



**ИТОГИ РАБОТЫ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
ГОРОДА МОСКВЫ 2010-2016**



**Московский
Транспорт**





Дорогие друзья!

Еще несколько лет назад Москва переживала тяжелый транспортный кризис. Ситуация была близка к критической: возможности улично-дорожной сети были исчерпаны, автомобилей становилось все больше, общественный транспорт не развивался.

В 2010 году новая команда Правительства Москвы пришла к выводу, что необходимо не просто принимать срочные меры, но и менять в корне всю транспортную политику в городе. Причем это нужно было сделать в очень короткий срок.

Совместно с ведущими российскими и мировыми экспертами была разработана государственная программа развития транспортной системы Москвы до 2020 года. По своим масштабам это одна из крупнейших в мире программ развития транспортной инфраструктуры. Её реализация была бы невозможна без поддержки Президента Российской Федерации, Правительства России.

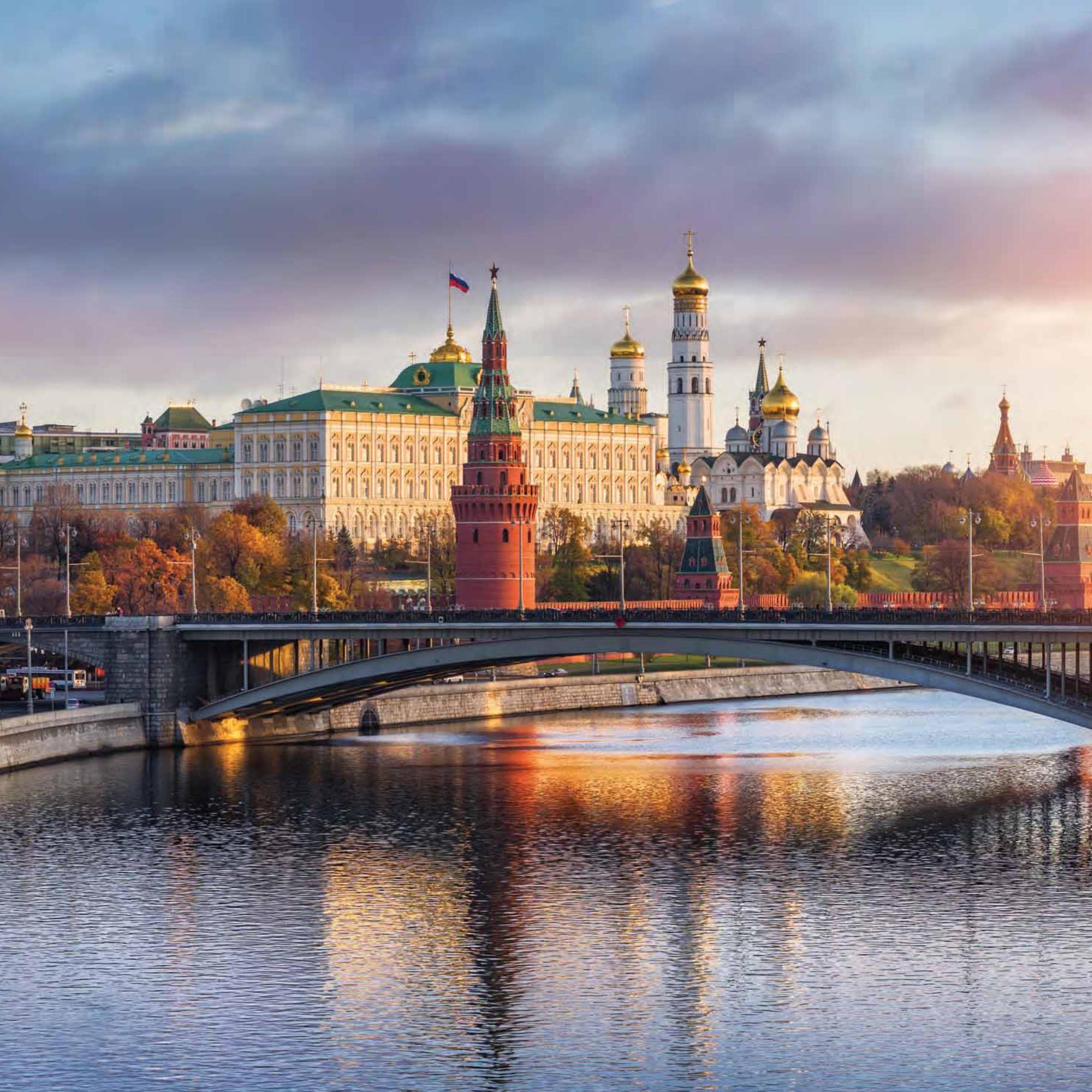
За шесть лет мы добились серьезных результатов. Увеличилась средняя скорость движения, сократилось число аварий на дорогах, общественный транспорт стал более доступным и комфортным. Москва становится городом, где хватает места всем пешеходам и велосипедистам, общественному транспорту и автомобилям. Транспортная система столицы впервые заработала как единый механизм.

Как нам это удалось? Об этом вы узнаете из книги, которая сейчас перед вами.

Мэр Москвы

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive 'S' followed by a circular flourish.

Сергей Собянин





ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|-----------|
| Транспортная стратегия | 4 |
| Бренд «Московский Транспорт» | 8 |
| Наземный городской пассажирский транспорт (НГПТ) | 12 |
| Московский метрополитен | 20 |
| Запуск Московского центрального кольца (МЦК) | 26 |
| Развитие пригородного ж/д сообщения | 32 |
| Московское парковочное пространство | 36 |
| Велосипедная инфраструктура и пешеходная среда | 42 |
| Единая система транспортной навигации | 48 |
| Организация дорожного движения и развитие интеллектуальной транспортной системы в Москве | 50 |
| Билетное и тарифное меню | 56 |
| Единая транспортная среда для маломобильных граждан | 60 |
| Городское такси | 62 |
| Программа краткосрочной аренды автомобиля | 66 |
| Регулирование передвижения грузового транспорта по городу | 68 |
| Сравнение транспортной системы Москвы и других мегаполисов | 70 |
| Обратная связь с горожанами | 74 |
| Социальные мероприятия Департамента транспорта города Москвы в 2013-2016 гг. | 76 |
| Наши награды | 79 |

01

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

- 1** Исторические проблемы транспортной системы Москвы
- 2** Стратегия развития транспортной системы до 2020 г.



Алан Флауш,
генеральный секретарь Международного
союза общественного транспорта (UITP)

«Москва развивает ряд крупных инфраструктурных проектов и амбициозных инициатив, направленных на улучшение условий передвижения жителей и гостей Москвы. За прошедшие шесть лет Правительство Москвы наглядно продемонстрировало умелое руководство и политическую волю для достижения стабильной работы транспортной системы. Сделан правильный политический и технический выбор в интересах граждан и бизнеса. Тем не менее Международный союз общественного транспорта отмечает, что транспортная стратегия Москвы является по-прежнему благоприятной в отношении частных автомобилей по сравнению с такими городами, как Лондон, Стокгольм, Милан или Сингапур, Пекин, Богота, где меры по сокращению количества частных автомобилей гораздо более радикальны. В этой связи рекомендуется осуществить реализацию дополнительных мер, направленных на ограничение автомобильного движения».





ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ

Москва исторически испытывала особые проблемы в сфере транспорта. Главная из них – высокая плотность населения и недостаточная обеспеченность улично-дорожной сетью. До 2010 года городские власти не принимали достаточных мер для исправления сложившейся ситуации. В результате при поездке в центр в утренний час пик практически на всех видах транспорта существенно превышалась провозная способность, что привело к значительному снижению комфорта передвижения москвичей.

на **30%**



была превышена провозная способность транспортной системы Москвы до 2010 года

Причины увеличения нагрузки на транспортную инфраструктуру и ухудшения транспортной ситуации

Автомобилизация столицы стремительно увеличивается. Каждый год в городе появляется около 200 тыс. новых машин. Вместе с тем среднегодовой рост населения Москвы и Московской области до 2030 года составит примерно по 120 тыс. человек в год, что, в свою очередь, увеличит количество поездок на всех видах транспорта. Без активного вмешательства властей города в транспортную политику перегрузка по всем видам транспорта к 2020 году могла бы удвоиться по отношению к текущему уровню.



ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ДО 2020 г.

В 2011 году Правительством Москвы разработана и утверждена транспортная стратегия. Ее цель – обеспечивать комфортные условия для жизнедеятельности москвичей, развивать надежную, устойчивую, безопасную, привлекательную и удобную для всех групп населения транспортную систему. Стратегия затрагивает развитие всех направлений транспортной отрасли Москвы.

Цели и задачи развития транспортной системы города Москвы до 2020 года

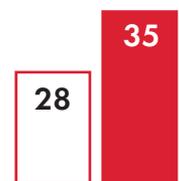
Повышение скорости

среднее время в пути в час пик (в минутах)**



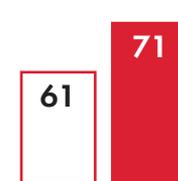
Повышение удобства

количество пассажирских мест в ОТ* (млн. мест в сутки)



Повышение доступности

доля ОТ* в пассажирских перевозках (%)



2010 г. 2020 г.

* общественный транспорт
** из жилых районов вблизи МКАД до центра города



ЗАГРУЗКА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ЧАС ПИК ПО ГЕОГРАФИЧЕСКИМ СЕГМЕНТАМ

2010 г. → 2020 г.

Загрузка транспортной системы при движении из Московской области в Москву в утренний час пик (% от нормативной загрузки)

- Менее 100%
- 100-120%
- Более 120%



**С внедрением стратегии
Московская транспортная система
впервые заработала как единый механизм**

02

БРЕНД «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ»



О ПРОЕКТЕ

- 1** Символ бренда
- 2** Миссия бренда



Зельфира Трегулова,

генеральный директор Государственной Третьяковской галереи

«Новый бренд Московской транспортной системы – это яркий, современный, легко запоминающийся образ. Он вызывает целую гамму ассоциаций, и все они – движение, кольцо, остановка, точка на карте – про наш город, который удивительно многообразен и одновременно обладает уникальной цельностью. Новые логотипы собирают всю транспортную систему Москвы в единое целое – яркое, динамичное, живое. Хочется взять этот проект как ориентир для всех, перед кем стоит задача объединить в единую систему множество составляющих».





Позиционирование бренда «Московский Транспорт» было выбрано на основе исследования, в котором приняло участие 3000 человек. На вопрос, каким должен быть московский транспорт, жители ответили:

Транспорт, в котором чувствуешь себя достойно



СИМВОЛ БРЕНДА

В основе фирменного стиля бренда лежит уникальный знак «Отпечаток Москвы», разработанный специально для московского транспорта. Этот знак отражает уважение московского транспорта к городу, его жителям и их индивидуальным потребностям, а также подчеркивает единство разных видов транспорта.



Кольцевая система
движения Москвы

Дорога
и движение

Отпечаток пальца как
знак уважения личности
каждого человека

Значок точки назначения
на карте





МИССИЯ БРЕНДА

Бренд «Московский Транспорт» и сопутствующая система визуальных образов объединяют все транспортные объекты в единую систему, делают город более понятным, современным, выделяют московский транспорт в контексте города и создают его узнаваемый образ в глазах пассажиров.

Бренд «Московский Транспорт» дает импульс для создания среды взаимного уважения в Москве



На сегодняшний день в новом фирменном стиле выполнены все новые станции Московского метрополитена, вся инфраструктура московского парковочного пространства, велосипедная инфраструктура, подвижной состав наземного городского пассажирского транспорта (НГПТ), все проездные билеты на всех видах городского транспорта, форменная одежда, спецодежда сотрудников транспортного комплекса и коммуникационные материалы, выпускаемые от лица транспортного комплекса города Москвы и Правительства Москвы.

Планируется поэтапное внедрение бренда для всего транспортного комплекса Москвы



03

НАЗЕМНЫЙ ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

1 Новый подвижной состав

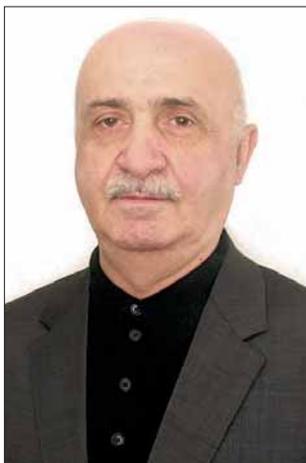
2 Запуск выделенных полос

3 Запуск ночных маршрутов

4 Пассажи́рские сервисы

5 Новая модель управления НГПТ

6 Оптимизация маршрутной сети



Норайр Блудян,

исполнительный директор некоммерческого партнерства содействия в развитии транспортной отрасли «Транспортная ассоциация Московской агломерации», д.т.н., профессор Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета

«Происходит масштабная модернизация транспортной системы, в частности в сфере транспорта общего пользования: за счет комплексных мер увеличилась скорость движения, модернизируется транспортная инфраструктура, обновляется автобусный парк как государственного, так и частных перевозчиков. Новый подвижной состав соответствует мировому уровню и приспособлен для перевозок маломобильных групп населения. Стратегия транспортного развития Москвы выводит общественный транспорт города на один уровень с транспортными системами современных мегаполисов мира. Качество транспортного обслуживания подтверждается и востребованностью наземного транспорта. Количество экономически активных пассажиров постоянно растет. Для повышения безопасности и качества перевозок ассоциацией налажен конструктивный диалог с Департаментом транспорта. Это нашло яркое отражение при внедрении проекта по переходу наземного пассажирского транспорта на новую модель управления. Все наши предложения оперативно рассматривались, и по ним принимались объективные решения. Мы надеемся, что взаимовыгодное сотрудничество продолжится дальше и принесет положительные результаты на благо жителей города».



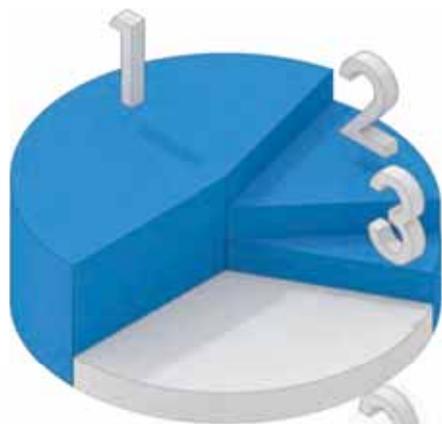
31006



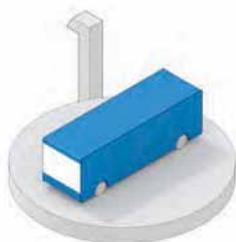
НОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ГОРОДСКОЙ ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2016 ГОДУ

75%

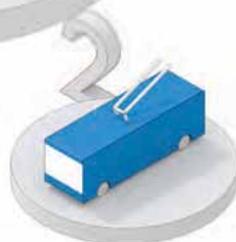
парка
составляет
новый
подвижной
состав



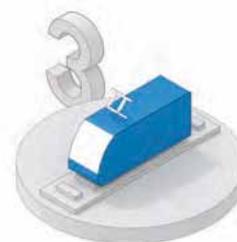
Старая техника на улицах Москвы постепенно уступает место современному, комфортному и безопасному транспорту. Сегодня московский парк автобусов – самый молодой в Европе! Новые автобусы, троллейбусы и трамваи полностью адаптированы для маломобильных пассажиров, оборудованы системой климат-контроля, они тихие и соответствуют всем мировым экологическим требованиям. Один из самых заметных примеров нового пассажирского парка – современный трамвай российского производства «Витязь-М» превосходит лучшие мировые модели трамваев. Запуск пассажирского движения на трамваях «Витязь-М» состоится в I квартале 2017 года.



5660
автобусов



529
троллейбусов



191
трамвай



ЗАПУСК ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛОС

Сегодня в Москве функционирует 28 выделенных полос, в том числе запущено 6 выделенных полос в рамках программы «Магистраль», направленной на внедрение новой маршрутной сети в центральной части города. Ежедневно выделенными полосами пользуются 1,5 млн человек. Благодаря выделенным полосам городские перевозчики выполняют расписание на 94%, а пассажиры могут быстрее добираться до любой точки Москвы и более точно прогнозировать время в пути.

