окупаемость пассажирского транспорта предлагается обеспечить за счет развития рынка пассажироперевозок.**

При расширении сферы размещения городского заказа на пассажироперевозки, потребуется формирование пакетов маршрутов, содержащих как социальные (дотируемые), так и коммерческие, в пропорции, позволяющей перевозчику окупить затраты.

Дальнейшая коммерциализация транспортной работы – одно из направлений повышения окупаемости. В связи, с чем необходимо внесение изменений в механизм формирования тарифов и введение новой услуги «коммерческий экспресс-маршрут».

Фактически, в городе необходимо создание полноценного рынка услуг пассажироперевозок, а также единого органа по управлению и координации пассажироперевозок с функцией городского заказчика. В функции данного органа также требуется вменить управление процессами автомобилизации, развитием УДС и объектов дорожной инфраструктуры (стоянки, парковки).

В настоящее время у нас около 30 перевозчиков, работу которых нельзя охарактеризовать как эффективную как для собственника, так и для бюджета города. Необходимо создать систему операторов и ввести конкурсы не только перевозчиков, но и

операторов, в задачу которых войдет создание пакетов эффективных маршрутов для перевозчиков, привлекательных одновременно и для населения.

**Таким образом, необходимо активное управление поездками населения, изменение их структуры в пользу транспортной работы ГОПТ против личного автотранспорта.**

Учитывая, что Минск является крупным мегаполисом, необходимо создание единой логистической системы организации работы пассажирского и грузового транспорта (в первую очередь коммунального), а также включение в эту систему информационного пространства (популяризация, информация о пассажирских маршрутах), улично-дорожной сети и инфраструктуры, централизация на базе ремзавода технического обслуживания и капитальных ремонтов всего городского пассажирского транспорта и машин специального назначения (коммунального хозяйства города), управление режимами и маршрутами работы грузового и личного транспорта.

**Транспортная система должна иметь современное лицо, соответствующее задачам развития города.**

## **6. Организация новых видов услуг**

Для обеспечения платежеспособного спроса населения на перевозки повышенного качества на маршрутах ГПТ, следует предоставить право Перевозчикам осуществлять и *коммерческие перевозки*.

Предоставление Перевозчикам права выполнения коммерческих перевозок на маршрутах ГПТ, вошедших в Городской заказ, даст возможность, с одной стороны, полнее учитывать спрос различных групп населения на транспортное обслуживание с повышенным качеством, а с другой стороны, позволит использовать дополнительные провозные возможности Перевозчиков, не задействованные в выполнении Городского заказа.

В перспективе, для обоснованного определения маршрутов, которые должны быть включены в состав Городского заказа необходимо выполнить исследование по построению базовой маршрутной сети ГПТ и разработке критериев разделения транспортного обслуживания населения на социальные и коммерческие перевозки, как это сделано в некоторых крупных городах России. Проведение такого исследования позволит усовершенствовать маршрутную сеть города и повысить окупаемость городского наземного пассажирского транспорта за счет выделения дотаций только на социальные маршруты и перевода на полную самоокупаемость коммерческих маршрутов.

Перечисленные принципы построения маршрутной сети должны быть положены в основу формирования Городского заказа и планирования финансовых ресурсов на развитие различных видов транспорта для выбора варианта, имеющего самые высокие показатели социально-экономической эффективности.

Вместе с тем следует отметить, что уже в самое ближайшее время возможна организация автобусных экспресс – маршрутов повышенной комфортности, большой вместимости и протяженности маршрута и с минимальным количеством остановок (автобусы большой вместимости) с повышенной оплатой проезда (введение нового тарифа). Экспериментальную апробацию экспресс – маршрутов можно осуществить на базе маршрутов 33С «дс Запад-3 – Академия Наук» и 118Э «дс Малиновка-4 – ст. м. Тракторный завод».

## **Выводы**

Анализ опыта реформирования городского пассажирского транспорта за рубежом показывает, что переход от модели административного регулирования к моделям регулируемого рынка и дерегулирования имеет как положительные, так и отрицательные последствия. К положительным результатам относят снижение объемов бюджетного субсидирования, наблюдаемое во всех городах, являющихся приверженцами соответствующей модели. К негативным последствиям перехода к данным моделям относится появление проблем социального характера: отсутствие у пассажиров уверенности в стабильности маршрутной сети; развитие конкуренции сопровождается

сокращением персонала транспортных предприятий и снижением уровня заработной платы.

**С учетом системности стоящих задач перед городом – снижения автомобилизации, обеспечения мобильности граждан, достижения окупаемости общественного транспорта, необходима разработка комплексной программы «Транспортная система г. Минска», связывающая воедино задачи развития транспортной системы города.**

**Среди проблем окупаемости на первое место, как правило, выдвигаются существенные внутренние затраты транспортных предприятий.**

Специфика деятельности любого крупного пассажироперевозчика определяет то, что в структуре затрат основной удельный вес приходится на заработную плату персонала с начислениями.

**Для обеспечения качественных и безопасных перевозок, кроме водителя, управляющего транспортными средствами, необходим персонал для поддержания подвижного состава в технически исправном состоянии (обслуживающие и ремонтно-технические подразделения, служба материально-технического обеспечения, служба трамвайного пути, энергохозяйства и т.д.), а также организации перевозочного процесса (служба организации движения).**

Из проведенного сравнительного анализа численности следует, что по сравнению с транспортными предприятиями других городов, КУП «Минсктранс» имеет наименьшую численность персонала в расчете на подвижную единицу основного эксплуатационного парка, за исключением г. Москва. Однако, программой развития пассажирского транспорта г. Москвы предусматривается увеличение численности водителей и обслуживающего персонала, что позволит повысить коэффициент выпуска транспорта на линию.

**Проведенный сравнительный анализ доходов и расходов в Минске, областных центрах республик и Санкт-Петербурге показал, что при сопоставимых расходах на единицу пробега, уровень получаемых доходов в г. Минске ниже, чем в рассмотренных областных центрах, и крупных городах России.**

**Низкий уровень доходов вызван двумя основными причинами низкой окупаемости.**

**Первая – низкая собираемость доходов, технологию которой необходимо совершенствовать.**

Выполняемая транспортная работа в г. Минске сопровождается меньшим количеством перевезенных пассажиров, при сопоставимом пробеге и расходах в расчете на одно транспортное средство (по проанализированным городам). *Это требует оптимизации маршрутной сети за счет изучения пассажиропотоков.* Также, очевидно, имеет место недоучет перевезенных пассажиров, вследствие отсутствия автоматизированных систем оплаты и контроля пассажироперевозок.

**В Минске на наземном транспорте процент охвата кондукторами маршрутов значительно ниже, чем в других городах. Однако, следует отметить, что это достаточно архаичный способ сбора оплаты за проезд, так как связано с затратами на заработную плату с начислениями до 30% от выручки, и полностью не исключает возможность проезда без оплаты.**

**Автоматизация данного процесса весьма упростила бы механизм сбора оплаты и позволила бы наладить учет пассажиров.** В г. Москве уже перешли к автоматизированной системе пропуска пассажиров в салоны, что дало свой положительный эффект. Источником финансирования данных мероприятий в г. Москва выступил бюджет города, эффект – рост сбора оплаты на 30–40%.

**Вторая – низкий уровень тарифов, что преодолевается либо повышением тарифа на все перевозки, либо разделением всех маршрутов на социальные (дотируемые) и коммерческие (что и сделано в большинстве российских городов).**

Наиболее существенный эффект для роста окупаемости будет достигнут при реализации всех трех групп предложенных мероприятий. **Реализация только**

мероприятий КУП «Минсктранс» по сокращению затрат не позволит ощутимо повысить окупаемость и создать условия для сокращения потребностей в бюджетных субсидиях для выполнения транспортной работы.

**Учитывая это, единственно возможным направлением существенного повышения окупаемости является системная реализация мероприятий по оптимизации структуры маршрутной сети в зависимости от спроса населения, одновременно с автоматизацией систем оплаты и контроля пассажироперевозок.**

Предлагаемые мероприятия позволят постепенно перейти к безубыточной системе работы пассажирского транспорта. При этом, реализация первоочередных мер (2009 г.) обеспечит окупаемость на уровне 47,5%, мер по совершенствованию тарифообразования (2010–2011гг.) до 55%, перспективных инновационных мероприятий (автоматизация) (2011–2012гг.) – до 70%

1. Первоочередные мероприятия по сокращению затрат КУП «Минсктранс»
2. Мероприятия, предусматривающие совершенствование механизма формирования тарифа
3. Перспективные мероприятия, направленные на инновационное развитие общественного транспорта в г. Минске.

График повышения окупаемости эксплуатационных затрат КУП «Минсктранс» с учетом предлагаемых мероприятий

Коммерческая деятельность КУП «Минсктранс» представляет собой реальную альтернативу бюджетным ассигнованиям, что потребует создания соответствующих условий: изменений в нормативно-правовой базе, разработки методики и введения базового и производных тарифов, популяризации пассажирского транспорта и т.д.

**Дифференциация видов пассажироперевозок (в том числе введение коммерческих экспресс-маршрутов с повышенной комфортностью) позволит избежать резкого повышения тарифов и сократить до минимума потребность в бюджетных ассигнованиях на покрытие разницы в тарифах.**

## **1.6 МОСКВА**

### **Город и транспорт: реальные проблемы, пути и решения**

#### **Метрополитен**

Общая численность постоянного населения в Москве составляет в настоящее время 10,4 млн. чел., численность дневного населения – 13,0 млн. чел., численность занятых в экономике – 6,24 млн. чел.

Из общего объема работы системы городского пассажирского транспорта 100%, удельный вес скоростного внеуличного транспорта – метро-политена и железной дороги составляет 55%, из них метрополитен – 43%.

Средние затраты времени жителя города на поездку составляют 65 минут, что в 1,5 раза превышает нормативные показатели.

В этих условиях еще более увеличится потребность в развитии скоростного транспорта и его основного вида – метрополитена.

В настоящее время практически все линии метрополитена в срединной и центральной зонах города работают в часы «пик» с перегрузкой в 1,3-1,5 раза, 2400 тыс. жителей Москвы (23% от общей численности населения города) проживают в крупных жилых массивах, не имеющих метрополитена.

Дефицит потребностей в сооружении объектов метрополитена в настоящее время составляет более 100 км.

Сложившиеся в последние годы объемы инвестиций в метростроение позволяли вводить ежегодно 2,0-3,0 км линий, а за пятилетний период соответственно около 10-15 км линий, что ниже требуемых примерно в 3-4 раза.

Для обеспечения столичного уровня обслуживания метрополитеном территории города за период 2008-2015 годы необходимо построить и ввести в эксплуатацию всего 125-130 км новых линий метрополитена, в том числе в период 2008-2010 годы – 15,0 км, за 2011-2015 годы – 112,0 км.

Необходимый общий объем финансирования на развитие метрополитена в период 2008-2015 годы должен составить 1064,0 млрд. рублей.

За этот период необходимо продлить до новых не обслуженных районов существующие линии метрополитена и построить новые линии – Третий пересадочный контур, Солнцевскую и Кожуховскую линии, а также участок Большого кольца на юге города.

Это позволит практически снять перегрузку линий и пересадочных узлов метрополитена, но не полностью обеспечить метрополитеном все районы города, численность населения, не обслуженного метрополитеном сократится на 800 тыс. чел. и составит 1600 тыс.чел. (при общем увеличении численности населения Москвы с 10,4 млн.чел. до 11,4 млн.чел.).

Все это справедливо при запланированном развитии железных дорог, переориентации населения региона на подвоз не только к конечным станциям метрополитена, а к современным транспортно-пересадочным узлам, формируемым на основе железных дорог за пределами МКАД.

## Магистральная улично-дорожная сеть

Современный уровень развития улично-дорожной сети характеризуется незавершенностью системы магистралей, дефицитом протяженности магистралей, неразвитостью распределительных направлений, отсутствием системы магистралей, обеспечивающей реализацию транспортных связей с высокими скоростями движения, что в условиях непрерывного роста парка автомобилей и уплотнения застройки приводит к перегрузке магистралей, снижению скоростей движения, возникновению заторовых ситуаций.

Несоответствие количества полос движения на границах Москвы и Московской области самым негативным образом сказывается на дорожно-транспортной ситуации на периферийных участках городских магистралей и на МКАД.

Сложившиеся объемы финансирования дорожно-мостового строительства позволяют вводить в год в среднем 5,0 - 5,5 км городских магистралей, что не соответствует потребностям города. Снижение темпов строительства и реконструкции магистралей ведет к наращиванию дефицита протяженности магистральной улично-дорожной сети, который в настоящее время по ориентировочной оценке достиг 350-400 км.

По состоянию на 1.01.2009 г. протяженность улично-дорожной сети в городе составляет 3580 км, магистральной улично-дорожной сети - 1316 км. Протяженность магистралей, обеспечивающих непрерывное движения транспорта, составляет всего 162,7 км.

Для улучшения условий движения транспорта, взаимоувязанного развития сети федеральных и городских дорог и магистралей за период 2009-2015 годы необходимо построить и реконструировать 131,0 и 25,0 км магистралей соответственно, 107 и 7 транспортных сооружений, в том числе 6 глубоких тоннелей.

Основными направлениями дорожно-мостового строительства на указанный период являются:

- завершение строящихся объектов – Звенигородского проспекта, Ленинградского шоссе и др;
- строительство 4-го транспортного кольца по участкам, в том числе, глубоких тоннелей под музеем-заповедником Коломенское, Филевским парком и национальным парком Лосиный Остров;
- строительство входов федеральных дорог в пределы города – автодороги Москва - Санкт-Петербург, Москва-Ногинск, Москва-Бородино (обход г. Одинцово);
- обеспечение транспортного обслуживания районов интенсивной жилой и нежилой застройки за счет строительства магистрали вдоль Киевского направления МЖД (Южного дублера Кутузовского проспекта), строительства дублера Кутузовского проспекта вдоль Смоленского направления МЖД – входа автодороги Москва – Бородино, реконструкции Дмитровского шоссе и строительства дублера Дмитровского шоссе, реконструкции Варшавского шоссе, строительства магистрали Москва-Ногинск, второго выхода из Куркино и др.

При реализации намеченных объемов строительства и реконструкции произойдет сокращение протяженности перегруженных участков магистралей (на 63 %), общегородского пробега транспорта и суммарного времени передвижения пассажиров. Суммарная экономия составит 866,5 млрд. руб. При этом улучшатся условия движения транспорта в срединной и, частично, периферийной зоне города, но сохранится перегрузка центральной зоны города, целого ряда основных радиальных магистралей.

Протяженность улично-дорожной сети составит 3706 км, в том числе магистральной – 1447 км.