249



км — общая
протяженность
выделенных полос

на **15%**



увеличилась скорость движения
на направлениях, где транспорт
курсирует по выделенным
полосам

9



полуэкспрессных
маршрутов
действует в
Москве



ЗАПУСК НОЧНЫХ МАРШРУТОВ

В центре города жизнь не затихает даже в ночное время. С появлением ночных маршрутов у москвичей появился круглосуточный транспорт, позволяющий передвигаться по городу в соответствии с собственным ритмом жизни.

11



ночных маршрутов
действует
в Москве

25%



Москвы на сегодняшний
день покрыто сетью
ночных маршрутов*

*расчет сделан исходя из параметров пешей доступности маршрутов



ТРАМВАЙ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ «ВИТЯЗЬ-М»

#1



низкопольный,
полностью
адаптирован для
маломобильных
граждан

#2



бестурникетный
проход: посадка во
все двери (6 дверей)

#3



вместимость
увеличена на 35%

#4



автоматическая
система климат-
контроля

#5



тихий плавный ход:
уровень шума ниже
на 12%

#6



бесплатный wi-fi в
салоне

#7



USB-зарядки для
мобильных устройств

300 новых трамваев «Витязь-М» до
конца 2019 года выйдут на самые
востребованные маршруты в городе



ПАССАЖИРСКИЕ СЕРВИСЫ



Места ожидания городского транспорта стали настоящими информационными центрами, которые снабжают пассажиров точными данными о прибытии автобусов, троллейбусов или трамваев, позволяют заранее приобрести билеты, подключиться к Интернету с помощью встроенных точек wi-fi. У горожан появились мобильные приложения, которые позволяют рассчитывать и оптимизировать свой маршрут. **Все это способствует росту популярности наземного городского пассажирского транспорта среди москвичей, особенно среди экономически активных граждан.**

на 45% увеличилось число экономически активных граждан, оплачивающих свой проезд



94% рейсов НГПТ в 2016 году было выполнено в соответствии с расписанием, в то время как в 2010 году точность прибытия автобусов, троллейбусов и трамваев на остановки составила 76%



НОВАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ НГПТ

Безопасность пассажиров – одна из главных задач управления наземным городским пассажирским транспортом. Правительство Москвы разработало новую модель управления частными пассажирскими перевозками и приняло единые стандарты для компаний частных перевозчиков, выбор которых теперь проводится государством на конкурсной основе. В рамках создания новой модели проведена работа по оптимизации маршрутной сети. Данная модель является самой передовой в мире.

Выход перевозчиков на маршруты на территории старой Москвы состоялся в 2016 году.

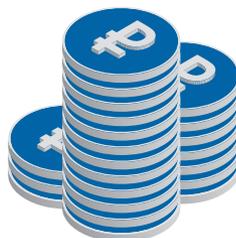
около 2000 новых автобусов вышло на обслуживание 211 маршрутов



Экономический эффект от внедрения модели:

для пассажиров:

- льготники получили возможность пользоваться льготами, которые были недоступны им ранее;
- оплата проезда любыми городскими билетами влечет экономию до 50% средств;
- возможность участия в программе малого бизнеса (сформированы как большие, так и малые лоты).



для перевозчиков:

- в текущих экономических условиях стабильность для компании-перевозчика на протяжении 5 лет (на срок государственного контракта);
- предусмотрены премиальные выплаты за улучшение качества обслуживания пассажиров.

около **1 000 000**



пассажиров составляет ежедневный пассажиропоток на автобусах, работающих по государственным контрактам

более **70%***



москвичей положительно оценили появление новых городских автобусов

на **30%**



увеличилось количество пассажирских мест благодаря внедрению автобусов большей вместимости



ОПТИМИЗАЦИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

В октябре 2016 года в центре Москвы запущена новая сеть маршрутов «Магистраль». С ее запуском в центре Москвы введено 5,5 км выделенных полос, в том числе важнейший коридор – встречное движение общественного транспорта на Кремлёвском кольце. Новые магистральные маршруты курсируют «в режиме метро» с интервалами от 5 минут.

Наземный транспорт вернулся на улицы, которые не обслуживались с 1990-х годов

500 000



человек ежедневно выбирает наземный транспорт при поездках по центру города и прилегающим районам

на **30%**



увеличилось число пассажиров НГПТ в центре Москвы

* по результатам независимого опроса МАДИ

СТАРАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

#1



разрозненные
операторы

#2



нет требований к
качеству перевозок

#3



неэффективная
маршрутная сеть

#4



несоблюдение
расписания

#5



не действуют льготы
для отдельных
категорий граждан

#6



низкая экологичность
подвижного состава

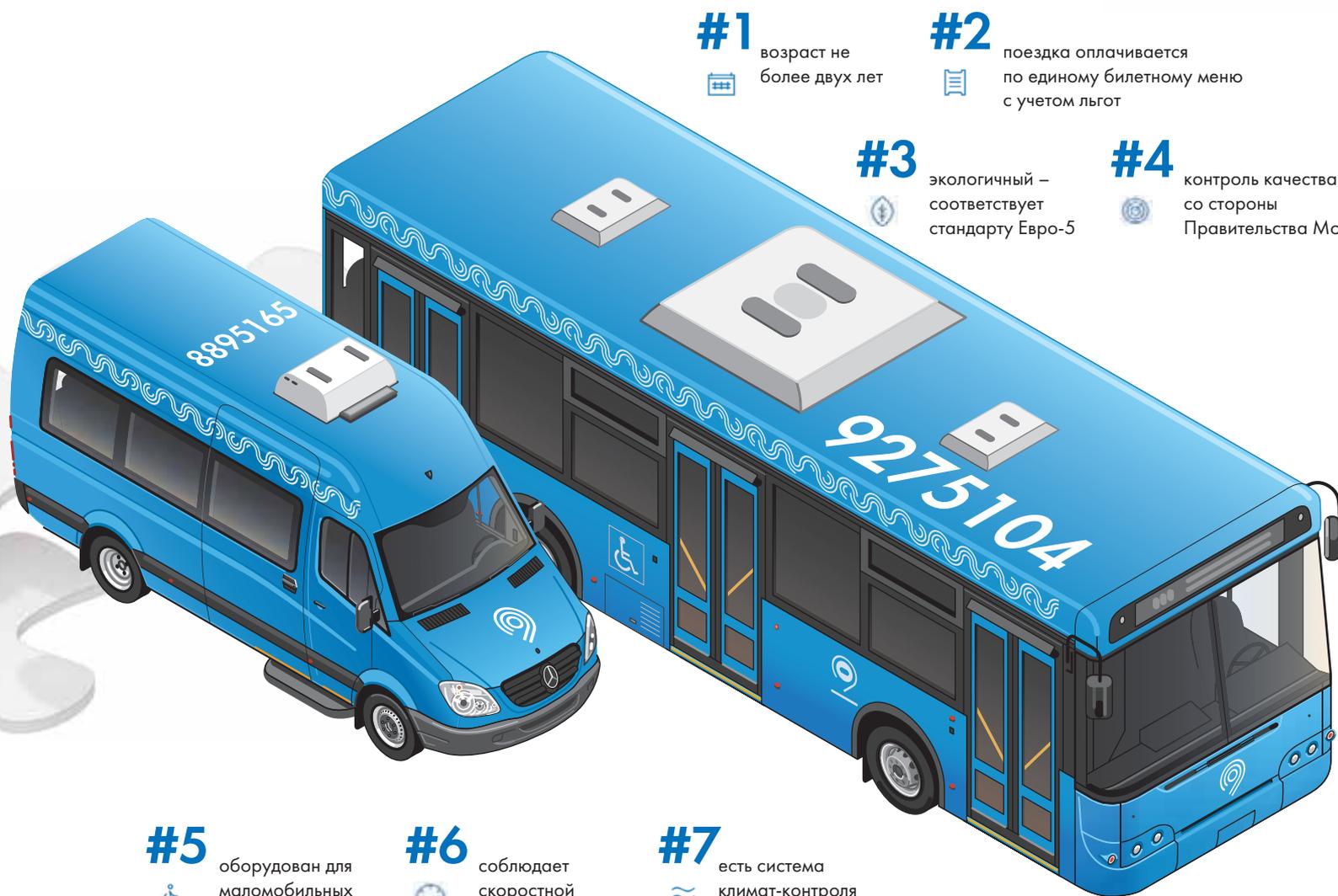
#7



высокое количество
ДТП с участием таких
перевозчиков



НОВАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ



#1

возраст не
более двух лет



#2

поездка оплачивается
по единому билетному меню
с учетом льгот



#3

экологичный –
соответствует
стандарту Евро-5



#4

контроль качества услуг
со стороны
Правительства Москвы



#5

оборудован для
маломобильных
граждан



#6

соблюдает
скоростной
режим и ПДД



#7

есть система
климат-контроля



04

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

- 1** Запуск новых линий и станций метро
- 2** Подвижной состав метро нового поколения
- 3** Модернизация инфраструктуры
- 4** Система обеспечения безопасности на Московском метрополитене
- 5** Повышение эффективности работы
- 6** Внедрение передовых технологий в метрополитене



Михаил Блинкин,

профессор, директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики

«Быстрыми темпами растет карта Московского метрополитена: за последние пять лет открыто и оборудовано современными сервисами 23 станции. Пассажиры Московского метрополитена стали первыми в мире пользователями wi-fi в подвижном составе. Впервые за всю историю реализуется беспрецедентная по мировым масштабам программа комплексного обновления инфраструктуры метро. Реставрация станций осуществляется с обязательным бережным отношением к нашему архитектурному наследию. Яркий тому пример – станция «Бауманская», при реконструкции которой сохранен ее исторический облик и внедрены новейшие технологии современного транспортного предприятия. Более половины жителей Москвы ежедневно проводят в метрополитене значительную часть своей жизни. И то, что руководство предприятия заботится о безопасности и комфорте пассажиров, заслуживает уважения и благодарности, а вышеприведенные факты дают мне как ученому-урбанисту и транспортнику и, самое главное, как старому москвичу серьезные основания для оптимизма».





ЗАПУСК НОВЫХ ЛИНИЙ И СТАНЦИЙ МЕТРО

Московский метрополитен открыт 15 мая 1935 года. С того времени он стал основой транспортной системы столицы. Московское метро имеет радиально-кольцевую структуру и связывает центр города с промышленными районами и жилыми массивами, обеспечивая пассажиров надежным и быстрым транспортом. В последние годы строительство метро в Москве идет беспрецедентными темпами.

На сегодняшний день это 14 линий общей протяженностью 395,3 км и 234 станции*. В 2016 году введен в эксплуатацию первый участок Третьего пересадочного контура (ТПК). В дальнейшем ТПК станет еще одной кольцевой линией метро и даст 21 пересадку с действующими и строящимися линиями метро.

СТАНЦИИ, ОТКРЫТЫЕ В 2010-2016 ГГ.:

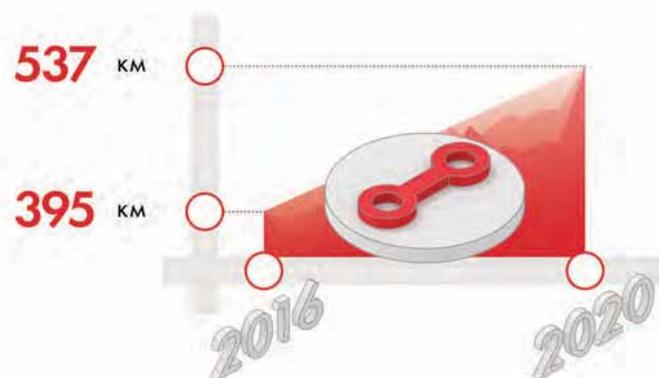


* с учетом Московского центрального кольца

23 новые станции метро открыты в Москве

около **44** км составляет протяженность новых линий метро

ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ЛИНИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА*



КОЛИЧЕСТВО СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА*





ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ МЕТРО НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

1661



новый вагон закуплен
в период с 2010 по 2016 гг.

60%



подвижного состава от общего количества,
выходящего на рельсы, будет обновлено к 2020 году

#1



увеличенная
вместимость (+15%)

#2



сквозной проход между вагонами
и широкие дверные проемы

#3



улучшенная конструкция
поезда и основных систем

#4



видеонаблюдение внутри
и снаружи вагонов

#5



современные системы
кондиционирования и
обеззараживания воздуха

#6



полностью
адаптирован для
маломобильных граждан

#7



сенсорные
информационные
мониторы

#8



интерактивная карта
метро: возможность
построения маршрута

#9



повышенная
шумоизоляция и
плавный ход поезда

912



вагонов будет поставлено до конца 2020 года (по 264 вагона
в год в 2017-2018 гг., по 192 вагона в год в 2019-2020 гг.)

100%



обновления подвижного состава на Таганско-
Краснопресненской линии метро в 2020 году



МОДЕРНИЗАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

С 2010 года ведется масштабная работа по обновлению инфраструктуры метрополитена. Ремонтируются старые и устанавливаются новые эскалаторы, проводится реконструкция электродепо, производится замена рельсов и шпал, в вестибюлях метро устанавливаются автоматы по продаже билетов. Каждую ночь в Московском метрополитене осуществляется ремонт и замена ключевой инфраструктуры, значительно повышающие безопасность перевозок. Таким образом, наблюдается минимизация сбоев в движении поездов.

332



эскалатора
отремонтировано

35



новых эскалаторов
установлено

487



км рельсов
заменено

в 2,5 раза



сократилось количество
отмененных поездов



СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ

Московский метрополитен – один из самых надежных и технологичных. В начале 2017 года открыт Центр управления обеспечением транспортной безопасности Московского метрополитена, где в круглосуточном режиме 24/7 сотрудники метрополитена осуществляют сбор и оценку информации, поступающей с более чем 17 тысяч камер видеонаблюдения, расположенных на территории Московского метрополитена, а также реагируют на нештатные ситуации. Таким образом, положено начало внедрению самого передового проекта по видеоаналитике в сфере транспорта в России и СНГ.

17 330



камер
видеонаблюдения
размещено в
Московском
метрополитене

на 100%



станций организован
досмотр пассажиров
и багажа: более
50 млн пассажиров
и более 22 млн.
единиц багажа
досматривается
ежегодно

более 10 500



сотрудников в
круглосуточном
режиме обеспечивают
транспортную
безопасность в метро





ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ

Метрополитен увеличивает пропускную способность, чтобы принять еще больше автомобилистов и жителей Новой Москвы, разгрузив таким образом автомагистрали. Минимальный интервал движения между поездами в часы пик составляет 90 секунд, что является лучшим показателем среди всех метрополитенов мира.

около **8 800 000**



человек составляет пассажиропоток московского метро в будний день

2 400 000 000



человек составляет пассажиропоток в московском метро в год, что равно 1/3 всего населения Земли

С 2014 года метрополитен перешел на закупку подвижного состава по принципу контракта жизненного цикла (КЖЦ). Производителя выбирают по итогам конкурса, основной критерий которого – безопасность и качество поездов. Система КЖЦ предполагает ответственность производителя за качественное исполнение своих обязательств. В течение 30 лет производитель обязан обслуживать подвижной состав, вследствие чего сократится количество неисправностей.

20-25%



составляет экономия бюджета Правительства Москвы в результате перехода на КЖЦ



ВНЕДРЕНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТРОПОЛИТЕНЕ

К началу 2015 года все 12 линий московского метро были оборудованы точками подключения к Интернету. Московское метро – первая в мире подземка, которая предоставила эту услугу пассажирам бесплатно. Теперь в метро можно не только читать новости в глобальной Сети, но и использовать любые приложения для гаджетов, скачивать фильмы, играть в игры и даже смотреть онлайн ТВ. На специальной стартовой странице vmet.ru можно оплатить услуги ЖКХ, МПТС, штрафы ГИБДД. Оснащение метрополитена точками wi-fi реализовано полностью на деньги частных инвесторов.

В 2016 год внедрены новые способы оплаты проезда в метрополитене:



700 000 000



достигло количество подключений к Интернету пассажирами московской подземки в 2016 году

25%



от всего дневного пассажиропотока используют возможность подключения к сети wi-fi



05

ОТКРЫТИЕ МОСКОВСКОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОЛЬЦА (МЦК)



О ПРОЕКТЕ

1 История
МЦК

2 Запуск
МЦК

3 Организация транспортно-
пересадочных узлов МЦК

4 Подвижной состав



Михаил Блинкин,

профессор, директор Института экономики
транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики

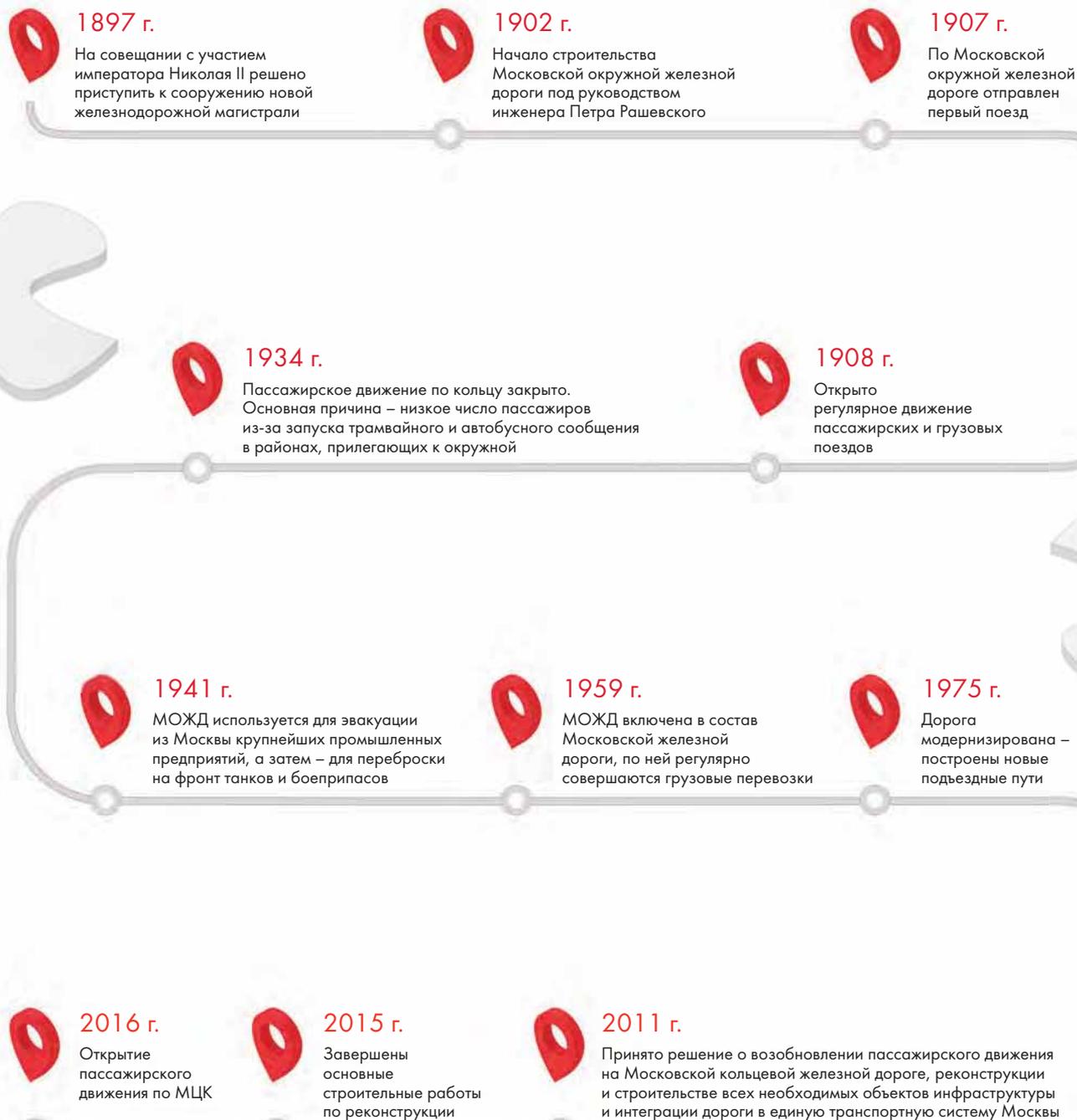
«Проект реконструкции МКЖД* является, как мне представляется, наиболее значимым шагом в развитии столичной транспортной системы за все последние десятилетия, если не сказать что со времени запуска в эксплуатацию московского метрополитена. Здесь надо обратить внимание на два важнейших обстоятельства. Во-первых, включение железной дороги в городскую среду мегаполиса, с обязательной ее интеграцией с прочими рельсовыми системами (метрополитеном, LRT и пр.), является бесспорным или даже доминирующим трендом в актуальной мировой повестке. Эту идею поддерживает и пропагандирует Международный союз общественного транспорта (UITP) в качестве едва ли не единственного приемлемого рецепта для сложившихся плотно застроенных крупнейших городов. Проект МЦК укладывается в этот прогрессивный тренд. Разумеется, для того чтобы этому тренду полностью соответствовать, придется решать еще и вопросы рационального обустройства пассажирских логистик в пересадочных узлах. Надеюсь, что подходящие планировочные, инженерные и тарифные решения будут найдены. Во-вторых, МЦК является весьма мощным практическим шагом в деле улучшения конфигурации транспортной системы Москвы и, соответственно, формирования полицентрической структуры нашего города».

*здесь и далее МКЖД: Московская кольцевая железная дорога – прежнее название Московского центрального кольца (сокр. МЦК)





ИСТОРИЯ МЦК

- 
- 1897 г.**
На совещании с участием императора Николая II решено приступить к сооружению новой железнодорожной магистрали
- 1902 г.**
Начало строительства Московской окружной железной дороги под руководством инженера Петра Рашевского
- 1907 г.**
По Московской окружной железной дороге отправлен первый поезд
- 1934 г.**
Пассажирское движение по кольцу закрыто. Основная причина – низкое число пассажиров из-за запуска трамвайного и автобусного сообщения в районах, прилегающих к окружной
- 1908 г.**
Открыто регулярное движение пассажирских и грузовых поездов
- 1941 г.**
МОЖД используется для эвакуации из Москвы крупнейших промышленных предприятий, а затем – для переброски на фронт танков и боеприпасов
- 1959 г.**
МОЖД включена в состав Московской железной дороги, по ней регулярно совершаются грузовые перевозки
- 1975 г.**
Дорога модернизирована – построены новые подъездные пути
- 2016 г.**
Открытие пассажирского движения по МЦК
- 2015 г.**
Завершены основные строительные работы по реконструкции
- 2011 г.**
Принято решение о возобновлении пассажирского движения на Московской кольцевой железной дороге, реконструкции и строительстве всех необходимых объектов инфраструктуры и интеграции дороги в единую транспортную систему Москвы



ОТКРЫТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ ПО МЦК

Пассажи́рское движение по МЦК началось 10 сентября 2016 года. Новая железная дорога сделала более доступными ряд московских районов, в частности Бескудниковский, Нижегородский, Коптево, Хорошево-Мневники и Метрогородок, связала садово-парковые ансамбли и объекты культуры – усадьбу «Свиблово», Ботанический сад, территории ВДНХ и Национального парка «Лосиный остров», Измайловский кремль, а также спортивные объекты - стадионы «ЦСКА», «Локомотив», «Лужники», дворец «Мегаспорт» и «ВТБ Ледовый дворец».

более 27 000 000 человек перевезено в 2016 году



310 000 поездок – среднесуточный пассажиропоток МЦК в рабочие дни



54 км составляет протяженность МЦК



6 минут составляет интервал поездов по МЦК в час пик



С реализацией проекта МЦК в Москве создан новый перевозочно-пересадочный контур, который привлек на себя часть пассажиропотока с радиальных линий метрополитена и с железнодорожных вокзалов в центральной части города, более равномерно загрузил транспортную систему Москвы, позволил пассажирам сократить время в пути.

на 15% разгружена Кольцевая линия метро



до 24% разгружены центральные ж/д вокзалы благодаря организации пересадок с МЦК на пригородные электрички



Улучшилась транспортная доступность

для 6 районов (около 500 тыс. москвичей), где ранее не было метро:



- Метрогородок
- Котловка
- Коптево
- Нижегородский
- Хорошево-Мневники
- Бескудниковский



единая

билетная система в метро, на МЦК и на маршрутах коммерческих перевозчиков



ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ МЦК

Все остановочные пункты МЦК представляют собой полноценные транспортно-пересадочные узлы (ТПУ). Все они спроектированы и построены так, чтобы пассажиры могли быстро и комфортно переходить с МЦК на метро, радиальные направления железной дороги, а также на другие виды городского наземного транспорта. Система крытых переходов и галерей защищает пешеходов от дождя и холода. Для маломобильных групп населения предусмотрены лифты и эскалаторы. Для удобства пассажиров на МЦК действует единая городская навигация, а также создано единое с метро билетное меню.

31

ТПУ построен на МЦК



17

пересадок на метро



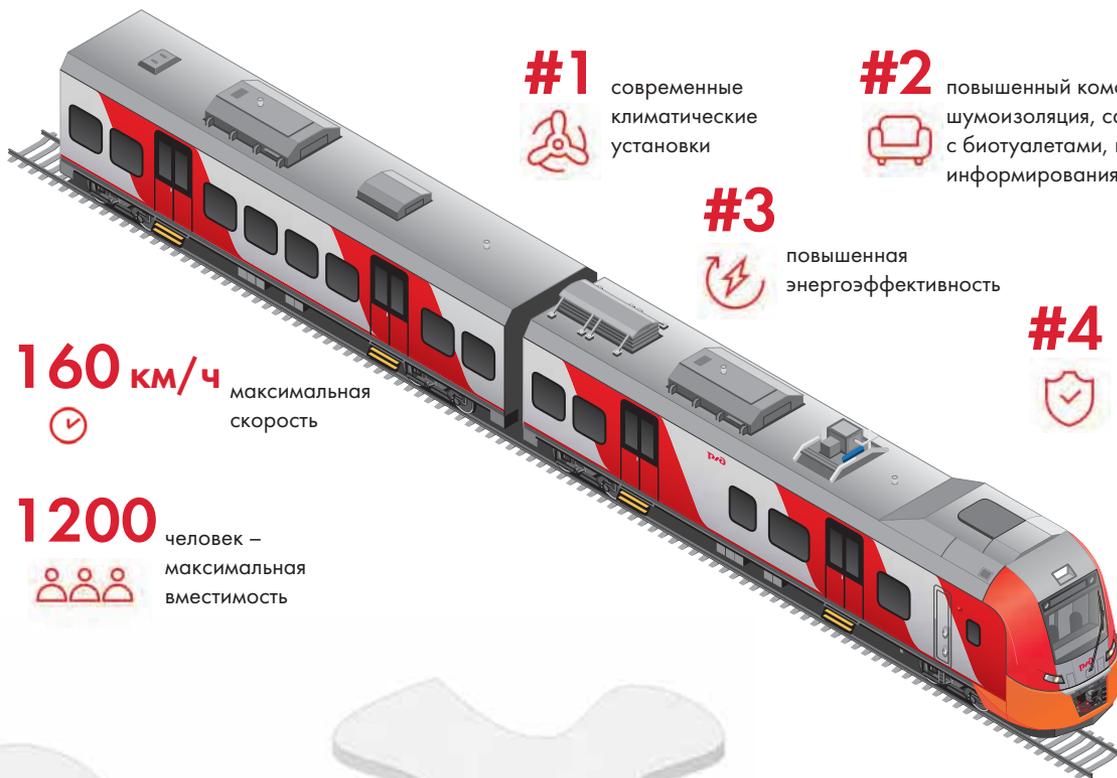
10

пересадок на ж/д транспорт



ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

По МЦК курсирует комфортный поезд нового поколения «Ласточка» с системами климат-контроля, приспособленный для маломобильных групп граждан. Весь подвижной состав оснащен современными системами безопасности, информационными табло и точками wi-fi, бесплатными для пассажиров.



#1

современные
климатические
установки



#2

повышенный комфорт:
шумоизоляция, санузлы
с биотуалетами, цифровые табло
информирования, wi-fi



#3

повышенная
энергоэффективность



#4

безопасность пассажиров:
наружное и внутреннее
видеонаблюдение, высокая
устойчивость к техническим
неисправностям, пожарная
сигнализация



#5

приспособлен для
маломобильных
категорий граждан



160 км/ч

максимальная
скорость



1200

человек –
максимальная
вместимость





06

РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

- 1** Развитие инфраструктуры пригородного ж/д сообщения
- 2** Создание долгосрочного сотрудничества с перевозчиками
- 3** Открытие пассажирского движения на новых участках Новой Москвы и Подмосковья
- 4** Альтернативный транспорт для автовладельцев
- 5** Реконструкция вокзалов



Кирилл Янков,
председатель Союза пассажиров России

«Электропоезда являются важнейшим звеном в организации работы общественного транспорта Москвы, обеспечивая пригородные железнодорожные перевозки. Пригородные маршруты связывают спальные районы с вокзалами, расположенными в центральных районах столицы. Благодаря этому пригородные электрички в черте города стали неотъемлемой частью общественного пассажирского транспорта Москвы. Они не только дополняют, но и в известной степени разгружают столичный метрополитен и наземный городской транспорт. Стал обновляться парк пригородных поездов. Сегодня на радиальных направлениях часто встречаешь красивые и современные поезда с туалетами, с приспособлениями для удобства маломобильных категорий граждан. В этом отношении очевидна положительная динамика. Существующая железнодорожная инфраструктура постоянно развивается. Ведутся работы по строительству путей, на Ленинградском направлении уже действует четвёртый путь до Крюково, в дальнейшем железнодорожники смогут сократить интервалы движения электричек и пустить дополнительные поезда и на других направлениях».





РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИГОРОДНОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ

С 2012 года ОАО «РЖД» совместно с Правительством Москвы и Московской области реализуется Программа по развитию железнодорожной инфраструктуры. Одна из приоритетных задач – улучшить условия городских и пригородных перевозок в Московском железнодорожном узле (МЖУ) в 2012-2020 годах.

246 900 000 000



руб. составит общий объем денежных вложений, из которых Правительством Москвы выделено 47,5 млрд рублей

240



км дополнительных главных путей планируется построить на радиальных направлениях МЖУ

более **550**



платформ планируется к капитальному или текущему ремонту

1 880



вагонов пригородных электропоездов будет закуплено на привлеченные инвестиции до 2020 года

на **60%**



сократится интервал движения в час пик по ряду радиальных ж/д направлений (с 12 минут до 5 минут)



СОЗДАНИЕ ДОЛГОСРОЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА С ПЕРЕВОЗЧИКАМИ

В 2015 году по итогам открытого голосования конкурсной комиссии Правительством Москвы и Правительством Московской области заключены 15-летние контракты с ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания», ОАО «Московская-Тверская пригородная пассажирская компания», ОАО «Аэроэкспресс» на комплексное транспортное обслуживание по маршрутам Москвы и Московской области. Правительство Москвы будет контролировать качество обслуживания пассажиров перевозчиком, соблюдение графика, уборку платформ и поездов. Это сотрудничество стало основой для долгосрочного и стабильного развития железнодорожных перевозок.

более **250 000 000 000**



рублей будет инвестировано перевозчиками в инфраструктуру пригородного ж/д сообщения в течение 15 лет

- Все железнодорожные платформы Москвы будут благоустроены и реконструированы на основе единого стандарта качества
- Все железнодорожные составы будут приведены к единому санитарно-техническому стандарту качества
- Будет проведено расширение системы продажи билетов и установлены новые турникеты





ОТКРЫТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ДВИЖЕНИЯ НА НОВЫХ УЧАСТКАХ НОВОЙ МОСКВЫ И ПОДМОСКОВЬЯ

Пригородный железнодорожный транспорт улучшает транспортную доступность Москвы, Новой Москвы, Московской области. В период 2013-2015 гг. для пассажирских перевозок открылись новые участки железной дороги в Московском транспортном узле.