## **1.7 САРАТОВ**

### **Информация по оптимизации управления городским транспортом**

Транспортный комплекс города Саратова включает в себя автомобильный и городской наземный электрический транспорт. Городской наземный электрический транспорт представлен одним муниципальным унитарным производственным предприятием «Саратовгорэлектротранс». Предприятие обслуживает 11 трамвайных и 11 троллейбусных маршрутов. На них работает 147 трамваев и 124 троллейбуса. По состоянию на март 2007 год предприятие несло практически всю социальную нагрузку городского пассажирского транспорта, перевозя основную массу малообеспеченных и льготных категорий граждан. Объем перевозок предприятия неуклонно снижался с 279,1 млн. пассажиров в 2002 году до 49,4 млн пассажиров в 2007 году. Причиной тому была неправильная организация работы автомобильного транспорта, в основу которой была положена погоня за сверхдоходами. Автомобильный транспорт по состоянию на март 2007 г. был представлен 28 предприятиями и индивидуальными предпринимателями. На одном маршруте присутствовало до 4 перевозчиков, что приводило к потере контроля и управляемости транспортного рынка. Городская автобусная маршрутная сеть была представлена 118 регулярными маршрутами, на которых работало 450 автобусов и 1063 микроавтобуса «Газель». Основную роль на рынке перевозок играли частные перевозчики в угоду которым, прежними руководителями, формировалась маршрутная сеть, открывались новые маршруты, дублирующие маршруты трамваев и троллейбусов. Объем перевозок автомобильным транспортом вырос с 83,4 в 2002 году до 106,9 млн. чел. в 2008 году. Пик нагрузки на муниципальное предприятие городского электрического транспорта пришелся на 2007 г. Необходимо было не только сохранить, но и расширить муниципальный сектор транспортного рынка посредством участия в автомобильных перевозках, что позволит привести рынок пассажирских перевозок в более устойчивое состояние.

В 2007 г. администрация города Саратова совместно с министерством по развитию транспортного комплекса Саратовской области, понимая необходимость и важность транспортных проблем, приступила к полной реорганизации пассажирского транспорта города Саратова. Началом реорганизации стало приведение в порядок муниципального законодательства регулирующие автомобильные пассажирские перевозки. 28 февраля 2008 г. было принято Положение об организации транспортного обслуживания населения автомобильным пассажирским транспортом на территории муниципального образования «Город Саратов». В разработке документа кроме депутатов городской Думы и администрации города принимали участие практически все заинтересованные структуры – УГАДН по Саратовской области, ОГИБДД УВД по г. Саратову, министерство по развитию транспортного комплекса Саратовской области, Торгово-промышленная палата Саратовской области. Положением были установлены основные правила организации транспортного обслуживания населения.

Вторым этапом реформирования стало принятие муниципальной целевой программы развития улично-дорожной сети и пассажирского транспорта в городе Саратове на 2008–2012 годы. В состав Программы вошли мероприятия по доработке Комплексной транспортной схемы города Саратова, развития улично-дорожной сети и транспортной инфраструктуры, развития городского наземного электрического транспорта и развития автомобильного пассажирского транспорта. Система программных мероприятий позволяет комплексно и поэтапно решать основные транспортные проблемы. В рамках реализации Программы в 2008 г. при участии Санкт-Петербургского ВНИПИ «Градостроительства» были обследованы пассажиропотоки на двух основных направления движения транспорта в городе и разработаны практические рекомендации по оптимизации маршрутной сети автомобильного транспорта. В соответствии с разработанными рекомендациями запланировано сокращение сети автомобильного

транспорта с 118 маршрутов в 2006 г. до 108 маршрутов в 2009г. В настоящее время это привело к планомерному сокращению использования на автобусных маршрутах микроавтобусов «Газель» на 257 единиц и планомерной замене их на автобусы большой, средней и малой вместимости. Так в 2008 г. частными перевозчиками за счет собственных средств были приобретены 128 автобусов большой, средней и малой вместимости на общую сумму 154 млн рублей.

В рамках развития городского электрического транспорта в 2007-2008 г. было приобретено 57 троллейбусов и 22 трамвая, что позволило впервые поднять объем пассажирских перевозок трамваями на 4%. Новые трамвайные вагоны позволяют перейти к следующему этапу реформирования созданию в городе скоростных трамвайных линий и значительно поднять привлекательность экологически чистого городского электрического транспорта.

В рамках проведенного 26 января 2009г. в соответствии с Положением об организации транспортного обслуживания населения конкурса на право заключения договора об организации перевозок пассажиров и багажа удалось сократить количество предприятий осуществляющих перевозки пассажиров на территории города Саратова до 10. Сокращение количества предприятий не было поставлено в задачи конкурса. Основной задачей было приведение рынка пассажирских перевозок к более устойчивому состоянию. Так на организацию работы перевозок пассажиров и багажа на 80 процентах маршрутов получили 3 предприятия владеющие собственной производственно-технической базой и наемным подвижным составом автобусов из низ ОАО «Межгородтранс» имеет государственную собственность, МУП «Саратовгорэлектротранс» имеет муниципальную форму собственности и ОАО «Автокомбинат №2» частную форму собственности. Это позволит при наличии всех форм собственности наиболее эффективно организовать работу по транспортному обслуживанию населения, так как эти предприятия могут грамотно и качественно выстроить всю производственную цепочку. Кроме того, 20% рынка представлены частными перевозчиками желающими добросовестно и безопасно осуществлять пассажирские перевозки, что позволит сохранить частную инициативу малого бизнеса не в ущерб безопасности пассажирских перевозок. Результат всего комплекса мероприятий сказался на снижении аварийности по вине водителей общественного транспорта. Так по вине водителей автобусов в 2006 г. было совершено 33 ДТП в которых погибло 3 человека. В 2008 г. этот показатель снизился до 22 ДТП без погибших. А по результатам 1 квартала 2009 г. наблюдается уровень аварийности на уровне 2008 г. Правильное проведение профилактической работы по безопасности дорожного движения и транспортное обслуживание населения с участием предприятий обладающих всеми необходимыми условиями организации безопасных пассажирских перевозок позволят довести уровень аварийности до международного стандарта.

Основная масса совершаемых ДТП на территории города Саратова связана с перегруженностью основных транспортных магистралей личным автомобильным транспортом граждан. Основные транспортные магистрали работают на пределе пропускной способности, а в часы пик уже не справляются с транспортными потоками. Не смотря на влияние глобального финансового кризиса администрацией муниципального образования «Город Саратов» в рамках развития улично-дорожной сети будет продолжена работа по реконструкции и строительству дорог, поскольку дорожное строительство является одной из эффективных антикризисных мер.

В 2009 г. в бюджете города Саратова предусмотрено приобретение автобусов большой вместимости на сумму 50 миллионов рублей, что позволит усилить присутствие муниципального сегмента на рынке пассажирских перевозок и повысит его устойчивость и безопасность. Участие в Правительственной программе приобретения отечественных автобусов позволит продолжить движение в этом направлении.

В 2009 г. планируется продолжить работу по проведению обследования пассажиропотоков и оптимизацию маршрутной сети регулярных пассажирских перевозок на территории города Саратова, что позволит более эффективно распределить

использование видов пассажирского транспорта во главе которой должен быть экологически чистый городской электрический транспорт.

В 2009 г. планируется в основном завершить процесс внедрения на территории города автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками с использованием навигационных средств управления на городских автобусных маршрутах с последующим созданием общей навигационной сети управления на городских, пригородных и междугородных маршрутах.

Полученные результаты не были бы возможны без активного участия в этой работе региональной власти в лице министерства по развитию транспортного комплекса Саратовской области и федеральных структур в лице Управления Государственного автодорожного надзора по Саратовской области и ОГИБДД УВД по г. Саратову.

## **1.8 СЕРПУХОВ**

### **Справка по состоянию транспортного обслуживания и развитию связи в городе Серпухове за 2008 год.**

По состоянию на 10.01.2009 года в городе Серпухове общественным пассажирским транспортом обслуживаются 21 автобусный маршрут общей протяженностью 193 км. Маршрутная сеть охватывает все городские микрорайоны и позволяет не более чем за 20 минут добраться в любую точку города. Так же существует и маршрутная сеть районного и междугороднего сообщения общей протяженностью 926 км. Это 23 пригородных маршрута, один междугородний: «Серпухов – Москва», один межобластной «Серпухов – Калуга». Пассажирские перевозки на городских линиях осуществляют 6 основных перевозчиков, различных форм собственности – это:

1. Филиал ГУП МО «Мострансавто» – автоколонна №1790: 165 автобуса большой и особо малой вместимости, средний возраст подвижного состава (далее СВПС) - 3 года,
2. ООО «Серпухов – авто»: 31 автобус большой, средней, малой, особо малой вместимости, СВПС – 6 лет;
3. ООО «ЮГ–АВТО»: 12 автобусов малой вместимости, 2 микроавтобуса особо малой вместимости, СВПС – 4 года;
4. ООО «Серпуховтранс»: 13 автобусов малой вместимости, СВПС – 4 года;
5. ООО «Союз – авто»: 15 автобусов малой вместимости, СВПС – 5 лет;
6. ИП Пушкин Н.Н.: 10 автобусов малой вместимости, СВПС – 5 лет.

Кроме того, по договору с автоколонной №1790 работает ИП Синицин А.Н.: 12 автобусов малой вместимости, СВПС – 4 лет. С начала 2005 года идет систематическое качественное обновление подвижного состава, с заменой устаревших моделей транспорта на новые, комфортабельные. Заменено до 80 % устаревшего подвижного состава. Общее количество автобусов ежедневно обслуживающих городские маршруты – 180 единиц.

В соответствии с законодательством РФ всем льготным категориям граждан на социальных рейсах транспорта общего пользования предоставляется право бесплатного проезда по городу. На маршрутах, обслуживаемых коммерческими организациями для всех льготных категорий граждан предоставляется 50% льгота на оплату проезда. Кроме того, по Соглашению о взаимном сотрудничестве между администрацией города Серпухова и частными предприятиями право бесплатного проезда имеют:

- Участники Великой Отечественной войны (по специальным удостоверениям, выданным к 60-летию Победы);
- Почетные граждане города;
- Работники Серпуховского УВД;
- Ученики общеобразовательных школ для проезда к месту учебы и дополнительного образования (по школьным проездным билетам), на 28.12.2007 г. выдано 3500 проездных билетов.
- Гарнизонный военный патруль.

Частные автотранспортные предприятия по соглашению о взаимном сотрудничестве с администрацией города предоставляют право бесплатного и льготного проезда за счет своих средств без компенсации выпадающих расходов.

Состояние дорожной инфраструктуры обеспечивает возможность безаварийной эксплуатации пассажирского транспорта. В связи со значительным улучшением качества дорог в городе, улучшилась их пропускная способность, значительно уменьшилась аварийность транспорта общего пользования. На сегодняшний день в городе трудятся 9

таксомоторных предприятий. Все они к настоящему моменту имеют оборудованные благоустроенные стоянки и диспетчерские пункты в разных районах города. Наиболее крупными предприятиями являются «Такси – 2» - Зуев Д.В, такси «Вояж» - Димов А.П. Хочется отметить такси «Серпухов» - Шибаева Ю. А, такси «Для Вас» - Звягинцева С. И. Данные руководители быстро и в срок построили свои площадки, провели благоустройство прилегающей территории, и продолжают поддерживать их в надлежащем эстетическом состоянии.

Генеральным планом развития города утверждено и планируется в ближайшие 5 лет расширение центральных городских магистралей, строительство новых транспортных развязок, которые позволят, разгрузить от переизбытка транспорта исторический центр города.

Контроль на пассажирских линиях осуществляют: служба КРС автоколонны №1790, ГУ АТИ МО по г. Серпухову, руководитель Лысенко Е.В., филиал Управления автотранспортного надзора в Сфере транспорта по Московской области, руководитель Носов В.С.

Проверка общего состояния дел на предприятиях показала, что в целом все перевозчики руководствуются требованиями руководящих документов законодательства Российской Федерации и Московской области в сфере транспорта общего пользования. Организация транспортных перевозок удовлетворяет требованиям безопасности и организована в соответствии с Правилами пассажирских перевозок. Все перевозчики имеют производственно – техническую базу и места для хранения автотранспорта. Предрейсовые медицинские осмотры на частных предприятиях осуществляются по договорам, медицинскими работниками Автоколонны №1790, имеющими соответствующие лицензии на данный вид деятельности.

Радует тот факт, что правильно и четко поставлена работа диспетчерских служб. На Привокзальной площади за счет инвестиционных средств построены и переданы муниципальному образованию помещения, в которых разместились современные автостанции. Предпринимательское сообщество так же уделяет этому вопросу должное внимание, оборудован и обустроен диспетчерский пункт частного предприятия ООО «Серпухов-авто».

Анализ работы с обращениями граждан по вопросу транспортного обеспечения показывает, что количество заявлений граждан по сравнению с 2006 годом сократилось втрое. К основным вопросам следует отнести вопросы взаимоотношений между пассажирами и кондукторами, вопросы предоставления льгот на транспорте общего пользования, вопросы разъясняемые в законодательном порядке.

По данным ГИБДД города Серпухова нарушения водителями пассажирского транспорта и такси за 2008 год снизились вдвое: с 23 нарушений до 12.

К нерешенным вопросам относятся:

1. В часы пик через город проходит достаточно большое количество грузового транспорта, в том числе перевозящий керамзит, что затрудняет проходимость остального автотранспорта и отрицательно отражается на дорожном покрытии.
2. Отсутствие высокотехнологичной современной навигационной службы, определяющей местоположение конкретных пассажирских транспортных средств в городе, для оперативной замены маршрута, оказания помощи и т. д.
3. Недостаточное количество регулируемых перекрестков.

Вопросами телефонизации населения в городе занимается отдел транспорта и связи, входящий в состав Управления развития промышленности и предпринимательства.

Оказанием услуг по телефонизации до начала 2006 года занимался только Серпуховский УЭС, филиал ОАО «ЦентрТелеком».

Количество абонентов Серпуховского УЭС на 10.01.2009 г. составляет 36.079 пользователей, это в среднем 40 телефонов на 100 жителей города. Также Серпуховский УЭС предоставляет услуги для пользователей сети Интернет на 10.01.2008 г. 2700

абонентов. Стоимость установки телефона составляет 7000 руб. Очередность на установку составляет 5800 заявлений, из них 630-льготные категории. Только в 2008г. от льготных категорий населения поступило на имя главы города 28 заявлений с просьбой ускорить установку телефона. Из них только 10 заявлений положительно решено в результате прямых переговоров с руководством Серпуховского УЭС. Особенно сложная ситуация в частном секторе, где установка телефона требует прокладки индивидуального кабеля и следовательно больших затрат для абонентов.