! В 2013 году запущено движение поездов на участке Москва – Новопеределкино. Теперь 200 тыс. жителей могут добраться из Новопеределкино до центра столицы за 22 минуты.

! Зеленоград стал в два раза ближе! 1 октября 2015 года было открыто движение скоростных поездов «Ласточка» на участке Москва – Крюково – Тверь Октябрьской железной дороги. Теперь электрички между Москвой и Зеленоградом курсируют в режиме метро, с интервалом 5-7 мин. в час пик и временем в пути 22 минуты.

на **50%** увеличилась пропускная способность на участке Москва – Крюково – Тверь (с 84 до 127 пар в сутки)



более **200 000** дополнительных пассажирских мест появилось на участке Москва – Крюково – Тверь



АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ

При поездках из Московской области в центр города электричка стала достойной альтернативой автомобилю благодаря надежности, четкости выполнения расписания, комфортной пассажирской инфраструктуре и новому подвижному составу.

1 900 000 пассажиров ежедневно пользуются услугами железнодорожного транспорта в Московском регионе



на **31%** увеличилось количество пассажиров в электричках с 2010 года



РЕКОНСТРУКЦИЯ ВОКЗАЛОВ

На базе вокзальных комплексов созданы современные транспортно-пересадочные узлы. Проведен капитальный ремонт дорожного покрытия и привокзальной инфраструктуры, организована навигация, создана безбарьерная среда для людей с ограниченными физическими возможностями. Привокзальные площади освобождены от незаконной торговли.

все **9** вокзалов реконструированы



07

ЕДИНОЕ МОСКОВСКОЕ ПАРКОВОЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

- 1** Создание единого Московского парковочного пространства
- 2** Перехватывающие парковки у станций метро и ж/д станций
- 3** Плоскостные парковки



Сергей Минаев,

писатель, теле- и радиоведущий,
бизнесмен

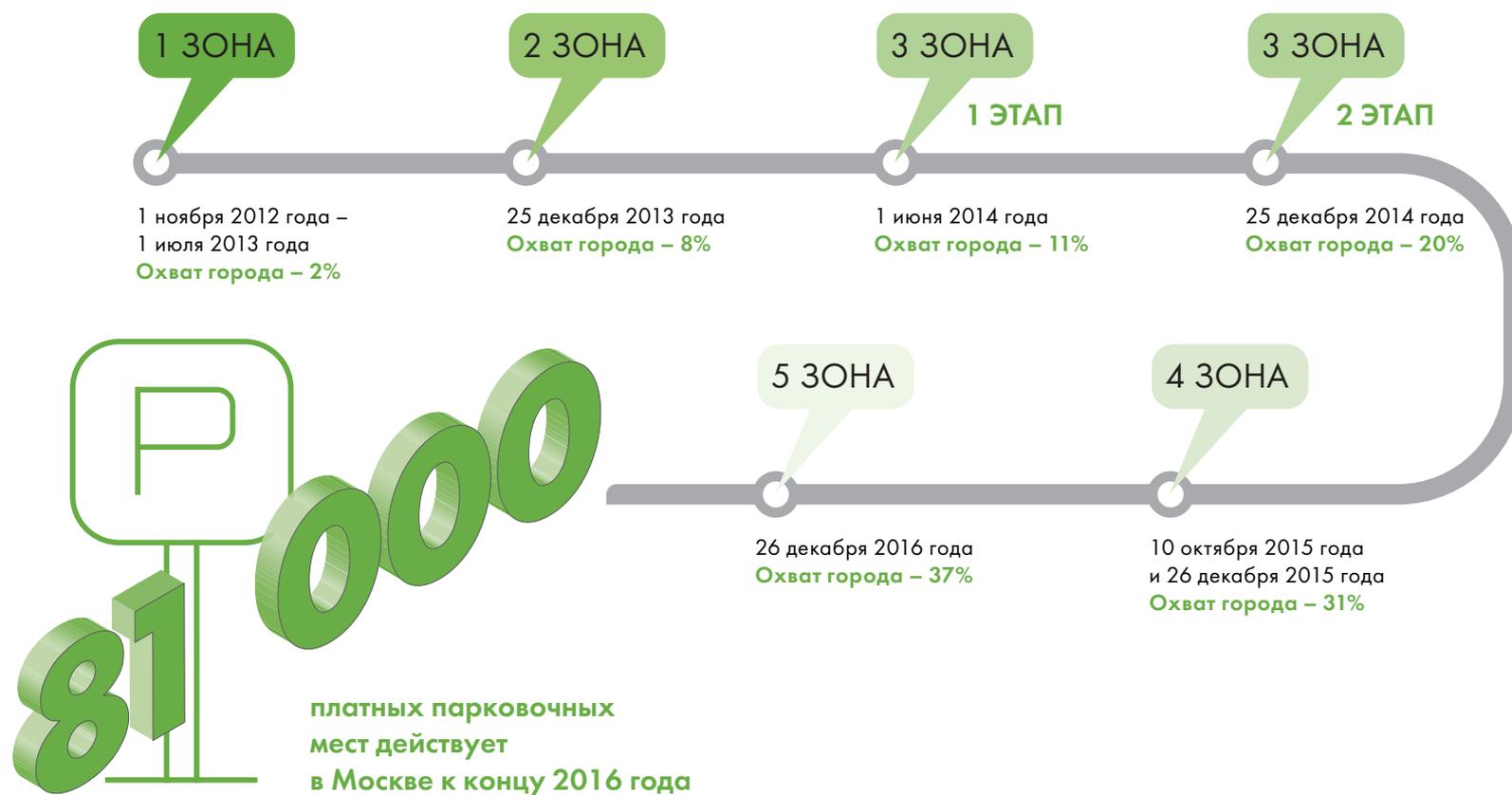
«За последние два-три года жизнь в центре Москвы заметно изменилась к лучшему, и как бы многие ни доказывали обратное, на это во многом повлияло введение платных парковок. Как человек, проводящий большую часть времени в автомобиле, я могу с уверенностью сказать, что передвигаться и парковаться в пределах Садового кольца стало значительно проще. Раньше я часто опаздывал на встречи, оправдывая это пробками. Теперь эта отговорка не действует — трафик стал гуманнее. Еще меня всегда бесил хаос машин на обочинах и тротуарах московских улиц, напоминающий привокзальную площадь из 90-х годов. Водители бросали машины как попало, лишь бы поближе к нужному им месту. Пешеходы были вынуждены обходить эти стихийные стоянки, прижимаясь к стенам домов, по проезжей части, вызывая справедливый гнев водителей, в свою очередь, пытающихся найти заветное место для парковки. Теперь же я могу достаточно спокойно припарковаться. Пешеходам стало комфортней, улицы стали другими. Так что транспортная среда столицы неуклонно улучшается, и это, безусловно, радует меня, коренного москвича».



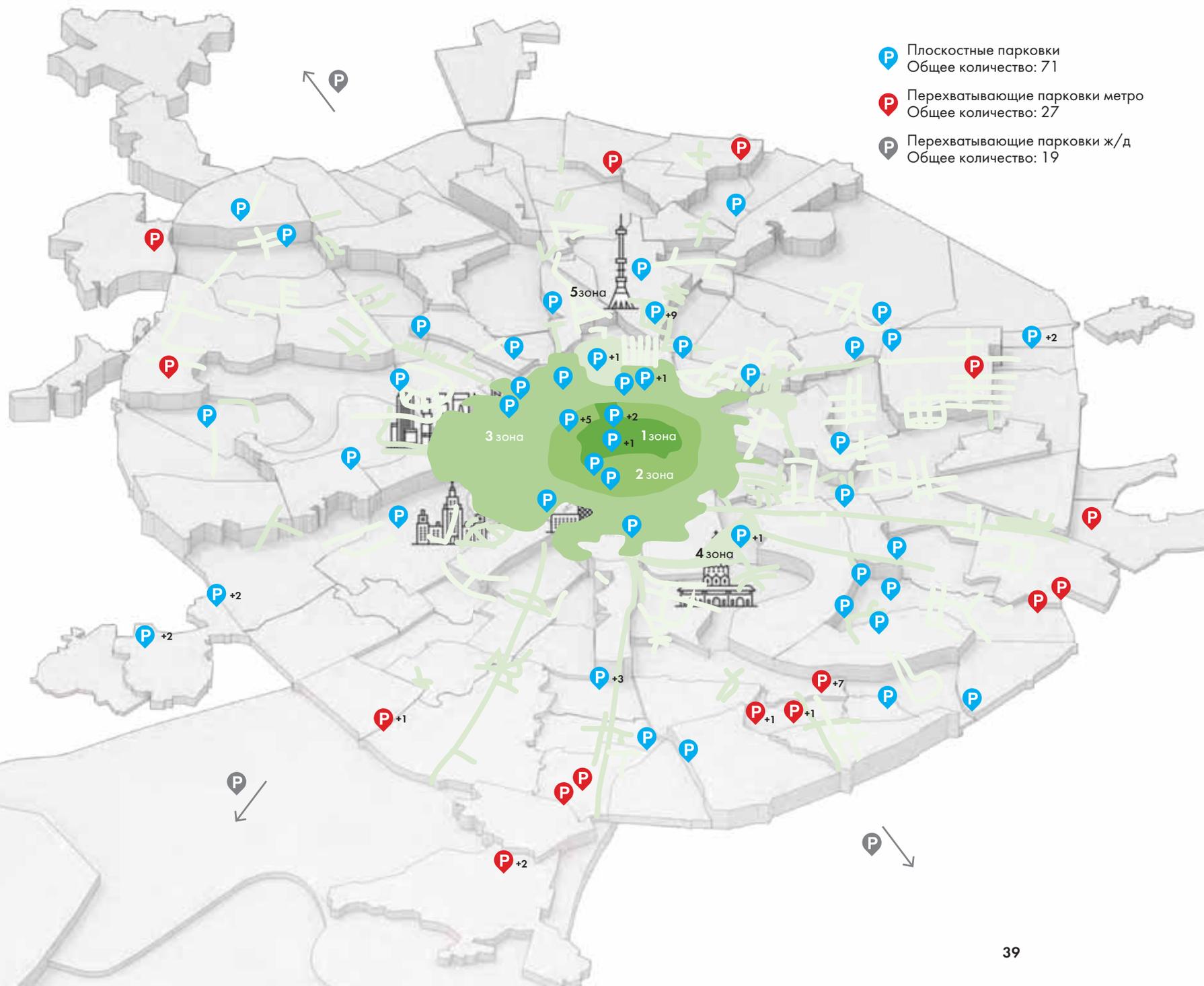


СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО МОСКОВСКОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

Первые платные городские парковки на улицах Москвы появились в 2012 году. Правительство Москвы взяло на себя ответственность за количество парковочных мест и их доступность для автомобилистов. Если 15-20% мест на парковке свободны, значит, водители смогут легко припарковаться, а пешеходы и общественный транспорт — передвигаться без помех. Автомобилисты не будут создавать для них препятствий, становясь вторым или третьим рядом на дорогах, на тротуарах, пешеходных переходах и полосах общественного транспорта. Ввод платной парковки происходил поэтапно.



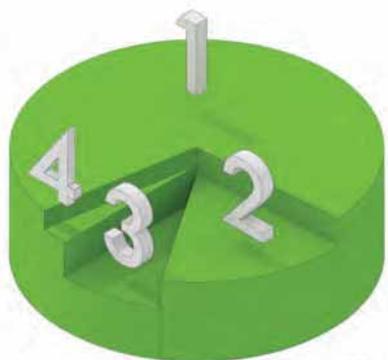
ГОРОДСКИЕ ПАРКОВКИ





Эффективность внедрения платных парковок

1. Снижение загруженности дорог → **на 13%**  увеличилась средняя скорость
2. Повышение оборачиваемости и доступности мест → **в 3 раза**  сократилось среднее время стоянки
3. Повышение безопасности движения → **на 64%**  снизилось количество нарушений правил стоянки



Разработана и внедрена самая современная поминутная система оплаты городских уличных парковок



78%

водителей используют мобильное приложение «Парковки Москвы»



18%

водителей используют SMS



3%

водителей используют паркомат



1%

водителей используют другие сервисы (голосовая оплата, велотерминалы, портал)

Способы контроля



Автомобили контроля



Пешие инспекторы



Контроль граждан: мобильное приложение «Помощник Москвы»



Эвакуация





Куда идут деньги, полученные от оплаты парковок?

100% средств от платных городских парковок направляется на благоустройство района, где организованы платные парковки

Москвичи, проживающие в зоне платной парковки, получают ряд преимуществ:

- абонемент на круглосуточную парковку рядом с домом стоимостью 3 тыс. руб. в год;
- возможность менять облик своего двора;
- субсидии на установку шлагбаума во дворе.

более **65 000**



резидентных разрешений выдано в Москве к концу 2016 года

более **6000**



мероприятий по благоустройству дворов выполнено на средства, вырученные от платных парковок



ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИЕ ПАРКОВКИ У СТАНЦИЙ МЕТРО И Ж/Д СТАНЦИЙ

Начиная с 2012 года вблизи станций Московского метрополитена стали организовываться перехватывающие парковки. Оставляя на них машины, автомобилисты могут сокращать время в пути до центра города. Перехватывающие парковки стали еще одним звеном единой транспортной системы Москвы. Оплатив две поездки, например до работы и обратно, перехватывающую парковку метро можно использовать бесплатно. Это позволяет владельцам автомобиля сэкономить на парковке в центре города, а также разгружает дороги.

В 2014-2016 годах вблизи пригородных станций железнодорожного транспорта на территории Московской области также организована работа перехватывающих парковок. Таким образом, у жителей Московского региона появилась альтернатива при планировании пути в город.

27



перехватывающих парковок на 5500 машино-мест вблизи станций метро

19



перехватывающих парковок на 1600 машино-мест вблизи ж/д станций



ПЛОСКОСТНЫЕ ПАРКОВКИ

В 2014 году создаются плоскостные городские парковки. Это благоустроенные территории, расположенные у крупных транспортно-пересадочных узлов, в плотно застроенных жилых кварталах и в центре города рядом с объектами притяжения, где организованы места для парковки жителей города.

71



плоскостная парковка на 6700 машино-мест



08

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ПЕШЕХОДНАЯ СРЕДА



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

1 Открытие велодорожек и велополос

2 Открытие велопарковок

3 Организация городского велопроката

4 Повышение комфорта и безопасности передвижения

5 «Зеленое кольцо»

6 Город, удобный для пешеходов



Владимир Кумов,

автор идеи и куратор проекта по развитию велокультуры Let's bike it!, советник заместителя министра транспорта РФ

«Пять лет назад разговоры о велоинфраструктуре в Москве вызывали улыбки, мы сталкивались с нежеланием городских властей рассматривать велосипеды в качестве полноценного городского транспорта. С тех пор ситуация довольно сильно изменилась. Московский Велопарад собирает более 25 тысяч человек, количество участников акции «На работу на велосипеде» всего за год выросло в 10 раз. Прделана большая работа по созданию нормативной базы и стандартов проектирования велосипедной инфраструктуры, реализованы яркие экспериментальные проекты вроде велополосы на Бульварном кольце. Меняя транспортную парадигму в Москве, Департамент транспорта служит примером и способствует формированию фундамента для развития велокультуры по всей стране».





ОТКРЫТИЕ ВЕЛОДОРОЖЕК И ВЕЛОПОЛОС

В 2010 году совокупная протяженность велодорожек составляла всего 9 км. К 2016 году протяженность их выросла до более чем 210 км. В настоящее время велодорожки и велополосы обустраиваются не только в парковых и пешеходных зонах, но и вдоль улично-дорожной сети города.



140 км велодорожек –
в природных
и парковых зонах

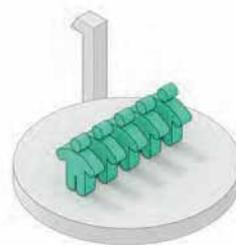
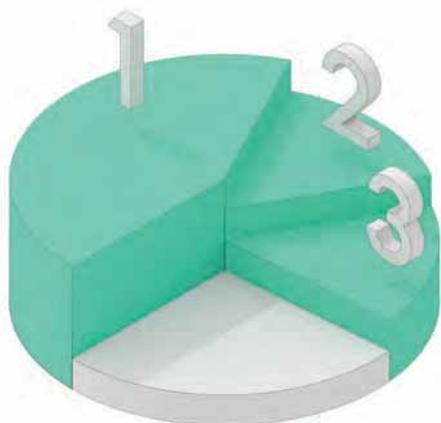


70 км велодорожек
размещено вдоль
улично-дорожной сети



В 2015 году обустроена первая
в городе велосипедная полоса
на Бульварном кольце общей
протяженностью около 9 км.

86% участников опроса назвали организацию велополосы на Бульварном кольце удачным решением. Среди них:



90 000
пешеходов



61 000
велосипедистов



62 000
автомобилистов



ОТКРЫТИЕ ВЕЛОПАРКОВОК

Велопарковки стали появляться в Москве с 2013 года. Сегодня ими оборудованы территории вблизи станций метрополитена, перехватывающих автомобильных парковок, школ, техникумов и ВУЗов, библиотек, почтовых отделений, театров, бизнес- и торговых центров. Велопарковки размещаются согласно сформированной Департаментом адресной программе, а также по заявкам жителей и организаций.



2700 велопарковок



более **18 000** веломест

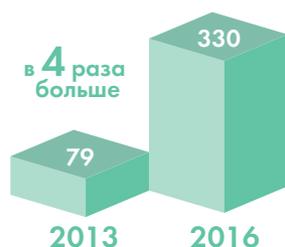




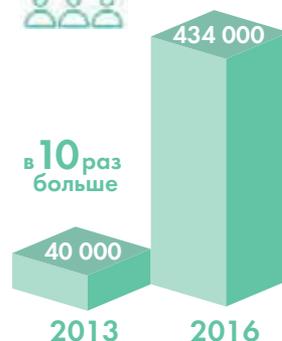
ОРГАНИЗАЦИЯ ГОРОДСКОГО ВЕЛОПРОКАТА

Впервые пункты городского велопроката появились в городе в 2013 году. К 2016 году количество станций сети городского велопроката увеличилось до 300, а количество велосипедов – до 3300 штук. В 2016 году у москвичей впервые появилась возможность воспользоваться услугами городского проката велосипедов с электрическим приводом. В рамках пилотного проекта 150 электровелосипедов размещено на 6 станциях. В 2015 году география размещения станций была расширена на северо-запад и юго-запад Москвы, а в 2016 году – на северо-восток столицы. Это дало возможность многим москвичам совершать поездки прямо из дома.

Количество станций велопроката



Количество пользователей, зарегистрированных в системе велопроката



В 2016 году велопрокат стал в 2 раза популярнее, чем в 2015-м и в 15 раз популярнее, чем в 2014-м. Так, за сезон 2016 года пользователи совершили более 1 670 000 поездок.



ПОВЫШЕНИЕ КОМФОРТА И БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

В городе создаются благоприятные условия для безопасного и комфортного передвижения велосипедистов. Пассажирам пригородного железнодорожного транспорта вне часа пик (11:00-16:00 часов, 21:00-06:00) и пассажирам наземного городского транспорта разрешается бесплатный провоз велосипеда. Разрешен провоз велосипедов по МЦК. Начато оборудование подвижного состава пригородных поездов ЦППК на отдельных направлениях вагонами с велосипедными креплениями.

С 2014 года в правила дорожного движения внесены существенные изменения, касающиеся велосипедистов:

- За велосипедом закреплен статус транспортного средства.
- Разрешено движение велосипедистов по выделенным полосам для общественного транспорта.
- Более четко определены правила движения детей на велосипеде.
- Уточнены понятия велосипедной дорожки, велопешеходной дорожки, велосипедной полосы, полосы для велосипедистов, тротуара, велосипедиста, пешеходной дорожки.
- Регламентировано действие новых дорожных знаков, регулирующих движение.





«ЗЕЛЕНЕ КОЛЬЦО»

Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы при участии российских и зарубежных экспертов в области транспортного планирования и развития городской среды разработана Схема развития велотранспортной инфраструктуры, включающая в себя маршруты для поэтапного обустройства в перспективе до 2020 года, а также единый общегородской велосипедный маршрут «Зелёное кольцо». Протяженность «Зеленого кольца» составит более 80 км, оно будет проходить через 20 станций метро, соединит 15 крупных парков и лесопарков, обеспечит доступ к ним велосипедистов из прилегающих зон, создаст безопасные велосипедные связи между зелеными зонами и районами города.



ГОРОД, УДОБНЫЙ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ

Создание комфортного пешеходного пространства – одна из главных задач при формировании современной, цивилизованной и дружелюбной городской среды. В Москве появились новые пешеходные улицы, благоустроены территории пешей доступности вокруг станций метро и МЦК. Для благоустройства улиц в рамках программы «Моя улица» проводится разработка транспортных концепций реконструкции улиц (транспортные схемы). Это качественно новый подход к транспортному планированию: планирование инфраструктуры сразу для всех видов транспорта (НГПТ, велосипедное движение, такси, грузовая логистика, транспортная навигация) и пешеходов.



238



км благоустроенных пешеходных зон и маршрутов (203 улицы) было создано в столице с 2011 по 2016 гг.*

3000



га составила площадь комплексного благоустройства МЦК в 250-метровой зоне в 2016 году*

65



транспортных схем разработано для программы благоустройства «Моя улица» с 2015 по 2016 гг.

38



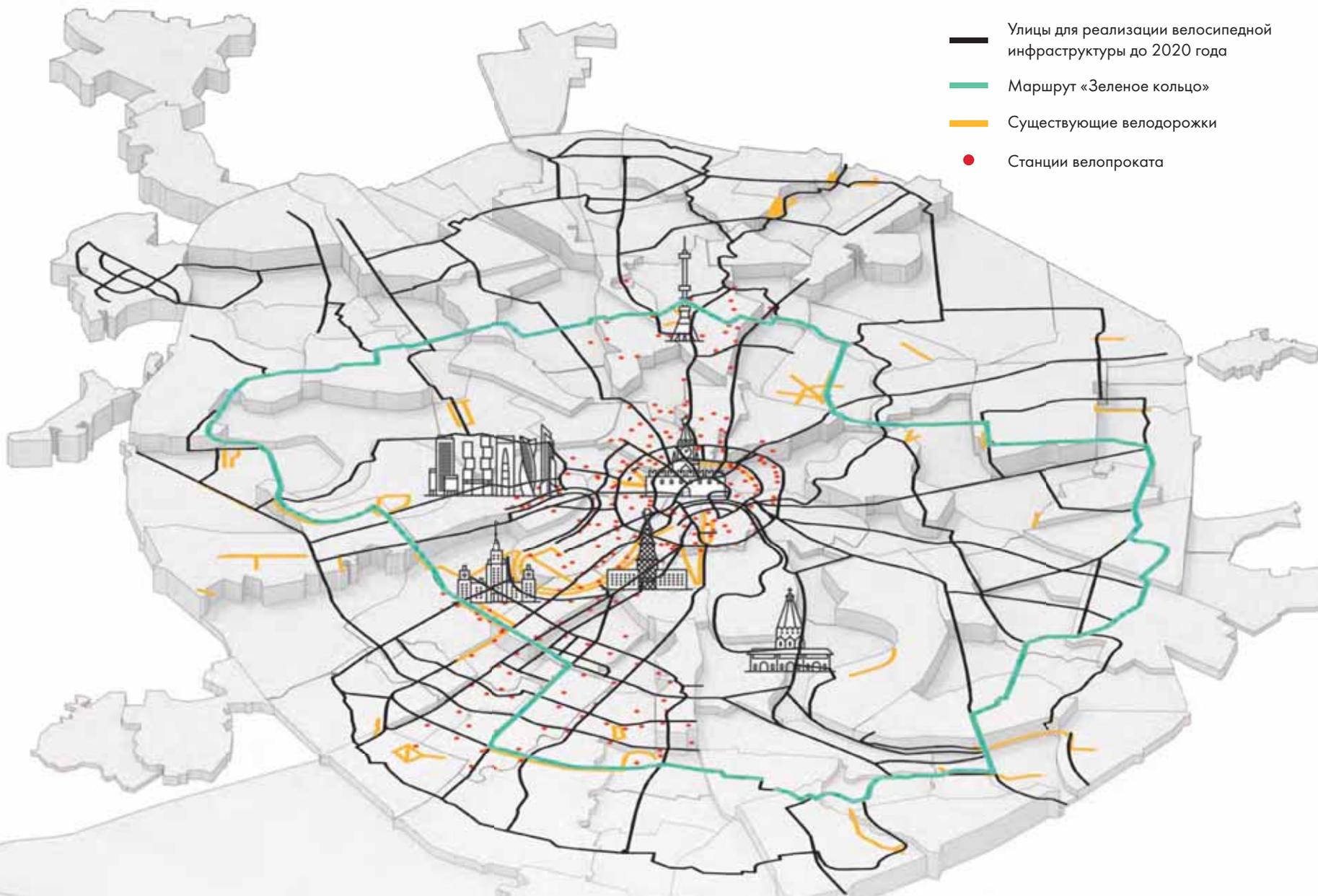
дебаркадеров и стоечных судов перемещено за пределы города

Для поддержания культурного облика столицы и обустройства комфортного пешеходного пространства вдоль набережных столицы Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы совместно с Министерством транспорта Российской Федерации с 2013 года ведет работу по освобождению акватории Москвы-реки от дебаркадеров и стоечных судов. Сегодня все реки и водоемы центральной части столицы полностью освобождены от объектов, не зарегистрированных в качестве судна, наносящих огромный вред экологии и безопасности города.

* По информации Комплекса городского хозяйства Москвы



ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МОСКВЫ



- Улицы для реализации велосипедной инфраструктуры до 2020 года
- Маршрут «Зеленое кольцо»
- Существующие велодорожки
- Станции велопроката



09

ЕДИНАЯ СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОЙ НАВИГАЦИИ



Алексей Штоф,
креативный директор,
брендинговое агентство BTS

«Москва всегда гордилась удобной системой метро, но выход на поверхность, пересадка на наземный транспорт вызывали неудобства. В немалой степени это случалось из-за отсутствия внятной информационной составляющей. Сейчас ситуация меняется. Особенностью подхода Департамента транспорта к внедрению системы навигации стала попытка решить этот вопрос в масштабе всего города. Что в результате получится, покажет время. Но подход бесспорно верный».



РАЗРАБОТКА КОНЦЕПЦИИ

В 2015 г. Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы принята концепция Единой системы транспортной навигации. Ее авторами стала группа международных специалистов, в послужном списке которых проекты навигации для Лондона, Нью-Йорка, Бирмингема. Единая транспортная навигация будет внедрена на всех видах общественного транспорта, пешеходных зонах, в новой системе велопроката. Это позволит пассажирам эффективнее строить свой маршрут и облегчит ориентирование в городском пространстве.



ВНЕДРЕНИЕ НАВИГАЦИИ

На улицах Москвы, в метро, наземном городском транспорте, сети велопроката началась установка информационных носителей нового образца. Размещенные на них карты ориентированы по направлению взгляда пешехода, как карты автонавигаторов. Это позволяет быстро и интуитивно ориентироваться на местности. Каждый элемент спроектирован для конкретного места использования, где он будет помогать людям уверенно планировать дальнейший путь.



Планируется полное развертывание городской навигации к ЧМ по футболу 2018.

Человек стоит во главе угла городской транспортной системы. Мультимодальная система навигации мирового класса создана с целью помочь ему ориентироваться в городе на протяжении всего пути – на улице и под землей.



ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И РАЗВИТИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В МОСКВЕ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

- 1** Создание Центра организации дорожного движения (ЦОДД)
- 2** Оперативное управление потоками на базе динамической транспортной модели
- 3** Внедрение Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД)
- 4** Повышение безопасности дорожного движения
- 5** Создание Московской административной дорожной инспекции (МАДИ)
- 6** Москва – самый безопасный город в РФ



Константин Антонович,

руководитель экспертного центра Smart traffic

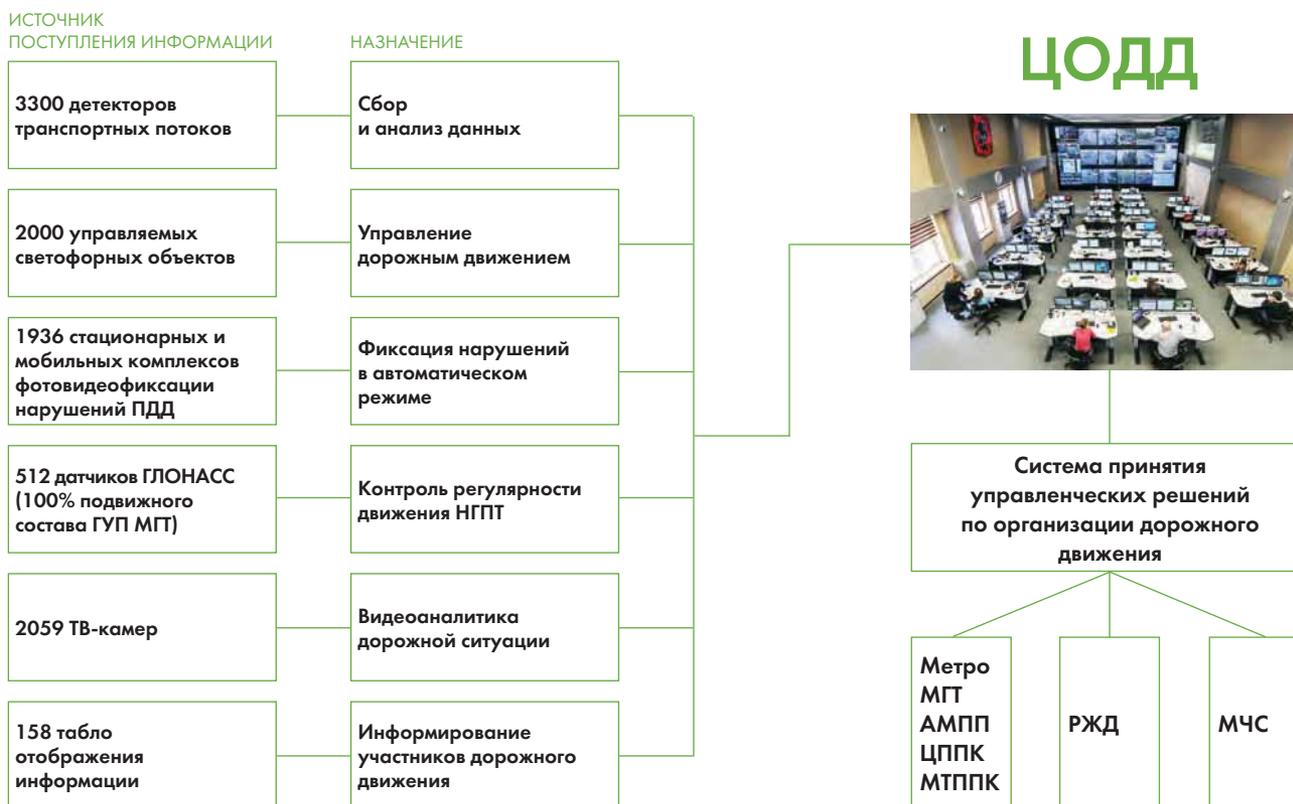
«На наш взгляд, важнейшей вехой в развитии Москвы стало начало реализации Правительством Москвы и Департаментом транспорта Интеллектуальной транспортной системы. Ее запуск заложил стратегические векторы в развитие транспортной системы и градостроительной политики города. Реализация ИТС позволила всерьез ощутить снижение количества ДТП, уменьшение тяжести последствий аварий и снижение смертности на дорогах Москвы. Удалось повысить скорость как общественного, так и личного транспорта. Благодаря решению установить в рамках ИТС современнейшее периферийное оборудование – светофорные контроллеры с возможностью адаптивного управления движением, камеры видеозахвата, табло отображения информации, детекторы транспорта, камеры автоматической фиксации нарушений ПДД – Москва будет оставаться прогрессивной, динамично развивающейся мировой столицей многие годы!»