Руководство Серпуховского УЭС принимает меры по максимальному удовлетворению потребностей населения в телефонизации исходя из имеющихся технических и финансовых возможностей. За 2007 г. прирост составил свыше 3000 абонентов, также значительно снизилась очередь. Очередность на установку телефонов уменьшилась с 7500 до 5800 заявлений. Это и понятно, потенциальная емкость рынка телефонизации сдерживается ограниченными возможностями Серпуховского УЭС.

С 2006 года на рынке оказания услуг связи в Серпухове работает ООО «Юг-Телеком». Сложный путь прошла эта организация, от многократных согласований до судебных тяжб, прежде чем получила все разрешительные документы на установку 520 городских телефонов. На сегодняшний день организацией обслуживается 1425 абонентов телефонов, и 3800 пользователей сети Интернет. Стоимость установки телефона у этой компании 10 тыс. руб. Перспектива развития и предоставления услуг связи населению в городе возможна прежде всего за счет инвестирования в отрасль средств для строительства новых станций. Отдельно необходимо уделить внимание созданию в городе единой информационной сети с возможностью выхода в мировое информационное пространство. Итогом по городу является: телефония – 37504 абонентов, пользователей Интернета – 8460 абонентов.

На данный момент Администрацией города продолжается работа по привлечению независимых операторов связи (ROS WEB), РМ-Телеком..

Неотъемлемой частью жизни человека является телевидение. В городе предоставлением телематических услуг занимаются 3 организации: ООО «Гарант +», ООО «Астон», ООО «Антарес». Обязательным для всех организаций является предоставление соц. пакета каналов в количестве 8 шт.(45 руб.)

Количество каналов по платным пакетам (от 120 руб. – 150 руб.) составляет около 47 шт.

На базе созданного МУП «Развитие городского хозяйства», организована единая диспетчерская служба по кабельному телевидению, с целью эксплуатации муниципальных систем коллективного приема сигнала, сотрудничества с крупными предприятиями на рынке предоставления телематических услуг населению, привлечения дополнительных инвестиций для реализации намеченных целей.

За 2008 год, по данным отдела по обращениям граждан, зафиксировано: 32 обращения по вопросам транспортного обслуживания, 28 обращений по вопросам услуг связи (телефония, Интернет, почта). По сравнению с 2007 годом количество обращений граждан уменьшилось вдвое. За 2008 год 60 обращений транспорт, 51 обращение связь.

*Заместитель главы администрации  
В. В. Гусев*

## **1.9 ЯКУТСК**

### **Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа**

Одним из основных вопросов местного значения является создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах городского округа.

По Данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Саха (Якутия) парк всех автотранспортных средства на 01.01.09г. по городу Якутску составил 65 346 единиц, в т.ч.:

- Легковые автомобили – 52 106 единиц, из них:
- Легковые автомобили юридических лиц – 3697 единиц;
- Легковые автомобили физических лиц – 48409 единиц;
- Грузовые автомобили – 10 152 единицы, из них:
- Грузовые автомобили юридических лиц – 2848 единиц;
- Грузовые автомобили физических лиц – 7304 единиц;
- Автобусы – 3088 единиц.
- Автобусы юридических лиц – 1078 единиц;
- Автобусы физических лиц – 2010 единиц;

По итогам январь – декабрь 2008 года в сфере работы грузового автомобильного и пассажирского транспорта по Городскому округу «Город Якутск» за отчетный период перевезено грузов 3 298,0 тыс. тонн (темп роста - 114,0%), грузооборот составил – 242 368,2 тыс. тонно-км. (темп роста – 129,7%), перевезено пассажиров 68 583,5 тыс. пасс. (темп роста – 105,3%), пассажирооборот – 248 534,9 тыс. пасс.-км. (темп роста – 105,0%).

Городской пассажирский автомобильный транспорт, как одна из социально-значимых отраслей городского хозяйства, играет достаточно большую роль в обеспечении качества жизни городского и пригородного населения.

В настоящее время пассажирские перевозки в ГО «Город Якутск» осуществляют: Муниципальное унитарное предприятие «Якутская пассажирская автотранспортная компания», которая имеет 76 единиц подвижного состава.

В 2008 году Окружной администрацией города Якутска в рамках проведения IV Международных спортивных игр «Дети Азии» на условиях софинансирования были приобретены 10 автобусов марки КАВЗ-4235-03 (Аврора) для МУП «ЯПАК» и для МУ «Детские автобусы» ПАЗ-32054 в количестве 20 единиц

Муниципальное унитарное предприятие «Якутская пассажирская автотранспортная компания» обслуживает 6 пригородных маршрутов, 3 городских социальных маршрута (№7,10,13) и 3 сезонных дачных маршрутов (№ 121, 122,123 по Вилюйскому тракту).

На долю МУП «ЯПАК» приходится 10% от общего объема перевозок на городских и пригородных маршрутах, 90% объемов перевозок выполняют частные перевозчики.

Некоммерческое партнерство «Союз-авто» (16 юридических лиц) обслуживает 17 городских маршрутов в количестве 658 единиц подвижного состава с фактическим ежедневным выходом 450-500 единиц автобусов.

Некоммерческим партнерством «Союз-Авто» реализуется Инвестиционная программа «Развитие транспортного обслуживания населения автомобильными пассажирскими перевозками на городских маршрутах регулярного сообщения города Якутска в 2008-2010 гг.». В рамках данной программы планируется приобретение 230 автобусов малой и средней вместимостью по схеме лизинга сроком на 3 года. Общая стоимость проекта составляет – 195,5 млн. руб. за счет собственных средств предприятия.

В 2008 году приобретены автобусы марки ПАЗ-32054 двухдверные в количестве 82 единицы. В 2009 году планируется приобрести 77 единиц, в 2010 году – 77 единиц.

Ежедневный контроль за работой (420-460 единиц) общественного пассажирского транспорта по соблюдению графика движения по городским и пригородным маршрутам осуществляется через ООО «Единая диспетчерская служба».

По Федеральной целевой программе "Глобальная навигационная система" (2002-2011гг.), утвержденной Постановлением Правительства РФ от 20.08.2001г. установлено программное обеспечение и оборудование для работы навигационного комплекса системы ГЛОНАСС – GPRS на городских и пригородных автобусах.

Совместно с ГИБДД по г. Якутску, управлением Государственного автодорожного надзора и отделом транспорта и связи ОА проводятся комплексные рейды по проверке работы городских и пригородных маршрутных автобусов, особое внимание уделяется на техническое состояние пассажирского автотранспорта, и своевременное прохождение ГТО, ТО-1, ТО-2.

Продолжается контроль и мониторинг реализации ФЗ-122 в части предоставления транспортных услуг льготным категориям граждан по обеспечению проезда по единым социальным проездным билетам (ЕСПБ).

Окружной администрацией города Якутска объявлен открытый конкурс на осуществление пассажирских перевозок на городских регулярных автобусных маршрутах со сроком подписания муниципального контракта на 3 года, с обязательными условиями: автобусы городского типа с двумя и более автоматическими дверями для входа и выхода пассажиров, марки (ПАЗ-32054, КАВЗ-4230, ЛиАЗ-5256 или (аналог)) не ранее 1995 года выпуска, оборудованные GPS-навигацией..

Совместно с ГИМС по РС (Я) в весенний и осенний период проводится работа о запрете проезда по ледовым переправам до вынесения особого разрешения. Во время весеннего паводка организуется бесперебойная работа транспорта по обеспечению аварийно-спасательных работ.

В весенне-летний период проводится работа по паромной переправе Якутск – Нижний Бестях, Кангалассы - Соттинцы. С владельцами судов паромных переправ заключаются договора на осуществление перевозок автотранспортных средств и пассажиров. Выделены земельные участки судоходной компании «Якутск», для организации работы паромной переправы.

Анализ аварийности по г. Якутску.

За 12 месяцев 2007 года было зарегистрировано 464 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 32 и получили травмы 512 человек. Рост числа ДТП и раненых в них людей составил 75,1% и 91,0% соответственно.

За 12 месяцев 2008 года по городу Якутска зарегистрировано 452 (97,4% к 2007г.) дорожно-транспортных происшествий, в которых 34 (106,2% к 2007г.) человек погибло, 513 получили ранения.

Такие цифры позволяют отнести дорожно-транспортную аварийность к числу одной из серьёзнейших социально-экономических проблем в Городском округе.

Основные причины дорожно-транспортных происшествий:

- это управление транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения;
- несоблюдение очередности проезда перекрестка;
- выезд на встречную полосу движения;
- нарушение правил обгона;
- управление транспортом на технически неисправном автомобиле;
- и неудовлетворительные дорожные условия проезжей части улиц и дорог.

Данные проблемы по обеспечению безопасности дорожного движения Окружная Администрация Городского округа «город Якутск» решает путем реализации муниципальной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Городском округе «Город Якутск» на 2009-2012 годы, которая утверждена Якутской Городской Думой 09 декабря 2008 года. Общая сумма финансирования составляет 246,4 млн. руб. из средств местного бюджета.

Согласно плана мероприятий по повышению безопасности дорожного движения в Городском Округе «Город Якутск» на 2008 год были профинансированы следующие мероприятия (14 343 600 рублей).

это на сооружение 18 искусственных дорожных неровностей «лежачий полицейский», в местах концентрации ДТП по причине превышения скоростных режимов;

проектирование и внедрение первой очереди автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) в городе Якутске;

завершение строительства надземного перехода через ул. Дзержинского на сумму 10 600,0 тыс. руб.,

установка пешеходных ограждений у дошкольных и учебных заведений, в местах интенсивного движения автотранспорта и пешеходов;

создание в школах города Якутска специализированных классов по БДД с укомплектованием специальной литературой и наглядной агитацией.

в целях укрепления материально-технической базы ГИБДД по г. Якутску приобретены 3 единицы патрульных автомашин марки ГАЗ-3102, 10 единиц алкотестеров.

В 2009 году предусмотрены следующие мероприятия по безопасности дорожного движения (6 489 325 руб.):

- это на проведение обследования пассажиропотока, исследования оптимизации пассажирских перевозок и транспортной схемы города Якутска с привлечением Тихоокеанского государственного университета и автодорожного факультета Якутского государственного университета им. М.К. Аммосова. На основе полученных данных будет разработана муниципальная целевая программа «Развитие общественного пассажирского транспорта на территории Городского округа «Город Якутск» на 2009-2012 годы».
- создание в школах города Якутска специализированных классов по БДД с укомплектованием специальной литературой и наглядной агитацией.
- обустройство пешеходных переходов таблом обратного отсчета времени (Ленина-Курашова, Ленина-Короленко);
- проведение соревнований юных велосипедистов «Безопасное колесо»;
- в целях укрепления материально-технической базы ГИБДД по г. Якутску:
- приобретение передвижной дорожной лаборатории;
- приобретение аппаратно-программного комплекса автоинспектор «Визир»;
- приобретение автоматизированная система видеофиксации нарушений правил дорожного движения (скоростной режим, красный сигнал светофоров, выезд на полосу встречного движения);
- приобретение приборов для измерения светопропускания автомобильных стекол;
- приобретение алкотестеров.

При Окружной Администрации проводятся совещания Комиссии безопасности дорожного движения с участием Городских предприятий МУ «СЭГХ», МУ «ГлавСтрой», ООО «Сигнал», ОАО «Якутдорстрой» и ГИБДД по г. Якутску по улучшению городских улиц и дорог.

В целях строительства и развития, автомобильных дорог Якутской Городской Думой утверждена муниципальная целевая программа «Комплексное развитие территорий города Якутска на 2009-2013 годы». Общая сумма финансирования составляет 6 540,0 млн. руб. в т.ч. средства республиканского бюджета – 4 500,0 млн. руб., средства местного бюджета – 2 040 млн. руб.

Муниципальная целевая программа «Комплексное развитие территорий города Якутска на 2009-2013 годы» включает подпрограмму «Развитие улично-дорожной сети города Якутска». Общая сумма финансирования 4 135,0 млн. руб. в т.ч. средства Республиканского бюджета – 3199,0 млн. руб., средства местного бюджета – 936 млн. руб.

В подпрограмме решаются задачи развития улично-дорожной сети города Якутска посредством строительства (реконструкции, капитального ремонта, ремонта)

автомобильных дорог и элементов их обустройства, совершенствованию структуры улично-дорожной сети.

Подпрограммой предусматривается реализация перспективных направлений развития улично-дорожной сети, определенных Генеральным планом развития города Якутска (городского округа). В частности, предусматривается формирование кольцевой автомобильной дороги, которая должна обеспечить разгрузку центральных улиц, в первую очередь, от большегрузного и транзитного транспорта. В ходе реализации подпрограммы необходимо решить задачи первого этапа строительства данной кольцевой автодороги на базе существующих объектов улично-дорожной сети – участков улиц Красильникова, Билибина, Объездного шоссе и улицы П. Осипенко.

Предусматривается вывод центральных городских улиц (ул. П.Алексеева, ул. Ойунского) на кольцевую автомобильную дорогу.

Все указанные объекты должны быть выполнены с устройством четырех полос движения, с усиленным асфальтобетонным покрытием.

В числе мероприятий по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог местного значения предусматривается строительство, реконструкция и капитальный ремонт 60,4 км автомобильных дорог общего пользования.

Отмечая положительные результаты работы, необходимо указать на проблемы, которые тормозят развитие рассматриваемой сегодня отрасли.

1. Приходится признать тот факт, что 75% улично-дорожной сети города не отвечает нормативным требованиям по причинам плохого состояния дорожного покрытия, устаревшей технологии ремонта дорог, недостаточной освещенности дорог и автобусных остановок. Городской бюджет испытывает острый дефицит средств для приобретения специальной дорожно-строительной техники, в том числе асфальтобетонного завода. Нерешенным остается вопрос о возмещении затрат, связанных с паспортизацией муниципальных дорог.

2. Неразвитая сеть ливневой канализации, отсутствие проточности городского канала обуславливают проблему деформации и обрушения зданий и инженерных сооружений, в том числе объектов транспортной инфраструктуры и городских дорог. Из местного бюджета выделяются средства для выполнения работ по ямочному и капитальному ремонту. Тем не менее, прилагаемые городской администрацией меры позволяют поддерживать состояние дорог только на минимально допустимом к эксплуатации уровне. Ощущается острый дефицит финансовых ресурсов для комплексного решения проблемы.

3. Особого внимания заслуживают меры предпринимаемые на федеральном уровне и анализ их реализации на территории республики.

В настоящее время министерство регионального развития РФ прорабатывает возможность приобретения на условиях софинансирования за счет федерального бюджета и региональных (местных) бюджетов автобусов для транспортного обслуживания населения, произведенных отечественными производителями. Доля федерального бюджета составляет 70 %, доля региональных или муниципальных бюджетов 30 %. Участие в данном проекте является одним из инструментов улучшения ситуации.