СОЗДАНИЕ ЦЕНТРА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ЦОДД)

Интеллектуальная транспортная система (ИТС) – это комплексная система мониторинга и управления дорожным движением и работой городского транспорта, основанная на применении современных технологий. Получение информации и принятие управленческих решений по организации дорожного движения происходит в Ситуационном центре ЦОДД, открытом в 2014 году и являющимся частью ИТС.



СЕГОДНЯ 100% ТЕРРИТОРИИ МОСКВЫ ОХВАЧЕНО ИТС





ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПОТОКАМИ НА БАЗЕ ДИНАМИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ

Динамическая транспортная модель объединяет в себе данные о движении в городе в режиме реального времени. На основе модели строятся краткосрочные прогнозы по развитию дорожной ситуации, а также реализуется долгосрочное планирование. Результатом становится тренд улучшения ситуации на дорогах города.

ДИНАМИЧЕСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ МОДЕЛЬ

17 | 04 | 2016 

Средняя скорость
37 км/ч

Количество автомобилей
2 447 379 за сутки
609 982 сейчас

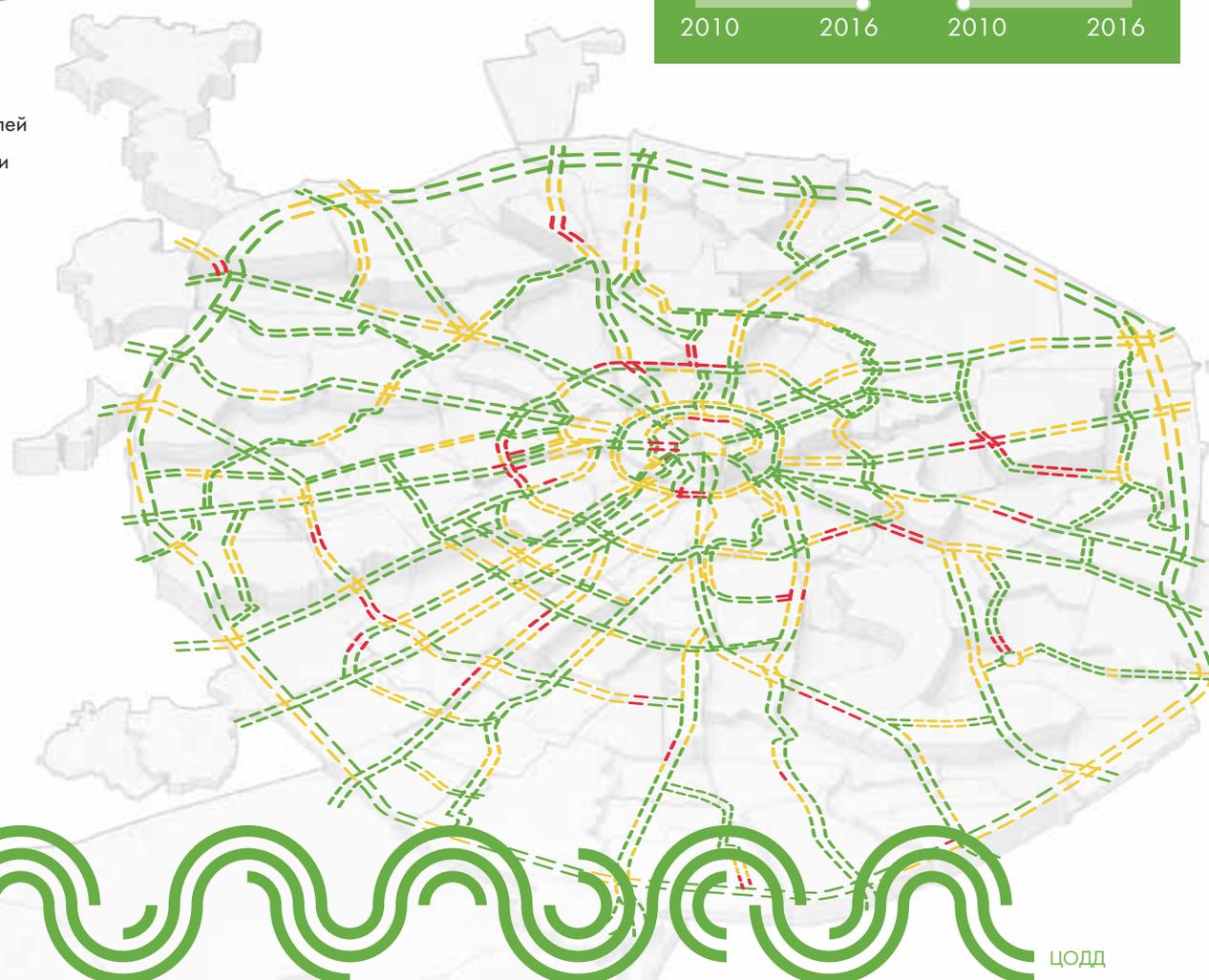
ТАТ:
9886

Количество ДТП:
496

Нарушения ПДД
в ЦАФАП:
82 827

Количество
перекрытий:
141

 <10 км/ч
 10-35 км/ч
 >35 км/ч



В результате внедрения динамической транспортной модели:

На **60%** сократилось
время прибытия
спецслужб

На **13%** повысилась
средняя скорость
движения на дорогах
города



ЦОДД



ВНЕДРЕНИЕ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (КСОДД)

До 2010 года в городе отсутствовал единый подход к организации дорожного движения. В целях совершенствования системы организации дорожного движения впервые применена комплексная система организации дорожного движения на улично-дорожной сети города Москвы (КСОДД), не имеющая аналогов в Российской Федерации. КСОДД представляет собой инвентаризацию всех технических средств организации дорожного движения на объектах дорожно-транспортной инфраструктуры – дорожных знаков, светофоров, парковочных мест, заездных карманов, остановок общественного транспорта. КСОДД обновляется 1 раз в 5 лет.

на **1282**



улицах в центральной части города улучшена дорожно-транспортная ситуация благодаря внедрению КСОДД

В 2016 ГОДУ 88% УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ОХВАЧЕНО КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМОЙ ОДД, К 2018 ГОДУ ОХВАТ УДС КСОДД СОСТАВИТ 100%

основные
магистрали
и улицы
2016 г.



весь
город
2018 г.



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Благодаря организации эффективной системы взаимодействия между структурными подразделениями Правительства Москвы в период 2010-2016 гг. удалось достичь значительного снижения аварийности в городе. Москва стала одним из самых безопасных городов на территории РФ.

на **46%**



сократилось общее количество ДТП
(2010 г. – 609 тыс./2016 г. – 329 тыс.)

на **27%**



снизилось количество погибших в ДТП
(2010 г. – 763 чел./2016 г. – 556 чел.)



СОЗДАНИЕ МОСКОВСКОЙ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДОРОЖНОЙ ИНСПЕКЦИИ (МАДИ)

С 2014 года часть федеральных полномочий по надзору за соблюдением правил парковки передана Правительству Москвы. Для решения связанных с этим задач был создан специальный орган – Московская административная дорожная инспекция (МАДИ). С помощью специальных технических средств фотовидеофиксации специалисты МАДИ оперативно выявляют нарушения и принимают меры.





МОСКВА – САМЫЙ БЕЗОПАСНЫЙ ГОРОД В РФ

Москва опережает другие субъекты РФ по численности населения и по количеству автомобилей, при этом является одним из самых безопасных регионов.

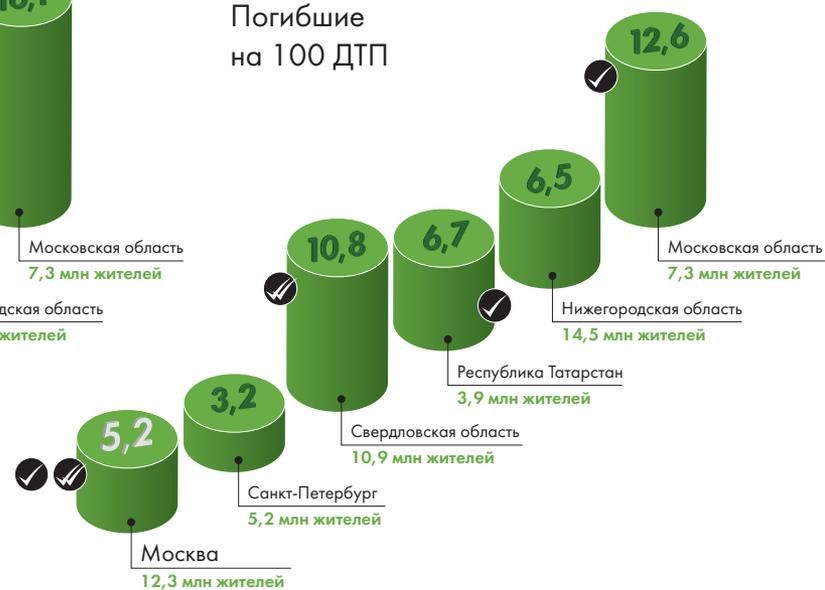
Социальный риск

Погибшие в расчете на 100 тыс. чел.



Тяжесть последствий

Погибшие на 100 ДТП



Интеллектуальная транспортная система



Комплексная схема организации дорожного движения

11

БИЛЕТНОЕ И ТАРИФНОЕ МЕНЮ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

1 Новое билетное и тарифное меню

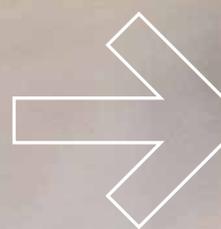
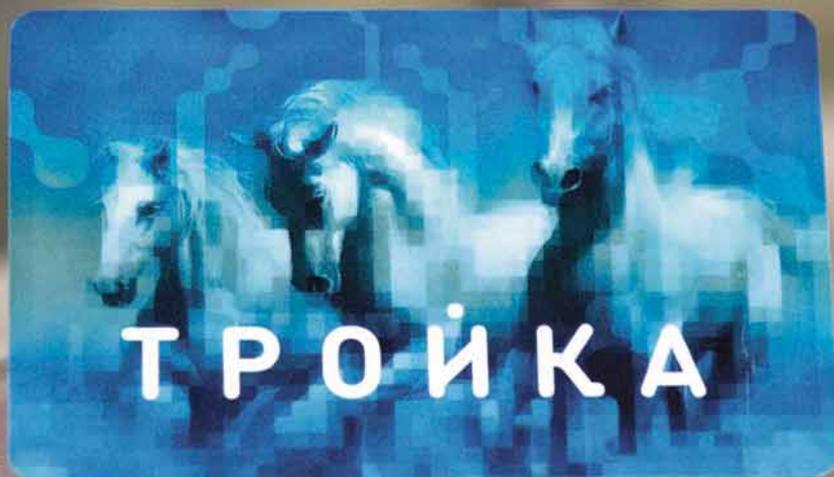
3 Инновационные системы оплаты проезда

2 Транспортная карта «Тройка»



Мохамед Мезгани (Бельгия),
заместитель генерального директора
Международного союза общественного транспорта (UITP)

«Международный союз общественного транспорта разделяет политику Правительства Москвы в области билетных решений. Популяризация безлимитных проездных билетов привлекает новых и удерживает постоянных пассажиров метро и наземного транспорта, помогает повысить их лояльность. Такие типы билетов в конечном счете должны стать наиболее популярными среди пассажиров. Кроме того, реализация и техническое исполнение транспортной карты «Тройка» находится на высоком уровне. Что касается нерегулярных пассажиров, теперь им не нужно покупать абонементы, которыми они не будут пользоваться, для них доступна опция «Кошелек» транспортной карты «Тройка» для оплаты проезда. Такая опция значительно упрощает использование общественного транспорта и делает его более привлекательным. Планомерный уход от одноразовых билетов и разовых поездок помогает сокращать очереди, а установка аппаратов предоставляет быстрое решение для покупки билетов. Важно постепенно упрощать билетное меню и стремиться к популяризации безлимитных проездных и электронных билетов. Можно сказать, что уже сегодня билетное меню московского общественного транспорта соответствует мировым стандартам».





НОВОЕ БИЛЕТНОЕ И ТАРИФНОЕ МЕНЮ

Новое тарифное меню заработало в Москве в апреле 2013 года. Его целью стало сделать поездки на городском общественном транспорте более комфортными, сократить очереди в билетные кассы, повысить мобильность населения, скорость и безопасность движения, уменьшив число покупок билетов в салонах автобусов, троллейбусов и трамваев. Меню формировалось на основе анализа предпочтений пассажиров с учетом опыта крупнейших городов мира. В результате пассажирам были предложены единый билет для всех видов городского транспорта, билет «90 минут», ТАТ и транспортная карта «Тройка».



ЕДИНЫЙ



НА ТРЕТЬ сократились очереди
в кассах метро



ТАТ



В ТРИ РАЗА уменьшились продажи билетов в салоне
наземного городского транспорта



90 МИНУТ

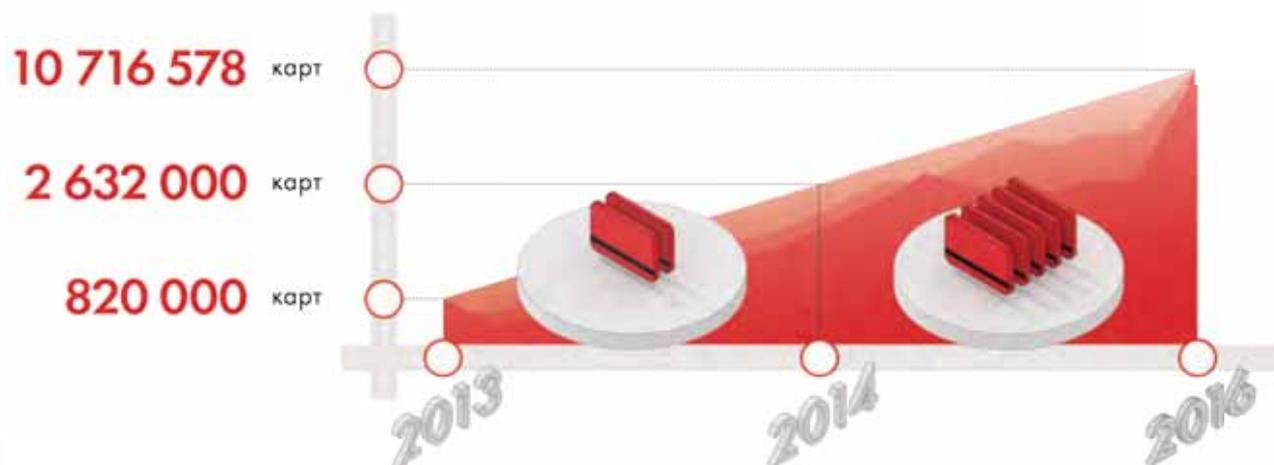


ТРАНСПОРТНАЯ КАРТА «ТРОЙКА»

Карта «Тройка» – это современный универсальный носитель, на который можно записать любой билет действующего тарифного меню или оплатить билет «Кошелек» карты «Тройка». Картой можно оплатить проезд в подземном и наземном общественном транспорте Москвы, в поездах «Аэроэкспресс», пригородных электричках, оплатить проход в Московский зоопарк, Планетарий. Карту «Тройка» можно использовать как ключ при аренде велосипеда в городском велопрокате. Возможности карты «Тройка» расширяются с каждым годом, пункты пополнения находятся в шаговой доступности. Растет и популярность карты среди пассажиров – количество выданных карт «Тройка» составило более 10 млн шт.



КОЛИЧЕСТВО ВЫДАННЫХ КАРТ «ТРОЙКА»



 **более 60%** проходов в общественном городском транспорте по карте «Тройка»

₽ 1 900 000 000 руб. в год составляет экономия города на бланках билетов



ИННОВАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА

В сентябре 2015 года на транспортной инфраструктуре ГУП «Мосгортранс» и ГУП «Московский метрополитен» стартовал проект по оплате проезда с помощью мобильного телефона, поддерживающего NFC-технологии – сервис «Мобильный билет». Сервис «Мобильный билет» позволяет пассажирам использовать мобильный телефон с поддержкой технологии NFC как транспортную карту. Оплата проезда городского общественного транспорта с помощью мобильного телефона осуществляется одним касанием телефона к валидатору турникетной системы.

Также оплату проезда на турникетах Московского метрополитена теперь можно производить с помощью банковских карт ПАО «Сбербанк», ПАО «ВТБ» и ОАО «Газпромбанк». Кроме того, проводится пилотный проект по бесконтактной оплате проезда на турникетах Московского метрополитена банковскими картами с технологией MasterCard PayPass/VISA PayWave, а также устройствами с технологией Samsung Pay/Apple Pay.

12

ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СРЕДА ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016



Юлия Камал,

председатель Общественного совета 18+, председатель совета
Московской городской ассоциации родителей детей-инвалидов

«За последние несколько лет совместная работа Департамента транспорта Москвы и общественных организаций инвалидов значительно расширилась. Все программы развития транспортной доступности для маломобильных групп населения выносятся на общественное обсуждение. Мы стали инициаторами создания Центра обеспечения мобильности пассажиров при Московском метрополитене, помогли в проведении обучения его специалистов по взаимодействию с разными категориями инвалидов».



ПРОЕКТЫ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

В Московском метрополитене в 2013 году был образован Центр обеспечения мобильности пассажиров. Инспекторы центра оказывают помощь маломобильным пассажирам в передвижении по станциям, эскалаторам, переходам и вестибюлям метрополитена на всех станциях. С момента создания более 520 тыс. пассажиров метрополитена обратились за помощью в Центр обеспечения мобильности.

Московское центральное кольцо стало первой линией метрополитена, полностью оборудованной для передвижения маломобильных пассажиров.

23%



состава Московского метрополитена приспособлено для маломобильных граждан

более 50%



существующих станций метро будет оборудовано для маломобильных граждан к 2020 году





ПРОЕКТЫ НАЗЕМНОГО ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Для передвижения по городу инвалидам-колясочникам, слабослышащим и слабовидящим пассажирам нужны специально оборудованные автобусы, троллейбусы и трамваи – с низким уровнем пола, откидными аппарелями, креплениями для инвалидных кресел, специализированными информационными табло снаружи и внутри салона. С 2011 по 2016 гг. проведена колоссальная работа по адаптации наземного транспорта к требованиям маломобильных пассажиров, закуплена новая техника, соответствующая всем необходимым требованиям. 100% автобусов «Мосгортранса» будут приспособлены для перевозки маломобильных пассажиров к 2018 году.

98%



подвижного состава ГУП «Мосгортранс», выходящего ежедневно на маршруты, адаптировано для проезда маломобильных пассажиров



СОЦИАЛЬНОЕ ТАКСИ

Службой «Социальное такси» могут воспользоваться маломобильные категории граждан по индивидуальным и коллективным заявкам. Основная часть подвижного состава оборудована специализированными средствами для посадки, высадки и комфортного передвижения пассажиров. Каждый водитель «Социального такси» проходит специальные курсы, чтобы обеспечить достойный сервис своим пассажирам.

около 400 000



человек в год перевозит социальное такси



БЕСПЛАТНЫЕ ПАРКОВКИ

Сегодня гражданам, имеющим инвалидность, предоставляется право бесплатной круглосуточной парковки на местах, отмеченных знаком «Инвалид», а также соответствующей разметкой.

более 8700



парковочных мест выделено инвалидам на улично-дорожной сети

более 1300



мест на перехватывающих парковках

13

ГОРОДСКОЕ ТАКСИ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016

- 1** Повышение безопасности, уход нелегальных такси с рынка
- 2** Повышение качества услуг
- 3** Поддержка транспортного сообщества



Богдан Александрович Коношенко,

председатель Комитета Московской торгово-промышленной палаты по вопросам развития транспортного обслуживания пассажирских перевозок легковым автомобильным транспортом

«Департамент транспорта Москвы уделяет огромное внимание развитию таксомоторной деятельности. Мы видим, что буквально за пару лет вся сфера городского такси изменилась до неузнаваемости. В наших интересах, чтобы эта сфера развивалась и в будущем. Именно поэтому мы активно сотрудничаем с Департаментом транспорта в данном направлении. Сейчас рынок такси становится честным, таксомоторные компании работают в условиях здоровой конкуренции. Такси сегодня — часть системы городского транспорта, и мы стремимся предоставлять пассажирам максимально высокий уровень сервиса. Сегодня количество выданных разрешений на осуществление таксомоторной деятельности достигло 74 тыс. Мы — полноценная часть системы городского общественного транспорта. Мы ощущаем ответственность перед городом и москвичами и стремимся предоставлять пассажирам максимально высокий уровень сервиса. Мы знаем, что можем рассчитывать на поддержку города — это помогает нашей сфере развиваться».



241 TAXI TAXI

241 С ЗАКАЗАТЬ ТАКСИ С МОБИЛЬНОГО БЕСПЛАТНО

КО 29 77 RUS

ПРИГЛАШАЕМ ВОДИТЕЛЕЙ 8 (499) 999 241

19077

ЗАКАЗАТЬ ТАКСИ

241 С

ПОСВЯЧИТЬ С МОБИЛЬНОГО БЕСПЛАТНО

ТАКСИ 241





ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, УХОД НЕЛЕГАЛЬНЫХ ТАКСИ С РЫНКА



До 2010 года на рынке господствовали нелегальные перевозчики – «бомбилы». Действия нового правительства города всего за 6 лет помогли возродить систему доступного и безопасного столичного такси. Удалось практически полностью вывести московское такси в легальное поле работы. К 2016 году аннулированы или прекратили действие 27 500 разрешений. Причины – окончание срока действия, личное желание перевозчика, снятие субъектов предпринимательской деятельности с учета ФНС и транспортных средств с учета в ГИБДД. Сегодня по количеству легальных такси Москва – безусловный лидер среди всех европейских городов.

в 6 раз увеличилось число легальных такси



212 430 000 человек перевезло московское такси в 2016 году



в среднем 6,5 заказ одного автомобиля в сутки



в 2 раза выросло количество заказов к 2016 году по сравнению с 2010 годом



ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА УСЛУГ

Московское такси становится удобным и доступным. Благодаря возможности использовать выделенные полосы для общественного транспорта такси передвигаются по городу быстрее, чем личные автомобили. В столице развернута широкая сеть стоянок для такси, в том числе в зоне платных городских парковок. Запущены автоматизированные линии такси на основных железнодорожных вокзалах. Сегодня столичные такси работают по единым стандартам, благодаря которым пассажир может отличить легального перевозчика от нелегала.





ПОДДЕРЖКА ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕСТВА

В бюджете города ежегодно предусматриваются денежные средства на субсидирование покупки автомобилей для таксомоторных перевозок. С 2010 года таксомоторные компании и индивидуальные предприниматели вложили в обновление столичного таксомоторного парка около 3 млрд рублей собственных и заемных средств. Сегодня парк московского такси самый молодой в Европе.

Средний возраст такси

- В Лондоне – около 5 лет
- В Москве – около 2,8 года

13 000

машин приобретено по программе субсидирования такси с 2012 года



СТАНДАРТ МОСКОВСКОГО ТАКСИ



#1

Официальное разрешение на работу



#2

Развитая система заказа



#3

Желтый цвет



#4

Желтый номерной знак



#5

Опознавательный фонарь оранжевого цвета



#6

Таксометр для расчета стоимости поездки



#7

Информация в салоне о водителе



#8

Шашечный пояс



#9

Передача треков движения легковых такси в ЕРНИС ГКУ ЦОДД ГЛОНАСС/GRP



ПРОГРАММА КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ АВТОМОБИЛЯ

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016



Винченцо Трани,

президент холдинга
General Invest

«Скоро каршеринг займет прочное место не только в жизни, но и в сердцах москвичей. Я очень рад, что Москва движется в тренде ведущих мировых мегаполисов. Способность не бояться идти в ногу со временем, современно мыслить и принимать новаторские решения является наилучшей характеристикой для любой власти, и мэр Москвы Сергей Собянин яркий тому пример. Именно современный подход столичного правительства к решению транспортной проблемы, стремление избавить город от заторов и создать условия для комфортного передвижения москвичей заставили нас задуматься о запуске масштабного каршерингового проекта. Сервис «Делимобиль» начал свою работу 10 сентября 2015 года и только за три месяца вышел на рекордные для данной отрасли показатели – число пользователей услуги уже превысило 25 тыс. человек и продолжает интенсивно расти. В последующие годы мы планируем в разы увеличить количество авто, что позволит значительно разгрузить город и свободно перемещаться».



НОВЫЙ СЕРВИС И ЕГО ПРЕИМУЩЕСТВА ДЛЯ ГОРОДА

Каршеринг – это инновационный транспортный проект, запущенный при поддержке Правительства Москвы, Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в сентябре 2015 года. Одна из его задач – минимизировать затраты горожан, связанные с передвижением на личном автомобиле, способствовать снижению количества автомобилей на улицах и улучшению транспортной и экологической обстановки в Москве. По оценкам экспертов, один автомобиль, работающий по системе каршеринга, может заместить десять частных машин.





КАК РАБОТАЕТ СИСТЕМА КАРШЕРИНГА

Любой водитель старше 21 года, обладающий правами категории «В» и водительским стажем более двух лет, может зарегистрироваться в приложении, определить с его помощью место нахождения ближайшего автомобиля и добраться на арендованной машине в любую точку в пределах МКАД плюс 5 км. Также пользователи могут бесплатно парковаться в центре Москвы, им предоставляется бензин, ОСАГО и круглосуточное техническое обслуживание автомобиля. Цена поездки на автомобиле, арендованном по системе каршеринга, существенно ниже стоимости поездки в такси. Условия комфорта фактически приравнены к управлению личным автомобилем, при этом пользователь каршеринга не несет затрат, связанных с владением собственным автомобилем. Москва стала первым городом в России, где созданы благоприятные условия для развития каршеринга. Развитие данного сервиса активно поддерживается Правительством Москвы. Планируется также привлекать к сотрудничеству новые компании.



ОПЕРАТОРЫ КАРШЕРИНГА

На сегодняшний день к проекту каршеринга подключены пять операторов, также готовятся к выходу новые игроки. Проект является полностью коммерческим и привлекательным для инвесторов. Город не вложил ни рубля в развитие каршеринга в Москве – сервис создан полностью на средства участников рынка услуг. Большинство машин – отечественной сборки. Все авто проекта «Московский каршеринг» соответствуют ряду требований и условий предоставления услуги, что обеспечивает определенный уровень качества и безопасности. Все авто выполнены в едином бренде.

На данный момент в системе каршеринга находится:

700

автомобилей
«Делимобиль»



50

автомобилей
CAR5



160

автомобилей
Anytime



250

автомобилей
Youdrive



170

автомобилей
Belkacar



более **1 500 000 000**



рублей составили инвестиции операторов сервиса каршеринга в экономику Москвы

более **280 000**



пользователей
зарегистрировано в
системах операторов

до **70%**



экономят пользователи каршеринга на транспортных
расходах по сравнению с передвижением на личном
автомобиле

15

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ПО ГОРОДУ

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2016



Александр Ованесов,

партнер Strategy
Partners Group

«Правительство Москвы проводит масштабную работу по оптимизации движения грузового автомобильного транспорта в городе. Стоит выделить положительное влияние реализованных за последние несколько лет мероприятий на экологию жилых районов и безопасность дорожного движения. В частности, одним из ключевых элементов транспортной политики Правительства Москвы является введение грузового каркаса. Результаты пилотного проекта грузового каркаса в ВАО были по достоинству оценены жителями округа, в то время как представители компаний-грузоперевозчиков не выявили каких-либо существенных проблем, связанных с нововведением. Необходимо отметить, что предлагаемые Правительством Москвы меры по оптимизации грузовой логистики соответствуют передовому международному опыту, предполагающему не только ограничение движения грузовиков, но и активный контроль за перемещением автотранспорта в черте города».



РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ПО ТЕРРИТОРИИ МОСКВЫ

С 2011 года Правительством Москвы планомерно реализуется комплекс мер по регулированию движения грузового транспорта в Москве в дневное время. Въезжать в определенные зоны и передвигаться по ним могут только грузовики, внесенные в Реестр действующих пропусков. Контроль за соблюдением правил движения грузовиков осуществляют комплексы фотовидеофиксации и сотрудники правоохранительных органов.



Ограничения действуют **(без пропуска)**
с 06:00 до 22:00





Ограничения действуют **(без пропуска)** с 06:00 до 24:00 ежегодно по пятницам, субботам, воскресеньям, накануне нерабочих праздничных дней и по нерабочим праздничным дням

на 29% сократилось количество транзитных грузовиков в пределах МКАД в дневное время

на 10% возросла средняя скорость транспортного потока на МКАД в дневное время



ГРУЗОВОЙ КАРКАС В МОСКВЕ

На улично-дорожной сети САО, СВАО и ВАО города Москвы, чувствительной к высокой интенсивности движения грузового автотранспорта, реализован проект грузового каркаса, в рамках которого введено круглосуточное ограничение движения грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой более 2,5 тонны по улицам, не включенным в грузовой каркас.

Итоги реализации проекта грузового каркаса в ВАО Москвы



53% респондентов проекта «Активный гражданин» отметили положительный эффект от введения грузового каркаса на территории ВАО (в голосовании приняло участие 23,5 тыс. жителей ВАО)

до 25% сократилась концентрация мелкодисперсных взвешенных частиц и оксида азота

на 10% снизился уровень шума на территориях, включенных в грузовой каркас



СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПАРКОВОЧНЫЕ МЕСТА ДЛЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА

В 2014-2015 годах в центре города организованы специальные парковочные места по 16 адресам. Они предназначены для разгрузки-погрузки товаров и размещения грузовиков разрешенной максимальной массой более 1,5 тонны. Парковки обустроены в зонах высокой торговой активности, а также там, где нет возможности проводить разгрузку и погрузку вне улично-дорожной сети.

в 2 раза увеличилась эффективность администрирования мест разгрузки-погрузки в 2016 году

в 2,5 раза увеличилось количество оплаченных сеансов пользования местами разгрузки-погрузки в 2016 году

16

СРАВНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ И ДРУГИХ МЕГАПОЛИСОВ*



* Анализ проведен на основе открытых источников информации в 2014-2016 гг.

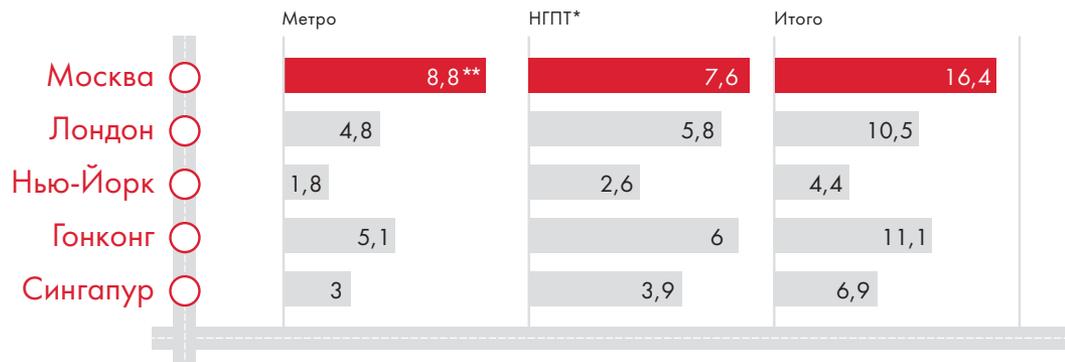


ТРАНСПОРТНАЯ
СИСТЕМА
МОСКВЫ
В СРАВНЕНИИ
С ДРУГИМИ
МЕГАПОЛИСАМИ

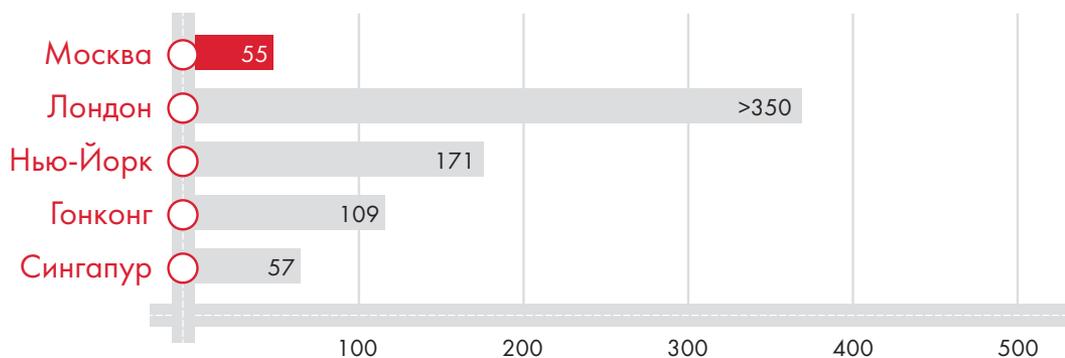
Самым популярным транспортом москвичей является метро. На него приходится свыше 50% пассажирских перевозок. При этом стоимость разовой поездки на московском метрополитене ниже, чем в большинстве мировых мегаполисов.