Большое значение будет иметь реализация Постановления Правительства РФ от 31.12.2008 г. № 1089 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ на реализацию дополнительных мероприятий, направленных на снижение напряженности на рынке труда» в части создания на предприятиях транспортного комплекса временных рабочих мест для общественных работ и по обучению персонала.

4. Требуется решить вопрос упорядочения взаимоотношений предприятий автомобильного транспорта и индивидуальных перевозчиков на рынке транспортных услуг.

Известно, что частный перевозчик работает по законам и правилам, в основе которых лежит только прибыль, даже в ущерб нормам безопасности. Это проблему можно решить, но с частником надо не воевать, а взаимодействовать и вовлекать его в ряды ассоциаций и объединений Союза автотранспортного комплекса.

5. Еще одна, общеизвестная проблема - практически повсеместная утрата системы таксомоторных перевозок со всеми вытекающими последствиями. На дорогу выехал частник с запредельными ценами, зачастую связанный с криминальными структурами. Таксомоторные перевозки стали недоступными для большинства граждан России.

Для решения этого вопроса просил бы руководителей ассоциаций и объединений Союза в первоочередном порядке, совместно с органами государственной власти на местах и местного самоуправления, принять меры по легализации работы лиц, занимающихся частным извозом, с соблюдением установленных норм и правил, в том числе правил допуска на рынок услуг.

Проблема сводится к решению вопроса нормативного регулирования при оказании услуг таксомоторными службами.

6. Необходимо усилить работу с Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС России по Республике Саха (Якутия), Северо-Восточным управлением Госморречнадзора по организации работы паромных переправ, содержанию грузовых и пассажирских причалов, обеспечению безопасности на водных объектах, расположенных на административной территории Городского округа «Город Якутск».

7. В связи со строительством дорог федерального значения «Виллой», «Колыма», «Лена» интенсивно возрастает объем перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов, который обуславливает необходимость создания дорог, рассчитанные на повышенные осевые нагрузки. Необходимо реализовать процедуру обустройства площадок под передвижные пункты весового контроля на постах ГИБДД Республики Саха (Якутия).

8. Говоря об экологической чистоте, в России большинство грузовых и пассажирских транспортов не отвечают требованиям Евро-2, Евро-3, так население по прежнему продолжает дышать вредными для здоровья выхлопами. Нам необходимо планомерно повышать экологический класс, путем применения сжиженного и природного газа как экологически чистого и экономически выгодного вида топлива.

9. В связи с тем, что ГО «Город Якутск» осуществляет более 60% пассажирских перевозок республики, актуальным становится вопрос об отчислении в бюджет ГО «Город Якутск» части суммы поступлений от транспортного налога.

Разрешите пожелать всем конструктивной и плодотворной работы, по деловому обсудить отраслевые проблемы и пути их решения, которые в итоге будут укреплять экономику и повышать благосостояние работников автомобильной отрасли.

## Раздел 2 ПРАКТИКИ ГОРОДОВ – ЧЛЕНОВ МАГ ПО ТЕМЕ «ГОРОД И ТРАНСПОРТ: РЕАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ И РЕШЕНИЯ»

### 2.1 БРЯНСК

#### Автоматизированное диспетчерское управление пассажирским и коммунальным транспортом

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Автоматизированное диспетчерское управление пассажирским и коммунальным транспортом.	
2	Сущность практики	Диспетчерское управление пассажирским и коммунальным транспортом посредством спутниковой радионавигационной системы ГЛОНАСС/GPS.	
3	Масштаб мероприятия	Низкий уровень контроля и прозрачности работы транспортных и коммунальных операторов, выполняющих городской заказ.	
4	Организационное решение вопроса	По результатам обобщения отечественного и зарубежного опыта, в том числе опыта эксплуатации автоматизированной системы диспетчерского управления «Луч» внедренной в Брянском городском пассажирском автотранспортном предприятии, была проведена экспертная оценка основных систем диспетчерского управления, выполнены технико-экономические расчеты и сформировано техническое задание.	
5	Технологичное решение вопроса	- формирование технического задания; - проведение конкурса на выполнение работ по поставке и внедрению автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления; - подписание муниципального контракта на внедрение автоматизированной системы; - поставка оборудования и проведение работ по внедрению автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления.	
6	Финансовые ресурсы для разработки и	Внедрение системы происходило на принципах софинансирования с Минтранс РФ в рамках мероприятий	

	реализации предложений	ФЦП ГЛОНАСС. Бюджет муниципального образования «город Брянск» – 6,8 млн руб. Федеральный бюджет – 2,4 млн руб.	
7	Социальный результат	Повысилась точность и регулярность движения транспорта: сегодня фактическое выполнение плановых заданий достигает уровня 98 процентов, нарушения линейной дисциплины водителями сократились на 30– 35 процентов; в результате количество жалоб со стороны пассажиров на нерегулярность движения снизилось на 35–40 процентов. В дальнейшем планируется значительно расширить возможности информирования населения о фактическом прибытии пассажирского транспорта: с помощью информационных табло, устанавливаемых на крупных остановочных узлах; через мобильные сотовые телефоны (о фактическом прибытии транспорта на каждую остановку); в сети Интернет.	
8	Экономический (финансовый) результат	Повышены эффективность и оперативность работы диспетчерских служб за счет автоматизации ручных процедур и использования современных телекоммуникационных технологий, в том числе и электронной карты города. Повышены рентабельность транспортного комплекса и эффективность использования подвижного состава за счет сокращения непроизводительных пробегов, сокращения времени простоя и увеличения машино-часов на линии, сокращения затрат на содержание диспетчеров конечных станций	
9	Реализация предложения и возможность его распространения	Автоматизированная навигационная система диспетчерского управления пассажирским и коммунальным транспортом внедрена на муниципальном унитарном Брянском городском пассажирском автотранспортном предприятии, муниципальном унитарном предприятии «Брянское троллейбусное управление», муниципальном унитарном	

		предприятия «Спецавтохозяйство». Ведется работа по оснащению навигационным оборудованием транспортных средств коммерческих пассажирских перевозчиков, оперативных служб города.	
10	Нормативно-правовая база	Указ Президента Российской Федерации от 17 мая 2007 года № 638 « Об использовании глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах социально-экономического развития Российской Федерации». Постановления Правительства Российской Федерации: от 3 августа 1999 г. N 896 «Об использовании в Российской Федерации глобальных навигационных спутниковых систем на транспорте и в геодезии»; от 9 июня 2005 г. N 365 «Об оснащении космических, транспортных средств, а также средств, предназначенных для выполнения геодезических и кадастровых работ, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»	
11	Контакты	Брянская городская администрация, Брянск, проспект Ленина д. 35, 241050, тел. 664044, факс 722096, <a href="mailto:goradm@gorod.bryansk.ru">goradm@gorod.bryansk.ru</a> , <a href="http://www.Gorodnews.com">www.Gorodnews.com</a>	
12	Дата	25 октября 2007 года	
13	Страна	Российская Федерация, Брянская область	
14	Город	Брянск	

## 2.2 МАГАДАН

### Приобретение автобусов большой, средней, малой вместимости

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Приобретение автобусов большой, средней, малой вместимости	
2	Сущность практики	Ежегодное обновление подвижного состава, используемого для пассажирских городских и пригородных автобусных	В соответствии с городской целевой программой «Совершенствования транспортного

		перевозок. Реализация 2008–2011 годы	обслуживания населения муниципального образования «Город Магадан» на 2008–2011 годы» – 48 единиц
3	Масштаб мероприятия	Доля новых транспортных средств (до 3-х лет с момента выпуска заводом-изготовителем) в общем количестве подвижного состава должна увеличиться с 5,5% в 2008 г. до 7,7% в 2011 г.	
4	Организационное решение вопроса	При заключении договоров на право осуществления пассажирских перевозок с победителями конкурса на 3-летний срок была предусмотрена обязанность перевозчиков обеспечить обновление подвижного состава, используемого для перевозки пассажиров и багажа на обслуживаемых регулярных маршрутах, заменив (приобретение в пользование на любом праве – собственности, аренды, безвозмездного пользования) определенное количество единиц транспорта, принадлежащего перевозчику, на новые транспортные средства с определенной вместимостью.	
5	Технологичное решение вопроса	Поэтапно доля новых транспортных средств в общем количестве подвижного состава должна увеличиваться: 2008 год – 5,5%; 2009 год – 6,1%; 2010 год – 6,6%; 2011 год – 7,7%	
6	Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложений	Источники финансирования: - внебюджетные источники / местный бюджет (тыс. руб.): Всего 46879, в том числе: 2008 год – 8000/2230 2009 год – 9350/1422 2010 год – 10800/1422 2011 год – 13300/355	
7	Социальный результат	Повышение качества предоставляемых услуг по транспортному обслуживанию населения при соблюдении принципов надежности и безопасности пассажирских	

		перевозок.	
8	Экономический (финансовый) результат	Использование новых транспортных средств, значительно сокращает издержки автотранспортных предприятий, снижают отрицательные экологические воздействия на окружающую среду.	
9	Реализация предложения и возможность его распространения	Автотранспортные предприятия, задействованные в пассажирских городских и пригородных автобусных перевозках муниципального образования «Город Магадан».	
10	Нормативно-правовая база	Городская целевая программа «Совершенствование транспортного обслуживания населения муниципального образования «Город Магадан» на 2008–2011 годы», утвержденная решением Магаданской городской Думы от 29 февраля 2008 г. № 12-Д	
11	Контакты	Исполнитель – комитет по работе с хозяйствующими субъектами и развитию производственно-потребительской инфраструктуры мэрии города Магадана. Тел. 62-52-65 факс (62-23-66)	
12	Дата	С марта 2008 года	
13	Страна	Россия	
14	Город	Магадан	
15	Дополнительные материалы	<a href="http://www.maqadnqorod.ru">www.maqadnqorod.ru</a>	

## 2.3 МАГАДАН

### Внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения	
2	Сущность практики	Внедрение системы управления перевозочным процессом на базе навигационной системы стандарта ГЛОНАСС и системы связи на основе GSM-сети.	

3	Масштаб мероприятия	Установка средств технического контроля и мониторинга подвижных объектов (автотранспортных средств), выполняющих пассажирские перевозки по установленным маршрутам муниципального образования «Город Магадан».	
4	Организационное решение вопроса	Договором на право оказания услуг по перевозке пассажиров, перевозчики обязаны будут оборудовать транспортные средства, техническими средствами контроля.	
5	Технологичное решение вопроса	В 2009 году на автобусе НЕФАЗ, выполняющий перевозки по социально-значимому маршруту, установлен блок системы M2M-CityBus и программное обеспечение, заключен договор на опытно-тестовую эксплуатацию.	
6	Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложений	В 2009 год в городском бюджете предусмотрены финансовые средства в размере 3000 тыс. руб. Планируется так же привлечь 3000 тыс. руб. за счет внебюджетных источников.	
7	Социальный результат	Повышение качества предоставляемых услуг по транспортному обслуживанию населения и организация работы подвижного состава по 5–10 минутному интервалу движения на маршрутах. Усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения водительским составом, осуществляющим пассажирские перевозки.	
8	Экономический (финансовый) результат		
9	Реализация предложения и возможность его распространения	1-й этап – апробирование оборудования и обучение персонала. 2-й этап – внедрение оборудования на всех городских маршрутах. 3-й этап – распространение навигационной системы на коммунальных службах города.	
10	Нормативно-правовая база	Городская целевая программа «Совершенствование транспортного обслуживания населения муниципального образования «Город Магадан» на 2008–2011 годы» утвержденная решением Магаданской городской Думы от 29 февраля 2008 г. № 12-Д	

11	Контакты	Исполнитель – муниципальное учреждение города Магадана «Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта». тел. 62-51-62	
12	Дата	С апреля 2009 года	
13	Страна	Россия	
14	Город	Магадан	
15	Дополнительные материалы	www.maqadnqorod.ru	

## 2.4 МОСКВА

### Изменение режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Изменение режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети	
2	Сущность практики	<p>В целях разгрузки улично-дорожной сети от необоснованного или транзитного проезда автотранспорта и улучшения экологической обстановки в Москве въезд в режимное время грузового автотранспорта, принимающего участие в обеспечении жизнедеятельности города, в зоны с ограниченным движением осуществляется по специальным пропускам.</p> <p>Распоряжением Правительства Москвы от 30.11.2004 № 2401-РП образована Комиссия по оперативному рассмотрению вопросов, связанных с обеспечением режимов движения транспортных средств в городе Москве, которой проводится работа по переводу основной части грузоперевозок на ночное время, а в случаях осуществления перевозок по обеспечению жизнедеятельности города и непрерывности технологического цикла городских предприятий проводится оптимизация перевозок за счет повышения эффективности использования грузового транспорта и совершенствования схем и</p>	

		маршрутов его движения. 25 сентября 2008 года в Москве введен запрет на въезд и передвижение в центральной части города, ограниченной Третьим транспортным кольцом для грузовых автотранспортных средств, не соответствующим по экологическим характеристикам требованиям экологического класса «Евро-2».	
3	Масштаб мероприятия	Движение по городу в часы пик грузовых и большегрузных автомашин в большой степени осложняет дорожно-транспортную и экологическую обстановку. В целях разгрузки улично-дорожной сети города Москвы от необоснованного или транзитного проезда грузового автомобильного транспорта и улучшения экологической обстановки были разработаны меры по изменению режима движения грузового автотранспорта	
4	Организационное решение вопроса	В городе установлен запрет: - с 7.00 до 22.00 на въезд и передвижение грузового транспорта грузоподъемностью более одной тонны в центральную часть города, ограниченную Третьим транспортным кольцом, и движение грузового транспорта с прицепами и полуприцепами по Садовому кольцу; - с 7.00 до 10.00 и с 18.00 до 21.00 на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории города Москвы и МКАД; - с 7.00 до 22.00 на въезд и свободное передвижение грузового автотранспорта с разрешенной максимальной массой более 7 тонн внутрь территории, ограниченной малым кольцом окружной железной дороги.	
5	Технологическое решение вопроса	В целях обеспечения работы разработано Положение о порядке предоставления разрешений на проезд грузового транспорта в зонах запрета его движения; определено количество и категории грузового транспорта, которые необходимы для обеспечения жизнедеятельности города и бесперебойной работы	

		<p>городских служб; установлены дорожные знаки и информационные щиты в городе; распространены сведения о введенном порядке ограничения движения грузового транспорта через средства массовой информации</p> <p>(постановление Правительства Москвы от 06.08.2002 г. №604-ПП «Об изменении режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети», распоряжение Правительства Москвы от 30.11.2004 № 2401-РП «О создании комиссии по оперативному рассмотрению вопросов, связанных с обеспечением режимов движения транспортных средств в городе Москве», постановление Правительства Москвы от 25.09.07г. № 834-ПП «О мерах, направленных на достижение норм выбросов загрязняющих веществ (Евро-2 и выше) от автотранспорта в городе Москве», распоряжение Правительства Москвы от 28.12.2005 г. № 2678-РП» О мерах по изменению режима проезда грузового автотранспорта разрешенной максимальной массой более 7 тонн в пределы Малого кольца Московской окружной железной дороги»).</p>	
6	Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложения	Бюджет города Москвы	
7	Социальный результат	<p>За период с 01.12.2007 года по 01.12.2008 года Рабочей группой Комиссии по оперативному рассмотрению вопросов, связанных с обеспечением режимов движения транспортных средств в г. Москве рассмотрено положительно 1712 заявок от физических и юридических лиц на получение 10110 пропусков, предоставляющих право въезда и передвижения в пределах Садового кольца, что на 9,5% меньше количества пропусков, выданных за тот же период 2007 г.</p>	

8	Экономический (финансовый) результат		
9	Реализация предложения и возможности его распространения	Практика реализуется на территории города Москвы	
10	Нормативно-правовая база	Постановление Правительства Москвы от 06.08.2002 г. №604-ПП « Об изменении режима движения грузового автотранспорта с целью повышения пропускной способности улично-дорожной сети», распоряжение Правительства Москвы от 30.11.2004 № 2401-РП «О создании комиссии по оперативному рассмотрению вопросов, связанных с обеспечением режимов движения транспортных средств в городе Москве», постановление Правительства Москвы от 25.09.07г. № 834-ПП «О мерах, направленных на достижение норм выбросов загрязняющих веществ (Евро-2 и выше) от автотранспорта в городе Москве», распоряжение Правительства Москвы от 28.12.2005 г. № 2678-РП «О мерах по изменению режима проезда грузового автотранспорта разрешенной максимальной массой более 7 тонн в пределы Малого кольца Московской окружной железной дороги».	
11	Контакты		
12	Дата		
13	Страна, регион	Россия	
14	Город	Москва	
15	Дополнительные материалы		

## 2.5 МОСКВА

### Внедрение современных технических средств организации дорожного движения на улицах города

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Внедрение современных технических средств организации дорожного движения на улицах города	
2	Сущность практики	С целью повышения безопасности движения и исключения задержек в движении транспорта по причине	

		<p>дорожно-транспортных происшествий ведется работа по внедрению современных технических средств организации дорожного движения на улицах города, включающая замену устаревших светофоров на современные модификации, которые обладают высокими эксплуатационными характеристиками, надежностью, низким энергопотреблением и возможностью работать в составе автоматизированных систем управления движением.</p>	
3	Масштаб мероприятия	<p>Начиная с 2007 года в городе ведется замена ламповых светофоров на светодиодные, что существенно увеличивает надежность и бесперебойность работы светофорных объектов, снижение эксплуатационных затрат на ремонт и обслуживание светофоров, в том числе, снижение от 5 до 10 раз расходов на оплату потребляемой электроэнергии.</p>	
4	Организационное решение вопроса	<p>Работы осуществляются силами Государственным учреждением города Москвы - Центр организации дорожного движения Правительства Москвы и подрядными организациями, выбранными на конкурсной основе. На начало 2009 года светодиодными матрицами оборудовано более 950 светофорных объектов, что составляет более 50% от общего количества. Ведутся работы по включению светофорных объектов в системы координированного управления. Планами на ближайшую перспективу предусмотрено дальнейшее повышение надежности светофорного оборудования путем улучшения его технических характеристик, повышения сроков службы и установки систем резервного питания.</p>	
5	Технологическое решение вопроса	<p>Работы проводятся в соответствии с распоряжением Правительства Москвы от 8 ноября 2007 года № 2478-РП «О модернизации светофорных объектов и замене светофоров». Одновременно, в соответствии с</p>	

		<p>постановлением Правительства Москвы от 28.02.06 г. № 131-ПП «Об улучшении условий эксплуатации и повышении надежности работы светофорных объектов в городе Москве» осуществляется перевод светофорных объектов на 2-ю категорию надежности по электроснабжению. В качестве второго источника питания используются специализированные модули бесперебойного питания, конструктивно являющиеся составной частью дорожного контроллера.</p>	
6	<p>Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложения</p>	<p>Бюджет города Москвы. Пункт 10.3.31 мероприятий Комплексной городской целевой программы профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006-2010 годы, утвержденной Законом города Москвы № 16 от 19 апреля 2006 года «О комплексной городской целевой программе профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006–2010 годы»</p>	
7	<p>Социальный результат</p>		
8	<p>Экономический (финансовый) результат</p>	<p>Сокращение потребления электроэнергии в 5–10 раз. Повышение надежности работы светофорного объекта.</p>	
9	<p>Реализация предложения и возможности его распространения</p>	<p>Практика реализуется на территории города Москвы</p>	
10	<p>Нормативно-правовая база</p>	<p>Распоряжение Правительства Москвы от 08.11.07 г. № 2478-РП «О модернизации светофорных объектов и замене светофоров», Закон города Москвы № 16 от 19.04.06 года «О комплексной городской целевой программе профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в городе Москве на 2006-2010 годы», постановление Правительства Москвы от 28.02.06 г. № 131-ПП «Об улучшении условий эксплуатации и</p>	

		повышении надежности работы светофорных объектов в городе Москве».	
11	Контакты		
12	Дата		
13	Страна, регион	Россия	
14	Город	Москва	
15	Дополнительные материалы		

## 2.6 ПЕНЗА

### Развитие пассажирского транспорта общего пользования в городе Пензе на 2009–2013 годы

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Перспектива развития городского пассажирского транспорта на 2005-2008 годы была утверждена Пензенской городской Думой 27.08.2004г. №730/53, как комплексная муниципальная программа « <b>Развитие пассажирского транспорта общего пользования в городе Пензе на 2005–2008 годы</b> », с последующими изменениями. В 2008 году постановлением главы администрации города Пензы от 29.12.2008 г. №2257 утверждена долгосрочная целевая программа « <b>Развитие пассажирского транспорта общего пользования в городе Пензе на 2009–2013 годы</b> »	
2	Сущность практики	Целью Программы является преодоление негативных тенденций функционирования городского пассажирского транспорта общего пользования, обеспечение его эффективного и безопасного функционирования. Для достижения указанной цели необходимо решить следующие основные задачи: <ul style="list-style-type: none"> <li>• обновление подвижного состава, количественное увеличение парка муниципального авто- и электротранспорта;</li> <li>• строительство новых объектов базового обеспечения;</li> <li>• оптимизация городской маршрутной сети;</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• повышение престижности профессий работников городского пассажирского транспорта;</li> <li>• повышение эффективности, качества и безопасности перевозок граждан города общественным пассажирским транспортом;</li> <li>• совершенствование транспортной инфраструктуры;</li> <li>• оснащение всех видов муниципального транспорта современными техническими средствами;</li> <li>• снижение затрат бюджета города Пензы на компенсацию издержек муниципальных авто- и электротранспортных парков;</li> <li>• применение прогрессивных методов и средств организации движения пассажирского транспорта.</li> </ul> <p>Её выполнение позволило в значительной степени нормализовать обстановку на пассажирском транспорте, придать ей стабильный характер развития, укрепить систему муниципального пассажирского транспорта и увеличить долю предприятия в объемах перевозок автобусами большой вместимости и троллейбусами за счет приобретения на лизинговой основе 100 автобусов и 50 троллейбусов.</p>	
3	Масштаб мероприятия	<p>Период реализации Программы составляет 5 лет: с 2009 по 2013 год включительно. Система программных мероприятий не предусматривает их разделения на несколько этапов. Реализация всех мероприятий рассчитана на весь период действия Программы.</p>	
4	Организационное решение вопроса	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Оптимизация маршрутной сети городского пассажирского транспорта общего пользования, привлечение малого бизнеса к открытию новых маршрутов, охватывающих районы города с малым пассажиропотоком;</li> <li>• Разработка и согласование нормативных документов, определяющих организацию пассажирских перевозок;</li> </ul>	

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Создание единого Центра управления движением городского пассажирского транспорта (ЦУД ГПТ) на основе системы спутниковой навигации;</li> <li>Регулярное проведение обследования пассажиропотока города Пензы;</li> <li>Информационное обеспечение пассажиров об условиях работы общественного транспорта;</li> <li>Приобретение подвижного состава;</li> <li>Создание и внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД);</li> <li>Совершенствование системы проведения конкурсов на право обслуживания пассажиров на городских маршрутах;</li> <li>Подготовка кадров водителей и кондукторов.</li> </ul>																																																
5	Технологическое решение вопроса	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Наименование мероприятия</th> <th colspan="5">Финансирование (тыс. руб.)</th> </tr> <tr> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> <th>2011 г.</th> <th>2012 г.</th> <th>2013 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Строительство базовых объектов</td> <td>16500,0</td> <td></td> <td></td> <td>80000,0</td> <td>81700,0</td> </tr> <tr> <td>Проведение обследований пассажиропотока</td> <td>880,0</td> <td></td> <td></td> <td>880,0</td> <td>880,0</td> </tr> <tr> <td>Организация и проведение общегородских профессиональных смотров-конкурсов</td> <td>100,0</td> <td>100,0</td> <td>100,0</td> <td>100,0</td> <td>100,0</td> </tr> <tr> <td>Приобретение подвижного состава и лизинговые платежи</td> <td>101214,2, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 73008,0, на троллейбусы 28206,2</td> <td>92724,0, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 25224,0, на приобретение автобусов 35000,0, на приобретение троллейбусов 32500,0</td> <td>79668,0, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 12168,0, на приобретение автобусов 35000,0, на приобретение троллейбусов 32500,0</td> <td>85000,0, в том числе: приобретение автобусов 52500,0, на приобретение троллейбусов 32500,0</td> <td>80000,0, в том числе: на приобретение автобусов 52500,0, на приобретение троллейбусов 27500,0</td> </tr> <tr> <td>Ежегодное повышение квалификации водительских кадров (за счет собственных средств)</td> <td>37,5</td> <td>37,5</td> <td>37,5</td> <td>37,5</td> <td>37,5</td> </tr> <tr> <td>Всего по Программе:</td> <td>118731,7</td> <td>92861,5</td> <td>79805,5</td> <td>166017,5</td> <td>162717,5</td> </tr> </tbody> </table>	Наименование мероприятия	Финансирование (тыс. руб.)					2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Строительство базовых объектов	16500,0			80000,0	81700,0	Проведение обследований пассажиропотока	880,0			880,0	880,0	Организация и проведение общегородских профессиональных смотров-конкурсов	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	Приобретение подвижного состава и лизинговые платежи	101214,2, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 73008,0, на троллейбусы 28206,2	92724,0, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 25224,0, на приобретение автобусов 35000,0, на приобретение троллейбусов 32500,0	79668,0, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 12168,0, на приобретение автобусов 35000,0, на приобретение троллейбусов 32500,0	85000,0, в том числе: приобретение автобусов 52500,0, на приобретение троллейбусов 32500,0	80000,0, в том числе: на приобретение автобусов 52500,0, на приобретение троллейбусов 27500,0	Ежегодное повышение квалификации водительских кадров (за счет собственных средств)	37,5	37,5	37,5	37,5	37,5	Всего по Программе:	118731,7	92861,5	79805,5	166017,5	162717,5	
Наименование мероприятия	Финансирование (тыс. руб.)																																																	
	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.																																													
Строительство базовых объектов	16500,0			80000,0	81700,0																																													
Проведение обследований пассажиропотока	880,0			880,0	880,0																																													
Организация и проведение общегородских профессиональных смотров-конкурсов	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0																																													
Приобретение подвижного состава и лизинговые платежи	101214,2, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 73008,0, на троллейбусы 28206,2	92724,0, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 25224,0, на приобретение автобусов 35000,0, на приобретение троллейбусов 32500,0	79668,0, в том числе: лизинговые платежи на автобусы: 12168,0, на приобретение автобусов 35000,0, на приобретение троллейбусов 32500,0	85000,0, в том числе: приобретение автобусов 52500,0, на приобретение троллейбусов 32500,0	80000,0, в том числе: на приобретение автобусов 52500,0, на приобретение троллейбусов 27500,0																																													
Ежегодное повышение квалификации водительских кадров (за счет собственных средств)	37,5	37,5	37,5	37,5	37,5																																													
Всего по Программе:	118731,7	92861,5	79805,5	166017,5	162717,5																																													
6	Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложения	<p>Общий объем финансирования мероприятий Программы составит - 620133,7 тыс. рублей:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>за счет бюджета города Пензы – 619946,2 тыс. рублей;</li> <li>за счет собственных средств предприятий – 187,5 тыс. рублей.</li> </ul>																																																
7	Социальный результат	<p>Улучшение обслуживания пассажирским транспортом населения города;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Повышение качества услуг пассажирского транспорта;</li> <li>Повышение безопасности</li> </ul>																																																

		<p>движения пассажирского транспорта, улучшение экологической обстановки;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Улучшение условий работы водителей и кондукторов;</li> </ul>	
8	Экономический (финансовый) результат	<p>Увеличение доходов от перевозки и снижение эксплуатационных расходов на авто- и электротранспорте за счет оптимизации и сокращения протяженности маршрутов позволило добиться экономического эффекта. Так:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• из 19-ти нерентабельных, приносящих убытки пригородных маршрутов МУП «ППП» в 2006 году отказалось от обслуживания 12-ти. Экономия от такого решения составила 2,5 млн.рублей в год.</li> <li>• с получением 100 новых автобусов марки «Волжанин» проведена работа по замене морально устаревшего парка, что позволило в 2006 году сменить 33 автобуса марки ЛиАЗ –677. Экономия по затратам на ГСМ составила 2,7 млн рублей.</li> <li>• в 2007 году проведена ликвидация 9 нерентабельных пригородных маршрутов. Экономия составила 1,4 млн рублей.</li> <li>• в целях более рационального использования пассажирского транспорта с 1 января 2008 года МУП «ППП» полностью отказалось от обслуживания пригородных и междугородных перевозок, что позволит сократить ежегодные убытки предприятия на сумму свыше 3 млн 137 тыс.рублей.</li> </ul>	
9	Реализация предложения и возможности его распространения	<p>В 2006–2007 годах при содействии Губернатора Пензенской области В.К.Бочкарева, удалось укрепить систему муниципального пассажирского транспорта за счет приобретения на лизинговой основе 100 автобусов и 50 троллейбусов, что позволило довести долю муниципального предприятия в объемах перевозок автобусами большой вместимости и</p>	