Развитие велосипедной инфраструктуры в столице только началось. Однако уже сегодня Москва может сравниться по совокупной длине велодорожек с городами, где велосипед уже давно является привычным средством передвижения.

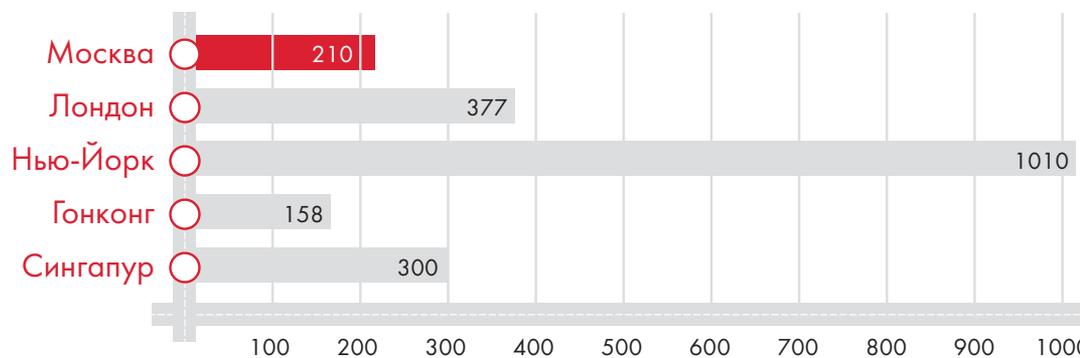
Среднее количество поездок на городском транспорте в день, млн поездок



Цена билета на разовую поездку в метрополитене, руб.



Протяженность велодорожек (включая парковые зоны), км

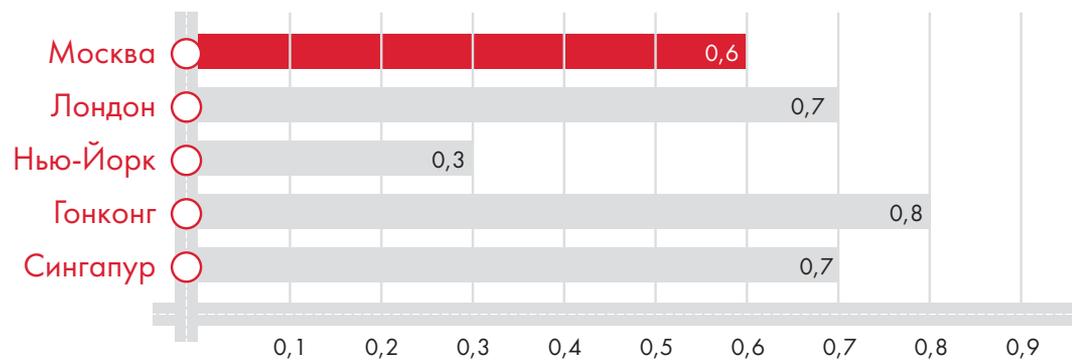


* Наземный городской пассажирский транспорт
** С учетом поездок на Московском центральном кольце

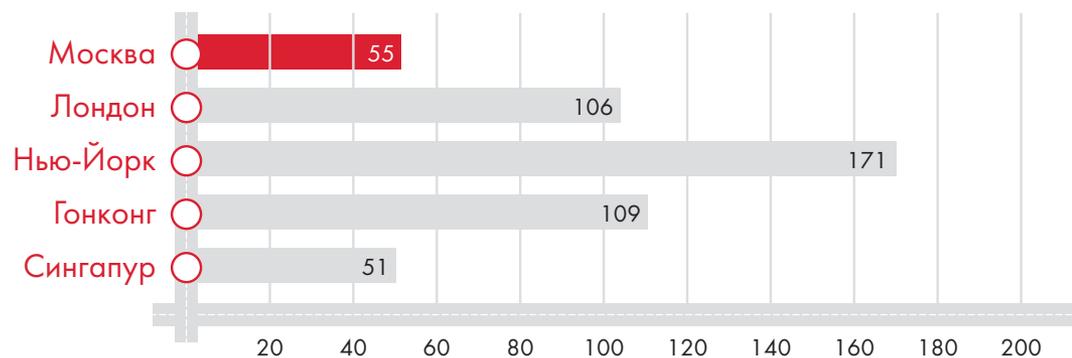


По качеству обслуживания и по востребованности у горожан московский наземный транспорт сопоставим с ведущими мегаполисами мира.

Среднее количество поездок на НГПТ в день на одного жителя



Цена билета на разовую поездку НГПТ*, руб.



Из расчета курсов валют к российскому рублю:
GBP = 70,74 российского рубля
USD = 57,96 российского рубля
HKD = 7,36 российского рубля
SGD = 41,53 российского рубля

17

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ С ГОРОЖАНАМИ

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ 2010-2016



СЕРВИСНЫЕ ЦЕНТРЫ «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ»

Единые многофункциональные сервисные центры, в которые граждане могут обратиться с любыми вопросами, связанными с транспортной системой города. Оба центра работают по принципу «одного окна». Таким образом, в двух центрах объединены функции более двадцати узкопрофильных учреждений. В сервисных центрах «Московский транспорт» можно получить консультации по вопросам работы московского парковочного пространства, оформить разрешение на возврат автомобиля со штрафстоянки, получить информацию о тарифах на проезд, оставить заявку на ремонт светофора или установку дорожного знака, получить разрешение на осуществление таксомоторных перевозок, а также решить ряд других насущных проблем.

| | среднее число посетителей в день | среднее время ожидания |
|---|--|--|
| Сервисный центр на ул. Старая Басманная |  360 человек |  7 минут |
| Сервисный центр на ул. 1905 года |  550 человек |  5 минут |



КОНТАКТ-ЦЕНТР «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ»

Контакт-центр «Московский транспорт» – круглосуточный колл-центр для телефонных консультаций. Для пользователей мобильных телефонов МТС, «Билайн», «Мегафон», «Теле2» организован удобный короткий номер 3210. С городского телефона необходимо использовать номер +7(495)539 54 54.

6850 среднее количество
звонков в сутки



ЕДИНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОРТАЛ transport.mos.ru

Единый транспортный портал – главная интернет-площадка единой транспортной системы Москвы. Здесь пассажиры могут спланировать и рассчитать оптимальный по времени маршрут, подобрать оптимальный тариф на проезд, пополнить карту «Тройка», посмотреть расписание пригородных электричек, «Аэроэкспрессов» и междугородных автобусов, оплатить штраф, найти автомобиль на штрафстоянке и решить широкий круг вопросов в режиме онлайн. Портал работает и как новостной ресурс, предлагая читателям репортажи, колонки экспертов, интервью, в которых описан личный опыт москвичей по использованию новых сервисов городской транспортной системы.

1 600 000 уникальных
просмотров
страниц



170 000 обращений граждан
отправлено в
Департамент
транспорта с
помощью портала





→ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦЕНТР

СМИ и социальные сети – важные каналы оперативного информирования москвичей, в т.ч. о ситуации на столичных дорогах, планируемых перекрытиях и ограничениях движения, нарушениях и изменениях в режиме работы городского транспорта. Информационный центр Транспортного комплекса Москвы ведет работу со СМИ и отвечает на вопросы подписчиков в социальных сетях 24 часа в день 7 дней в неделю. Актуальная информация регулярно озвучивается в эфире 15 радиостанций. Данные, предоставляемые Инфоцентром, наиболее часто цитируют такие СМИ, как «Москва 24», «Вечерняя Москва», The Village, «Дорожное радио», «Эхо Москвы», «Серебряный дождь».

Транспортный комплекс в социальных сетях:

facebook.com/mostransport; vk.com/transporosmos; telegram.me/DtRoad; Twitter @Dt_Road

более **37 000** публикаций
в Twitter



более **526 000** подписчиков
аккаунтов в
социальных
сетях



→ «АКТИВНЫЙ ГРАЖДАНИН» И ПРОЕКТ «НАШИ МАРШРУТЫ»

Постоянное двустороннее общение с горожанами – важное условие для улучшения качества работы Московского транспорта. На портале «Активный гражданин» за период с 2014-го по 2016 год по предложениям Департамента транспорта проведено 83 голосования, в том числе 35 для принятия управленческих решений и 48 информирующих о городских новинках по направлениям деятельности Транспортного комплекса. В 2014 году по инициативе Правительства Москвы корректировка маршрутной сети наземного транспорта проводилась с учетом идей и предложений жителей – краудсорсинг-проект «Наши маршруты».

9



новых маршрутов автобусов было организовано в 9 административных округах по результатам проекта «Наши маршруты»

→ ИНФОРМИРОВАНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Вдоль магистралей города размещены информационные табло. На них поступают данные, полученные и обработанные Интеллектуальной транспортной системой (ИТС), реализованной на базе Центра организации дорожного движения (ЦОДД). Эти данные помогают москвичам строить свой маршрут с учетом пробок. Также любой водитель может воспользоваться бесплатными онлайн-сервисами планирования и получить рекомендацию по времени выезда на работу.

158



табло отображения информации о ситуации на дорогах установлено в Москве



ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ
С ГОРОЖАНАМИ

СОЦИАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА ГОРОДА МОСКВЫ 2013-2016 гг.

⇒ 2013



«День без
автомобиля»



Квест «Твои ключи
от города»



День защиты детей на
Воробьевых горах



Конкурсы детского
рисунка



Правила дорожного
движения для детей



Парад желтых такси

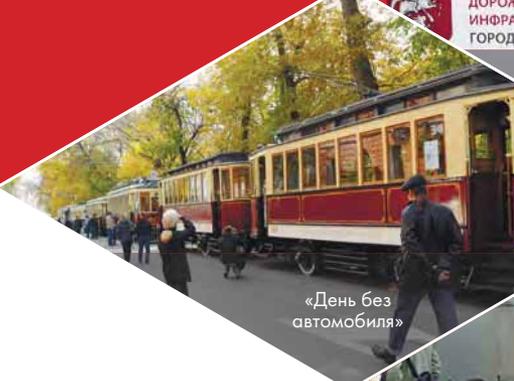


Отраслевая выставка
«ЭкспоСитиТранс-2014»

⇒ 2014



«День без
автомобиля»



ДЕПАРТАМЕНТ
ТРАНСПОРТА И
ДОРОЖНО-ТРАН-
СПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУ-
РЫ ГОРОДА МОСК-
ВЫ

ЦОДД
ЦЕНТР ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Фестиваль
«Дети и города»



➔ 2015



Новое такси
комфортно, безопасно, быстро

Парад
«Новое такси»



«Мотолето 2014»



80 лет московскому
метрополитену



Велопарады



Акция «На работу
на велосипеде»



Вручение 55-тысячной лицензии на
осуществление таксомоторной
деятельности



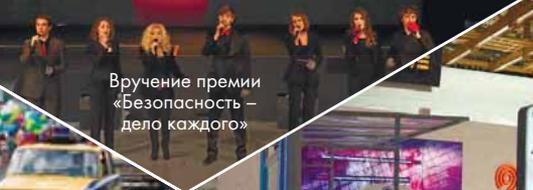
Велопарады



Акция
«Не паркуй ребенка»



Вручение премии
«Безопасность –
дело каждого»



Парады ретротехники
«Мосгортранса»



«Урбанфорум-2015»



→ 2016

СОЦИАЛЬНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ
ДЕПАРТАМЕНТА
ТРАНСПОРТА



Московский
Транспорт

Открытие МЦК

Запуск
космопоезда

10 000 000

Выдача 10-миллионной
карты «Тройка»

Открытие 2-го
Сервисного центра

Открытие ст. м.
«Бауманская»
после реконструкции

Зимний
велопарад

Запуск маршрутной
сети «Магистраль»

Запуск
кинопоезда

«Транспортная неделя»

«Всероссийский велопарад»

Выпуск объединенной карты
«Тройка и Стрелка»

Новогодние
трамваи

Парад
трамваев

Музыка в метро:
ночной концерт Ю. Башмета

Открытие станций проката
электровелосипедов

Открытие памятника
автомобилистам

НАШИ НАГРАДЫ

Мировое сообщество высоко оценивает уровень и темпы развития транспортной системы Москвы

1 В 2016 году Москва получила самую престижную в области транспорта награду ITF Awards в категории «пассажирский транспорт» за значительное улучшение дорожной ситуации в городе

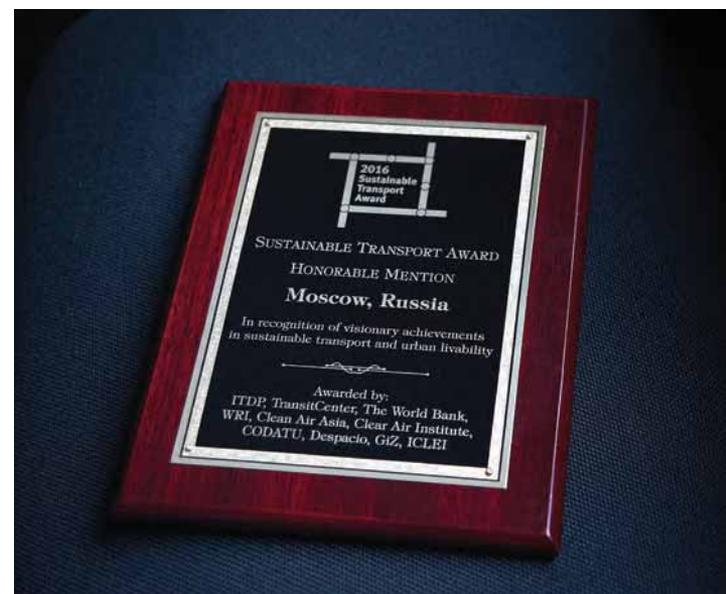


Эксперты из 57 стран-членов ITF:

- Совет министров транспорта ITF
- Научно-исследовательский центр ITF

1-е место среди городов в мире по развитию транспортной системы

2 В 2016 году Москва стала финалистом премии Sustainable Transport Award, заняв призовое место «За устойчивое транспортное развитие»



Эксперты:

- Институт транспорта и развития (ITDP)
- Центр устойчивого развития городов при Всемирном институте ресурсов (WRI)
- Всемирный банк (The World Bank)
- Институт охраны чистого воздуха (Clean Air Asia)
- Ассоциация по сотрудничеству в области городской мобильности в развивающихся странах (CODATU)



Московский
Транспорт

Контакт-центр «Московский транспорт»
3210 (Билайн, МегаФон, МТС, Теле2);
+7 (495) 539-54-54 (с городского)

www.transport.mos.ru, vk.com/transportmos

Сервисные центры «Московский транспорт», адреса:
ул. Старая Басманная, д.20, корп.1;
ул. 1905 года, д.25