		<p>троллейбусами до 63,2 %.</p> <p>В декабре 2007 года, благодаря выделению средств из областного бюджета, в кратчайшие сроки проведено продление троллейбусной линии в одном направлении протяженностью 4 километра, что позволило улучшить транспортное сообщение жителей района Кардон – 13 с улицами Чаадаева – Дружбы – Кл. Цеткин. Стоимость этих работ составила 67 млн. 333 тыс. рублей. Приобретение 200 единиц оборудования, для оснащения муниципального авто- и электротранспорта, использующего технологию спутниковой навигационной системы GPS (системы глобального позиционирования) и каналов сотовой связи GSM, получило свое выполнение в ходе реализации настоящей программы. На основе существующих новых технологий с наличием современных средств контроля позволило значительным образом улучшить организацию диспетчерского сопровождения подвижного состава на линии, обеспечить в более полном объеме установленные графики движения, принимать оперативные меры по устранению выявленных недостатков, улучшить обслуживание пассажиров.</p>	
10	Нормативно-правовая база	<p>Представленная Программа основывается на следующей нормативно-правовой базе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;</li> <li>• Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>• Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;</li> <li>• Постановление Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 №112 «Об утверждении Правил перевозок</li> </ul>	

		<p>пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения»;</li> <li>• Приказ Минтранса Российской Федерации от 08.01.1997 № 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами»;</li> <li>• Устав города Пензы, принятый Решением Пензенской городской Думы от 30.06.2005 № 130-12/4;</li> <li>• Постановление Главы администрации города Пензы от 20.12.2006 №1517 «Об утверждении положения о конкурсе владельцев автотранспортных средств на осуществление перевозок пассажиров на регулярных городских маршрутах, не включенных в муниципальный заказ, пассажирского транспорта общего пользования»;</li> <li>• Постановление Главы администрации города Пензы от 19.08.2005 №1061 «Об утверждении Реестра регулярных маршрутов пассажирского транспорта общего пользования города Пензы»;</li> <li>• Постановление Главы администрации города Пензы от 25.06.2008 №991 «Об утверждении порядка формирования муниципального заказа на услуги общественного транспорта с учетом запросов населения и оценки потребности в услугах общественного транспорта в городе Пензе и порядка проведения обследования пассажиропотоков городского транспорта на территории города Пензы»;</li> <li>• Постановление Главы администрации города Пензы от 24.06.2008 №964 «Об</li> </ul>	
--	--	--	--

		<p>утверждении положения о порядке ведения реестра (перечня) муниципальных услуг города Пензы, по которым должен производиться учет потребности в их предоставлении»;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Иные нормативные правовые акты, регулирующие правоотношения в сфере транспортного обслуживания населения.</li> </ul> <p>Настоящая Программа разработана во исполнение решения Пензенской городской Думы от 29.10.2004г. № 792/59 «Об утверждении плана основных мероприятий по разработке и реализации мер социально-экономического развития и благоустройства г.Пензы в связи с 350-летием со дня образования»</p>	
11	Контакты	Управление транспорта и связи города Пензы, тел. 54-06-14, 54-05-69, E:mail: utis-penza@mail.ru	
12	Дата	С 2005 года	
13	Страна, регион	Россия, Пензенская область	
14	Город	Город Пенза	
15	Дополнительные материалы		

## 2.7 ПЕРМЬ

### Повышение доходности трамвайного маршрута №4

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Повышение доходности трамвайного маршрута №4.	
2	Сущность практики	В рамках проекта повышена регулярность движения, проведена подготовительная работа по увеличению эксплуатационной скорости движения, повышено качество обслуживания пассажиров и доходность трамвайного маршрута.	
3	Масштаб мероприятия	Непривлекательность для населения городского электрического транспорта приводит к снижению пассажиропотока на маршрутах. С 2002 удельный вес пассажиров, использующих городской электрический транспорт, снизился с 48% до 17%. Это приводит к значительному	

		<p>увеличению убытков.</p> <p>Непривлекательность городского электрического транспорта для населения обусловлена низким качеством перевозок.</p> <p>Основные проблемы качества:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• увеличение времени движения, вызванное поломками подвижного состава и ДТП постороннего транспорта на трамвайным путях;</li> <li>• изношенный подвижной состав;</li> <li>• значительное время ожидания на остановочных пунктах.</li> </ul>			
4	Организационное решение вопроса	<p>Обеспечение регулярности движения на маршруте за счет сокращения времени простоев трамваев:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• из-за ДТП за счет выделение трамвайных путей на совмещенной проезжей части дороги разметкой сплошной белой линией и знаками дорожного движения, исключая движение по трамвайным путям автомобильного транспорта;</li> <li>• из-за поломки за счет обновления подвижного состава.</li> </ul> <p>Увеличение эксплуатационной скорости движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• оптимизация фаз светофорных объектов на маршруте следования;</li> <li>• внедрение бортовых GPS навигаторов;</li> <li>• изменение расписания движения на маршрутах.</li> </ul> <p>Повышение качества обслуживания на маршруте:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• обновление подвижного состава;</li> <li>• оборудование подвижного состава информационными устройствами.</li> </ul> <p>Снижение степени дублирования трамвая №4 автобусными маршрутами за счет внесения изменения в маршрутную сеть.</p>			
5	Технологическое решение вопроса	<p>Этапы реализации проекта:</p> <table border="1"> <tr> <td>июнь 2008г.</td> <td>нанесение сплошной белой линии разметки, установление ежедневного мониторинга текущих показателей (пассажиропоток, скорость движения, время простоя из-за ДТП).</td> </tr> </table>	июнь 2008г.	нанесение сплошной белой линии разметки, установление ежедневного мониторинга текущих показателей (пассажиропоток, скорость движения, время простоя из-за ДТП).	
июнь 2008г.	нанесение сплошной белой линии разметки, установление ежедневного мониторинга текущих показателей (пассажиропоток, скорость движения, время простоя из-за ДТП).				

		октябрь 2008г.	концентрация на маршруте нового подвижного состава; установка комплектов GPS навигации; оборудование подвижного состава информационными устройствами.
		ноябрь 2008г.	запуск экскурсионная программа на маршруте.
		декабрь 2008г.	изменение светофорных фаз на перекрестках маршрута следования.
		январь 2009г.	установка знаков дорожного движения, исключая движение по трамвайным путям автомобильного транспорта.
		февраль 2009г.	установка электронных информационных табло на ост. «Цирк».
6	Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложения	Проект реализуется с использованием финансирования выделенных бюджетных средств в сумме 3,5 млн.руб. на внедрение бортовых комплексов GPS навигации и средств Министерства культуры края в сумме 75 тыс.руб. на укомплектование бортовых комплексов информационными устройствами (автоинформаторами).	
7	Социальный результат	<p>В результате реализации проекта повышена привлекательность электротранспорта за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• сокращения времени ожидания трамвая на остановке в часы «пик» с 9 мин. до 6,5 мин.,</li> <li>• повышения качества обслуживания пассажиров за счет использования на маршруте нового подвижного состава и современных средств информирования,</li> <li>• сокращения задержек движения из-за ДТП и неисправности подвижного состава.</li> </ul> <p>Количество перевезенных пассажиров на маршруте за I квартал 2009г. возросло на 23% (или 118,9 тыс.чел.) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.</p>	
8	Экономический (финансовый) результат	За 1 кв.2009г. доходы от реализации билетной продукции возросли на 1,4 млн руб.	
9	Реализация предложения и возможности его распространения	Проект реализован на трамвайном маршруте №4 трамвайного депо МУП «Пермгорэлектротранс» г.Перми. Планируется масштабирование проекта на все трамвайные маршруты	

		города.	
10	Нормативно-правовая база	Проект реализован на основании Концепции развития городского пассажирского транспорта на 2005-2008г.г. и приказа Департамента дорог и транспорта администрации г.Перми №136 от 05.11.2008г. о реализации проекта «Трамвай №4»	
11	Контакты	МУП «Пермгорэлектротранс», 614060, г. Пермь, ул. Уральская, 108а, начальник службы эксплуатации Басс В.М., тел. 260-23-10	
12	Дата	июнь 2008г. – декабрь 2009г.	
13	Страна, регион	Россия, Пермский край	
14	Город	г. Пермь	
15	Дополнительные материалы	Электронная версия находится у руководителя проекта.	

## 2.8 ХЕРСОН

### Контроль за качественным обслуживанием пассажиров городским транспортом общего назначения

<i>№ раздела</i>	<i>Название раздела</i>	<i>Содержание раздела</i>	<i>Примечание</i>
1	Наименование практики	Контроль за качественным обслуживанием пассажиров городским транспортом общего назначения.	
2	Сущность практики	Решение конфликтных ситуаций между пассажирами и водителями Время разработки и реализации - один месяц.	
3	Масштаб мероприятия	Рассмотрение письменных и устных обращений граждан по поводу недобросовестного транспортного обслуживания.	
4	Организационное решение вопроса	Подготовка и проведение совместных встреч представителей управления транспорта и связи, руководителей транспортных предприятий, водителей маршрутных такси, а также пассажиров.	
5	Технологическое решение вопроса	С целью организации встречи приглашаются руководители транспортных предприятий и пассажиры.	
6	Финансовые ресурсы для разработки и реализации предложения		
7	Социальный результат	Улучшение качества обслуживания пассажиров, уменьшение количества	

		жалоб на работу общественного транспорта.	
8	Экономический (финансовый) результат		
9	Реализация предложения и возможности его распространения	На городском транспорте общего назначения	
10	Нормативно-правовая база	В соответствии со статьей 18 Закона Украины «Об обращениях граждан» и пунктом 1 статьи 18 Закона Украины «О местном самоуправлении в Украине»	
11	Контакты	г. Херсон, ул. Железнодорожная, 8 42-54-15, 42-54-20	
12	Дата	С 2004 года	
13	Страна, регион	Украина	
14	Город	г. Херсон	
15	Дополнительные материалы		

## **Раздел 3 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

### **3.1 МОСКВА**

#### **Проект закона «О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве»**

Приложение  
к проекту постановления  
Правительства Москвы  
от №

**Проект**

#### **Закон города Москвы «О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве»**

Настоящий Закон регулирует отношения, связанные с организацией транспортного обслуживания населения автомобильным и наземным электрическим транспортом в городе Москве, определяет условия перевозок пассажиров автобусами, троллейбусами и трамваями в городе Москве.

#### **Глава 1. Общие положения**

#### **Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе**

В настоящем Законе используются следующие основные понятия:

- 1) автомобильный транспорт – вид транспорта, осуществляющий перевозку пассажиров автобусами в городе Москве;
- 2) наземный электрический транспорт - вид транспорта, осуществляющий перевозку пассажиров трамваями, троллейбусами, в городе Москве;
- 3) перевозки по заказу - перевозка, осуществляемая транспортным средством, предоставленным на основании договора фрахтования, заключенного в письменной форме;
- 4) маломобильные граждане - инвалиды всех категорий, лица пожилого возраста, граждане с малолетними детьми, в том числе использующие детские коляски и другие лица с ограниченными способностями или возможностями самостоятельно передвигаться, ориентироваться, общаться, вынужденные в силу устойчивого или временного физического недостатка использовать для своего передвижения необходимые средства, приспособления и собак-проводников;
- 5) маршрут регулярных перевозок (регулярный маршрут) - предназначенный для осуществления перевозок пассажиров по расписанию путь следования транспортных средств от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, которые определены в установленном порядке;
- 6) маршрутная сеть – совокупность маршрутов регулярных перевозок;
- 7) объекты транспортной инфраструктуры - сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, фрахтователей, перевозчиков и фрахтовщиков, а также для обеспечения работы транспортных средств;

8) организация транспортного обслуживания – комплекс организационных и распорядительных мероприятий, направленных на удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках автомобильным и наземным электрическим транспортом;

9) остановочный пункт - место остановки транспортных средств по маршруту регулярных перевозок, оборудованное для посадки, высадки пассажиров и ожидания транспортных средств;

10) пассажир - физическое лицо, перевозка которого транспортным средством осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира;

11) перевозчик - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира обязанность перевезти пассажира;

12) проездные документы – документы, дающие право проезда на соответствующих видах транспорта и удостоверяющие заключение договора перевозки пассажиров, часть или все реквизиты которых могут храниться в электронном виде в памяти бесконтактной/контактной смарт-карты, либо на магнитной полосе электронной карты;

13) расписание - график, устанавливающий время или интервалы прибытия транспортных средств в остановочный пункт либо отправления транспортных средств от остановочного пункта;

14) ручная кладь - вещи пассажира, которые перевозятся пассажиром с собой в транспортном средстве и сохранность которых при перевозке обеспечивается пассажиром.

## **Статья 2. Цели настоящего Закона**

Целями настоящего Закона являются:

1) установление правовых основ организации транспортного обслуживания населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве;

2) обеспечение равных условий доступа и работы на рынке транспортного обслуживания населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте для перевозчиков всех форм собственности;

3) определение полномочий органов исполнительной власти города Москвы в организации транспортного обслуживания населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте;

4) защита интересов потребителей транспортных услуг в сфере транспортного обслуживания населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте;

5) установление принципов государственного регулирования процесса транспортного обслуживания населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте;

6) установление условий и принципов формирования городской маршрутной сети;

7) установление и обеспечение требований качества и безопасности транспортного обслуживания населения города Москвы;

8) совершенствование системы отношений между исполнительной властью города Москвы и перевозчиками;

9) установление принципов тарифной политики.

## **Статья 3. Основные принципы организации и осуществления транспортного обслуживания населения**

Организация и осуществление транспортного обслуживания населения основывается на следующих принципах:

1) безопасность при выполнении транспортного обслуживания населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте;

2) качественное транспортное обслуживание населения;

- 3) доступность транспортных услуг для населения;
- 4) гарантированность предоставления услуг автомобильным и наземным электрическим транспортом;
- 5) сочетание государственного регулирования и рыночных отношений в сфере организации транспортного обслуживания;
- 6) обеспечение равных условий для доступа перевозчиков на рынок транспортных услуг и к объектам транспортной инфраструктуры.

#### **Статья 4. Полномочия Правительства Москвы в сфере организации транспортного обслуживания населения**

К полномочиям Правительства Москвы относятся:

- 1) формирование и обеспечение реализации государственной политики в сфере транспортного обслуживания населения города Москвы;
- 2) разработка и реализация городских целевых программ по вопросам организации транспортного обслуживания населения;
- 3) осуществление мониторинга и прогнозирования транспортного обслуживания населения;
- 4) создание условий для строительства объектов транспортной инфраструктуры;
- 5) осуществление мероприятий по реализации, обеспечению и защите прав потребителей в сфере транспортного обслуживания населения;
- 6) осуществление ценовой и тарифной политики в сфере транспортного обслуживания населения в пределах своих полномочий;
- 7) утверждение форм и видов проездных документов;
- 8) утверждение Правил организации перевозок пассажиров в городе Москве на автомобильном и наземном электрическом транспорте (далее - Правила организации перевозок пассажиров), типовых правил пользования наземным пассажирским транспортом и иных правовых актов, связанных с организацией транспортного обслуживания населения;
- 9) формирование маршрутной сети автомобильного и наземного электрического транспорта;
- 10) иные полномочия в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

### **Глава 2. Система транспортного обслуживания населения**

#### **Статья 5. Формирование маршрутной сети**

1. Открытие, изменение, закрытие маршрута регулярных перевозок автомобильным и наземным электрическим транспортом производится с учетом предложений граждан, юридических лиц, органов государственной власти города Москвы, органов местного самоуправления внутригородских муниципальных образований в городе Москве, перевозчиков. Порядок открытия, изменения и закрытия маршрутов регулярных перевозок устанавливается Правилами организации перевозок пассажиров.

2. Условиями для принятия решения об открытии (изменении, закрытии) маршрута регулярных перевозок являются:

- 1) соответствие маршрута регулярных перевозок требованиям безопасности перевозок пассажиров;
- 2) пропускная способность улиц, автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры, реконструкция улично-дорожной сети;
- 3) потребности населения в перевозках, наличие (отсутствие) устойчивого пассажиропотока;

4) ввод в эксплуатацию новых станций метрополитена или других видов внеуличного транспорта, а также крупных пассажирообразующих объектов;

5) наличие (отсутствие) рентабельности перевозок по намеченному маршруту регулярных перевозок;

6) взаимодействие с другими видами транспорта в городе Москве;

7) наличие (отсутствие) обустройства маршрутной сети автомобильного и наземного электрического транспорта необходимыми объектами транспортной инфраструктуры;

8) наличие либо отсутствие маршрутов регулярных перевозок, организованных по тому же маршруту с тем же порядком установления тарифов.

3. Уполномоченный орган исполнительной власти города Москвы в сфере транспорта (далее – Уполномоченный орган) определяет маршруты регулярных перевозок, осуществляемых с применением регулируемых тарифов.

4. Регулярные перевозки по иным маршрутам осуществляются с применением тарифов, установленных перевозчиками.

5. Открытие маршрута регулярных перевозок удостоверяется паспортом маршрута регулярных перевозок. Форма паспорта маршрута регулярных перевозок и порядок его оформления устанавливаются Правилами организации перевозок пассажиров.

6. Количество маршрутных транспортных средств, проходящих через объекты транспортной инфраструктуры, не должно превышать пропускной способности соответствующих объектов.

7. Сведения о городских регулярных маршрутах включаются в Реестр регулярных городских маршрутов (далее – Реестр), ведение которого осуществляется Уполномоченным органом. Сведения, содержащиеся в Реестре размещаются на официальном сайте Уполномоченного органа в сети «Интернет».

8. Уполномоченный орган, открывший, изменивший, отменивший регулярный маршрут городского сообщения, организует размещение на своем официальном сайте указанных в части 7 настоящей статьи сведений в течение десяти рабочих дней со дня установления, изменения или отмены маршрута регулярных перевозок.

9. Решения об изменении, отмене городских маршрутов регулярных перевозок принимаются Уполномоченным органом, при наличии одного из следующих оснований:

1) закрытие движения на всех или отдельных участках маршрута регулярных перевозок;

2) наличие объектов транспортной инфраструктуры, расположенных по маршруту регулярных перевозок, интенсивность пользования которыми превышает пропускную способность таких объектов, определенную в порядке, установленном Правилами организации перевозок пассажиров;

3) наличие объектов транспортной инфраструктуры, не отвечающих требованиям, установленным Правилами организации перевозок пассажиров;

4) ликвидация (строительство) объектов транспортной инфраструктуры, расположенных по маршруту регулярных перевозок, в соответствии с территориальной комплексной схемой градостроительного планирования развития территории, Генеральным планом города Москвы.

## **Статья 6. Права и обязанности перевозчика**

1. Перевозчик имеет право:

1) осуществлять перевозки автомобильным и наземным электрическим транспортом в соответствии с контрактом, договором, заключаемым с Уполномоченным органом;

2) на получение средств из бюджета города Москвы на возмещение доходов, недополученных в результате установления государственных регулируемых тарифов на перевозку пассажиров в связи с предоставлением мер социальной поддержки;

3) получать необходимую документацию по обслуживаемым им маршрутам;

4) принимать участие в торгах на осуществление пассажирских перевозок;

5) на государственные гарантии на обновление подвижного состава, строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры;

6) иные права, предусмотренные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

2. Перевозчик обязан:

1) обеспечивать безопасность перевозок пассажиров;

2) соблюдать установленное расписание движения;

3) установить правила пользования транспортом, разработанные на основании Типовых правил пользования наземным городским пассажирским транспортом;

4) обеспечивать прохождение водителями предрейсовых (после рейсовых) и периодических медицинских осмотров;

5) обеспечивать прохождение контроля технического и санитарного состояния транспортных средств в соответствии с нормативами обеспечения качества и безопасности пассажирских перевозок, установленными федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы;

6) соблюдать иные требования, предусмотренные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

## **Статья 7. Права и обязанности пассажиров**

1. При пользовании услугами по перевозке пассажир имеет право:

1) требовать от перевозчика соблюдения установленных Правил организации перевозок пассажиров, Правил пользования транспортом;

2) на возмещение ущерба, причиненного ему по вине перевозчиков;

2. Пассажир обязан:

1) соблюдать установленные правила пользования транспортом;

2) соблюдать общественный порядок;

3) своевременно и правильно оплачивать проезд и провоз ручной клади;

4) представлять контролерам пассажирского транспорта и иным лицам, уполномоченным осуществлять контроль за оплатой проезда, проездные документы.

3. Пассажир пользуется иными правами и обязан соблюдать иные требования, предусмотренные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

## **Статья 8. Требования по размещению и использованию объектов транспортной инфраструктуры**

1. Размещение и обустройство объектов транспортной инфраструктуры, расположенных на маршрутной сети в городе Москве, осуществляется по согласованию с Уполномоченным органом, с учетом мнения соответствующих территориальных органов исполнительной власти города Москвы.

2. При осуществлении территориального планирования города Москвы в соответствии с документацией по планировке территории обеспечивается резервирование земель для государственных нужд города Москвы под размещение объектов транспортной инфраструктуры.

3. При обустройстве объектов транспортной инфраструктуры в местах обслуживания пассажиров должно быть предусмотрено место для размещения необходимой информации для пассажиров.

4. Объекты транспортной инфраструктуры оборудуются дорожными знаками, разметками и указателями в соответствии с требованиями федеральных законов и иных

нормативных правовых актов Российской Федерации, законов и иных нормативных правовых актов города Москвы.

5. Уполномоченный орган в соответствии с Правилами организации перевозок пассажиров определяет пропускную способность объектов транспортной инфраструктуры, в целях ограничения пользования объектами транспортной инфраструктуры.

## **Статья 9. Обеспечение безопасности при организации перевозок пассажиров**

1. Перевозчик обязан соблюдать нормы обеспечения качества и безопасности пассажирских перевозок, установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

2. У перевозчика должны быть должностные лица, ответственные за состояние и обеспечение безопасности движения на обслуживаемых маршрутах, выпуск на линию технически исправного подвижного состава, обеспечение выполнения нормативов технической безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

3. В целях обеспечения безопасности Перевозчик:

1) организует работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;

2) соблюдает установленный федеральным законодательством режим труда и отдыха водителей;

3) создает условия для повышения квалификации водителей и других работников, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

4) анализирует и устраняет причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих ему транспортных средств;

5) организует и проводит с привлечением медицинских работников предрейсовые, послерейсовые медицинские осмотры и периодические медицинские освидетельствования водителей, мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

6) осуществляет ежедневный контроль за техническим состоянием транспортных средств (предрейсовый технический осмотр) перед выездом на линию и не допускает транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

7) обеспечивает выполнение установленной федеральным законодательством обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

8) обеспечивает соблюдение требований антитеррористической защищенности транспортных средств, установленных федеральным законодательством.

## **Статья 10. Обеспечение перевозки граждан, которым предоставлены меры социальной поддержки**

1. Перевозка граждан, которым предоставлены меры социальной поддержки, осуществляется в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

2. Обязательства перевозчика по перевозке граждан, которым предоставлены меры социальной поддержки, предусматриваются в договоре на осуществление перевозок.

3. Перевозчик имеет право на возмещение доходов, недополученных в результате предоставления мер социальной поддержки в соответствии с нормативными правовыми

актами Российской Федерации и города Москвы исходя из нормативной стоимости перевозки одного льготного пассажира.

### **Глава 3. Организация перевозок пассажиров**

#### **Статья 11. Организация маршрутов регулярных перевозок, эксплуатируемых с применением регулируемых тарифов**

1. Уполномоченный орган, в целях обеспечения доступности услуг автомобильного транспорта и наземного электрического транспорта, организует регулярные перевозки пассажиров и ручной клади по маршрутам регулярных перевозок, осуществляемые по регулируемым тарифам с предоставлением мер социальной поддержки граждан.

2. Установление форм оплаты проезда, видов проездных документов на автомобильном и наземном электрическом транспорте осуществляется органами исполнительной власти города Москвы для перевозок, с применением регулируемых тарифов.

3. Регулярные перевозки пассажиров по регулируемым тарифам организуются посредством размещения государственных заказов в соответствии с федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

#### **Статья 12. Организация маршрутов регулярных перевозок, эксплуатируемых с применением тарифов, установленных перевозчиками**

1. Уполномоченный орган обеспечивает организацию регулярных перевозок пассажиров и ручной клади, осуществляемых с применением тарифов и предоставлением мер социальной поддержки, установленных перевозчиками (далее - регулярные перевозки пассажиров и ручной клади по нерегулируемым тарифам).

2. Регулярные перевозки пассажиров и ручной клади по нерегулируемым тарифам организуются посредством заключения с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем договора на осуществление регулярных перевозок пассажиров и ручной клади по маршруту (далее – Договор) в порядке, установленном настоящим законом.

3. Договор с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем заключается сроком на 5 лет по результатам открытого конкурса на право заключения такого Договора.

Порядок проведения конкурса, содержание конкурсной документации, применение критериев конкурсного отбора и порядок оценки конкурсных заявок определяется в Правилах организации пассажирских перевозок.

4. К участию в конкурсах, указанных в части третьей настоящей статьи, допускаются юридические лица, индивидуальные предприниматели:

1) имеющие лицензии на осуществление перевозок пассажиров, в случаях предусмотренных федеральным законодательством;

2) имеющие на праве собственности или ином законном основании транспортные средства и (или) представившие документы, предусмотренные Правилами организации пассажирских перевозок и подтверждающие возможность приобретения на срок действия допуска к осуществлению регулярных перевозок, транспортных средств, удовлетворяющих требованиям конкурсной документации;

5. К документам, указанным в пункте втором части четвертой настоящей статьи относятся:

1) паспорт транспортного средства;

2) договор об аренде транспортных средств на срок действия допуска к осуществлению регулярных перевозок, в том числе с экипажем;

3) договор лизинга транспортных средств;

4) банковская гарантия по исполнению финансовых обязательств, связанных с приобретением транспортных средств.

6. К участию в конкурсе не допускаются юридические лица и индивидуальные предприниматели, включенные в Реестр недобросовестных перевозчиков.

7. Договор может быть заключен без проведения конкурса в случае:

1) если потребность в организации регулярных перевозок пассажиров возникла в вследствие чрезвычайных ситуаций;

2) прекращение перевозчиком, с которым ранее был заключен соответствующий договор, предоставления услуг по перевозке пассажиров и багажа, включая отказ от исполнения договора на выполнение пассажирских перевозок и (или) досрочное расторжение договора на выполнение пассажирских перевозок;

3) аннулирования лицензии перевозчика, обязанного оказывать транспортное обслуживание по маршруту.

В этом случае срок действия Договора не может превышать, девяносто дней.

### **Статья 13. Реестр недобросовестных перевозчиков**

1. Ведение Реестра недобросовестных перевозчиков осуществляется Уполномоченным органом в порядке, установленном Правительством Москвы.

2. В Реестр недобросовестных перевозчиков включаются сведения о перевозчиках, действие Договора с которыми было прекращено в случаях:

1) аннулирования лицензии на перевозку пассажиров, приостановления действия лицензии, имеющейся у юридического лица, индивидуального предпринимателя;

2) невыполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем обязательств, касающихся сроков приобретения транспортных средств, количество и вместимость которых предусмотрены Договором.

3) расторжения Договора, вследствие неоднократного нарушения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем условий Договора.

3. Сведения, предусмотренные частью 2 настоящей статьи, по истечении двух лет со дня их внесения в реестр недобросовестных перевозчиков исключаются из реестра недобросовестных перевозчиков.

### **Статья 14. Организация регулярных перевозок пассажиров по межсубъектным маршрутам**

1. Порядок выбора перевозчика для осуществления регулярных перевозок пассажиров по межсубъектным маршрутам устанавливается Уполномоченным органом, если иное не установлено соглашениями между субъектами Российской Федерации.

2. При организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и наземным электрическим транспортом по межсубъектным маршрутам по инициативе Уполномоченного органа устанавливаются:

1) трасса маршрута;

2) вид перевозок;

3) остановочные пункты и служебные стоянки;

4) расписание;

3. При организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и наземным электрическим транспортом по межсубъектным маршрутам по инициативе Уполномоченного органа с уполномоченным(ми) органом(ми) субъектов Российской Федерации, на территории которых осуществляется посадка, высадка пассажиров согласовываются:

1) трасса следования на территории соответствующего субъекта Российской Федерации;

2) остановочные пункты и служебные стоянки на территории соответствующего субъекта Российской Федерации;

- 3) максимальное количество транспортных средств различной вместимости;
- 4) другие параметры перевозок, предусмотренные для согласования нормативными правовыми актами соответствующих субъектов Российской Федерации.

4. При организации перевозок пассажиров и багажа по межсубъектным маршрутам по инициативе другого субъекта Российской Федерации, Уполномоченным органом согласовываются:

- 1) трасса следования в границах города Москвы;
- 2) остановочные пункты и служебные стоянки в границах города Москвы;
- 3) максимальное количество транспортных средств различной вместимости;
- 4) экологический класс транспортного средства;
- 5) расписание;
- 6) режим движения транспортных средств по маршруту регулярных перевозок (в течение всего года или в течение указанного периода года).

5. Уполномоченный орган вправе отказать в согласовании межсубъектного маршрута, если это обусловлено ограниченной пропускной способностью соответствующих объектов транспортной инфраструктуры по трассе следования маршрута по территории города Москвы или трасса следования маршрута по территории города Москвы не соответствует установленному порядку организации движения транспорта.

6. Сведения о межсубъектных маршрутах регулярных перевозок, включаются в Реестр межсубъектных маршрутов, ведение которого осуществляется Уполномоченным органом.

7. Изменение, отмена межсубъектных маршрутов осуществляется по согласованию с органами государственной власти субъектов Российской Федерации, на территориях которых осуществляется посадка (высадка) пассажиров, следующих по таким маршрутам.

8. Перевозки по межсубъектным маршрутам организуются посредством заключения договора с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем на осуществление межсубъектных регулярных перевозок пассажиров и багажа (далее – Договор) в порядке, аналогичном, установленному в статье 11 настоящего Закона.

9. В случае неоднократного нарушения перевозчиками условий согласования эксплуатации межсубъектных маршрутов в части, проходящей по территории города Москвы, Уполномоченный орган вправе отозвать свое согласование и проинформировать органы государственной власти субъектов Российской Федерации, установившие соответствующие межсубъектные маршруты о прекращении действия такого маршрута на территории города Москвы.

## **Статья 15. Организация международных регулярных перевозок пассажиров в части прохождения их по территории города Москвы**

В соответствии с федеральным законодательством Правительство Москвы вправе участвовать в подготовке проектов международных договоров Российской Федерации по вопросам, затрагивающим интересы города Москвы, в том числе об осуществлении регулярных международных перевозок пассажиров в части прохождения их по территории города Москвы, вносить предложения о заключении таких договоров, согласовывать в установленном порядке маршруты передвижения транспортных средств, остановочные пункты и места стоянок.

## **Статья 16. Организация перевозок пассажиров по заказу**

1. Перевозка пассажиров, ручной клади, багажа по заказу осуществляется транспортным средством, предоставленным на основании договора фрахтования, заключенного в письменной форме, в соответствии с федеральным законодательством.

2. Маршруты перевозок пассажиров по заказам согласовываются Уполномоченным органом, в случае, если указанные перевозки осуществляются:

1) в интересах неопределенного круга лиц по маршруту, путь следования которого полностью или частично совпадает с путем следования маршрута регулярных перевозок;

2) с использованием объектов транспортной инфраструктуры, находящихся по маршруту регулярных перевозок.

3. Согласование маршрутов перевозок пассажиров осуществляется в порядке, установленном Правилами организации перевозок пассажиров.

### **Статья 17. Особенности организации отдельных видов перевозок по заказу пассажиров**

Перевозки детей специализированным подвижным составом (школьные перевозки) и транспортное обслуживание детских оздоровительных, культурных мероприятий организуются в соответствии с требованиями к специализированному подвижному составу и методических рекомендаций по обеспечению санитарно-эпидемиологического благополучия и безопасности дорожного движения при перевозках организованных групп детей автомобильным транспортом.

### **Статья 18. Контроль за осуществлением транспортного обслуживания населения города Москвы**

1. Контроль за соблюдением перевозчиками требований настоящего Закона, иных правовых актов города Москвы осуществляется органами исполнительной власти города Москвы.

2. Перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров, в порядке и сроки, установленные Правилами организации перевозок пассажиров, предоставляют в Уполномоченный орган отчеты об осуществлении регулярных перевозок пассажиров.

### **Глава 4. Государственное регулирование организации транспортного обслуживания населения в городе Москве**

### **Статья 19. Целевые программы города Москвы в сфере транспортного обслуживания населения**

1. С целью организации транспортного обслуживания населения в городе Москве органы исполнительной власти города Москвы принимают целевые программы города Москвы в сфере развития и обеспечения функционирования автомобильного и наземного электрического транспорта.

2. Органы государственной власти города Москвы принимают участие в разработке и реализации на территории города Москвы федеральных и межрегиональных программ развития наземного пассажирского транспорта.

### **Статья 20. Финансовое обеспечение расходных обязательств города Москвы, возникающих в связи с реализацией данного закона**

1. Финансирование городских мероприятий и целевых программ по организации транспортного обслуживания населения города Москвы, возмещение доходов, недополученных в результате установления регулируемых тарифов на перевозку пассажиров в связи с предоставлением мер социальной поддержки, а также возмещение затрат в результате ущерба, понесенного перевозчиком в связи с его привлечением государственными органами при устранении чрезвычайных ситуаций, осуществляется за счет средств бюджета города Москвы.

2. Возмещение затрат, возникающих при перевозке пассажиров, которым предоставлены меры социальной поддержки, установленные законами и иными

нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы, осуществляется за счет средств бюджета города Москвы, предусмотренных законом города Москвы о бюджете города Москвы на очередной финансовый год и плановый период.

3. Порядок компенсации перевозчикам убытков, возникших в результате решений органов государственной власти города Москвы, устанавливается Правительством Москвы.

### **Статья 21. Регулирование тарифов**

1. Тарифы, предусмотренные частью первой статьи 11 настоящего Закона, устанавливаются уполномоченным органом исполнительной власти города Москвы в сфере ценовой и тарифной политики в порядке установленном Правительством Москвы.

2. Тарифная политика на автомобильном и наземном электрическом транспорте основывается на принципах:

- 1) доступности услуг для малообеспеченных групп населения;
- 2) устойчивого функционирования и развития автомобильного и наземного электрического транспорта.

### **Статья 22. Информирование жителей города Москвы в сфере транспортного обслуживания**

1. В случаях открытия, изменения или закрытия движения на маршрутах регулярных перевозок на автомобильном и наземном электрическом транспорте перевозчики и Уполномоченный орган оповещают об этом население города через средства массовой информации или путем размещения объявлений на остановочных пунктах, в салонах подвижного состава в порядке, предусмотренном Правилами организации перевозок пассажиров.

2. Уполномоченный орган и перевозчики обязаны своевременно уведомлять население об изменении тарифов через средства массовой информации и объявления в транспортных средствах, на остановочных пунктах.

3. В салонах транспортных средств автомобильного и наземного электрического транспорта должна размещаться следующая информация:

- 1) сведения о Перевозчике (наименование, адрес, контактный телефон);
- 2) путь следования;
- 3) фамилия, имя и отчество водителя;
- 4) тариф на оплату проезда и провоза ручной клади;
- 5) правила пользования транспортом;
- 6) наименование, адрес и контактный телефон уполномоченного органа;
- 7) другая информация, связанная с порядком пользования автомобильным и наземным электрическим транспортом в соответствии с требованиями Правил организации перевозок пассажиров.

### **Статья 23. Обеспечение доступности автомобильного и наземного электрического транспорта для маломобильных категорий граждан**

1. Органы исполнительной власти города Москвы, перевозчики обеспечивают условия для маломобильных категорий граждан (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного пользования автомобильным и наземным электрическим транспортом.

2. Транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры, приспособленные для использования маломобильными категориями граждан, обозначаются специальными предупреждающим знаком или знаком-пиктограммой «Инвалид», внешний вид и размер которой установлены нормативными актами Российской Федерации

3. Расходы на разработку и приобретение транспортных средств с учетом нужд маломобильных категорий граждан, приспособление транспортных средств для беспрепятственного доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами, осуществляются в пределах ассигнований, предусматриваемых на эти цели в бюджете города Москвы, в рамках городских целевых программ.

4. Уполномоченный орган организует специальные маршруты для маломобильных категорий граждан к объектам социального назначения.

#### **Статья 24. Организация перевозок автомобильным и наземным электрическим транспортом при чрезвычайных ситуациях**

1. Во время ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, сбоев работы метрополитена, а также выполнения мероприятий мобилизационного характера органы исполнительной власти города Москвы вправе привлекать перевозчика в целях обеспечения пассажирских перевозок в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами города Москвы.

2. Допускается временное прекращение перевозок на маршрутах автомобильного и наземного электрического транспорта при угрозе безопасности движения или пассажиров, возникновении не зависящих от перевозчика препятствий движению (авария, неблагоприятные дорожно-климатические или погодные условия, ведение строительных работ, на маршрутной сети и других обстоятельств).

3. Финансирование на обеспечение пассажирских перевозок для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, сбоев работы метрополитена осуществляется за счет бюджета города Москвы. Перевозчики имеют право на возмещение расходов, понесенных в связи с организацией перевозок при чрезвычайных ситуациях.

4. О наличии чрезвычайных ситуаций перевозчик обязан *незамедлительно* информировать Уполномоченный орган.

#### **Статья 25. Некоммерческие организации в сфере организации транспортного обслуживания населения**

1. Некоммерческие организации принимают участие в координации и взаимодействии органов исполнительной власти города Москвы и перевозчиков по вопросам организации транспортного обслуживания населения, разработке предложений по нормативно-правовому регулированию деятельности транспортной отрасли.

2. Представители некоммерческих организаций принимают участие в конкурсных комиссиях по проведению торгов на заключение государственных контрактов и выдачу свидетельства о допуске.

### **Глава 5. Заключительные положения**

#### **Статья 26. Вступление в силу настоящего Закона**

Настоящий Закон вступает в силу через 10 дней после дня его официального опубликования.

## **3.2 МОСКВА**

### **Пояснительная записка к проекту закона города Москвы «О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве»**

Разработка проекта закона «О транспортном обслуживании населения на автомобильном и наземном электрическом транспорте в городе Москве» обусловлена вступлением в силу федерального закона от 08.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Целями принятия проекта закона города Москвы «О транспортном обслуживании населения на городском автомобильном и наземном электрическом транспорте» являются:

- установление правовых основ организации пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Москве;
- обеспечение равных условий доступа и работы на рынке транспортных услуг для операторов всех форм собственности;
- установление требований, предъявляемых к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров, ответственности за их нарушение, а также прав и обязанностей пассажиров, пользующихся услугами транспорта общего пользования;
- определение полномочий органов исполнительной власти города Москвы в организации пассажирских перевозок;
- защита интересов потребителей транспортных услуг и обеспечение качества оказания услуг в сфере пассажирских перевозок.

Проект закона регламентирует следующие виды перевозок пассажиров (в части прохождения по городу Москве):

- перевозки пассажиров по регулярным городским маршрутам (автобус, троллейбус, трамвай);
- перевозки пассажиров по регулярным межрегиональным и международным маршрутам, в части, проходящей по территории города Москвы;
- перевозки пассажиров автобусами по заказам (включая особенности организации отдельных видов перевозок – организованных перевозок детей, перевозок инвалидов).

#### Основные задачи:

- установление принципов государственного регулирования процесса перевозок транспортом общего пользования;
- установление условий формирования оптимальной городской маршрутной сети;

–установление требований качества и безопасности транспортного обслуживания населения города Москвы;

–совершенствование системы отношений между исполнительной властью города Москвы и операторами транспорта общего пользования;

–установление принципов тарифной политики;

–установление требований по организации регулярных городских автобусных маршрутов, эксплуатируемых с применением тарифов и предоставлением преимуществ в провозной плате, установленных федеральными законами, законами и иными нормативными правовыми актами г. Москвы;

–установление требований по организации регулярных городских автобусных маршрутов, эксплуатируемых с применением тарифов и предоставлением преимуществ в провозной плате, установленных перевозчиками;

–установление требований к городской транспортной инфраструктуре (остановки транспорта общего пользования, конечные станции маршрутов и отстойно-разворотные площадки, автостанции и автовокзалы);

–выделение обособленных полос движения для транспорта общего пользования;

–регулирование вопросов организации межрегиональных и международных автобусных маршрутов, проходящих по территории города Москвы;

–регулирование вопросов организации заказных перевозок в городе Москве;

–регулирование вопросов участия профессиональных ассоциаций и саморегулируемых организаций в реализации городской политики в области транспорта.

Основной идеей указанного законопроекта является совершенствование законодательства города Москвы, приведения его в соответствие с изменяющимся федеральным законодательством, создание единого правового поля в сфере регулирования транспорта.

Принятие законопроекта позволит:

- **установить правовые основы** организации пассажирских перевозок автомобильным и наземным электрическим транспортом в городе Москве;

- устранить пробелы законодательного регулирования в сфере деятельности городского пассажирского транспорта;

- привести нормативно-правовые акты города Москвы в соответствие с федеральным законодательством;

- повысить эффективность государственного управления транспортной отраслью;

- повысить безопасность и качество обслуживания потребителей услуг;

- обеспечить равные условия доступа и работы на рынке транспортных услуг для операторов всех форм собственности;
- создать условия для устойчивого развития городского пассажирского транспорта.
- обеспечить доступность услуг для граждан с ограниченной подвижностью.

Структурно проект закона состоит из пяти глав и двадцати шести статей.

В преамбуле настоящего закона определен круг отношений, которые регулирует проект закона, установлены виды транспорта, на которые распространяются положения данного законопроекта.

В главе 1 **«Общие положения»** предусматриваются основные понятия, используемые в настоящем законе, определяются цели законопроекта и основные принципы организации и осуществления транспортного обслуживания населения, а также закреплены полномочия Правительства Москвы в сфере организации транспортного обслуживания населения.

В главе 2 **«Система транспортного обслуживания населения»** разработан механизм формирования маршрутной сети, определены права и обязанности перевозчика и пассажиров, сформулированы требования по размещению и использованию объектов транспортной инфраструктуры, предусмотрены меры по обеспечению безопасности при организации перевозок пассажиров, урегулированы вопросы по обеспечению перевозки граждан, имеющих преимущества по провозной плате.

Глава 3 **«Организация перевозок пассажиров»** регулирует вопросы организации маршрутов регулярных перевозок, эксплуатируемых с применением регулируемых тарифов и тарифов, установленных перевозчиками, включает в себя нормы, предусматривающие ведение реестра недобросовестных перевозчиков, организацию регулярных перевозок пассажиров по межсубъектным и международным маршрутам (в части прохождения их по территории города Москвы), предусматривает перевозки пассажиров по заказу и особенности организации отдельных видов данных перевозок, а также определяет нормы контроля за осуществлением транспортного обслуживания населения города Москвы.

В главе 4 **«Государственное регулирование в сфере организации транспортного обслуживания населения»** предусмотрены целевые программы города Москвы в сфере транспортного обслуживания населения, нормы по финансированию деятельности по организации пассажирских перевозок и регулированию тарифов, регулируются вопросы информирования жителей города Москвы в сфере транспортного обслуживания, обеспечения доступности автомобильного и наземного электрического транспорта для маломобильных категорий граждан, организации перевозок городским

автомобильным и наземным электрическим транспортом при чрезвычайных ситуациях, определено место некоммерческих организаций в сфере организации транспортного обслуживания населения.

Глава 5 «**Заключительные положения**» предусматривает сроки вступления в силу настоящего законопроекта.

*Редактор проекта:  
Руководитель Департамента  
транспорта и связи города Москвы  
Л.М. Липсиц*