



ИТОГИ РАБОТЫ
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА
ГОРОДА МОСКВЫ 2010-2015



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 пять 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 'S' followed by a circular flourish.

Сергей Собянин





ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|----|
| Транспортная стратегия | 4 |
| Бренд «Московский Транспорт» | 8 |
| Наземный городской пассажирский транспорт (НГПТ) | 12 |
| Московский метрополитен | 18 |
| Запуск Московской кольцевой железной дороги (МКЖД) | 24 |
| Развитие пригородного ж/д сообщения | 30 |
| Московское парковочное пространство | 34 |
| Велосипедная инфраструктура и пешеходная среда | 40 |
| Единая система транспортной навигации | 46 |
| Организация дорожного движения и развитие интеллектуальной транспортной системы в Москве | 48 |
| Билетное и тарифное меню | 54 |
| Единая транспортная среда для маломобильных граждан | 58 |
| Городское такси | 60 |
| Программа краткосрочной аренды автомобиля | 64 |
| Регулирование передвижения грузового транспорта по городу | 66 |
| Сравнение транспортной системы Москвы и других мегаполисов | 68 |
| Обратная связь с горожанами | 72 |
| Социальные мероприятия Департамента транспорта города Москвы в 2013-2015 гг. | 74 |

01

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

- 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 четыре года 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 особенные 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.



СТРАТЕГИЯ 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 Московской агломерации, поставленные в рамках транспортной стратегии до 2020 г.

Повышение скорости



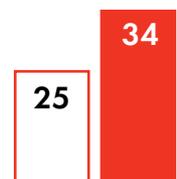
среднее время в пути в час пик (в минутах)**



Повышение удобства



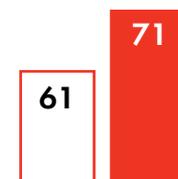
суммарная вместимость ОТ* (млн. мест в сутки)



Повышение доступности



доля пассажиров, использующих ОТ* (%)



□ 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

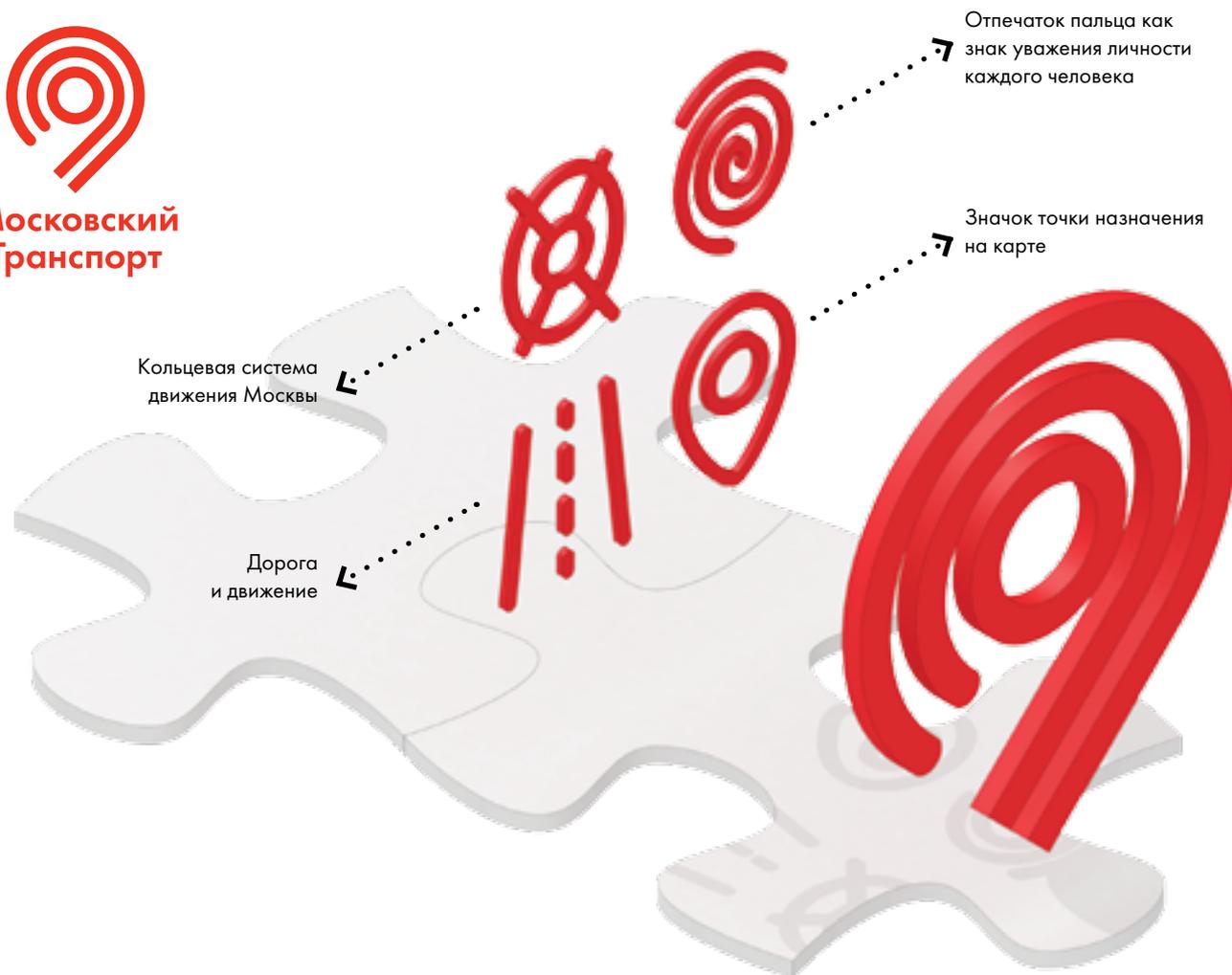


СИМВОЛ БРЕНДА

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.



Московский
Транспорт



Отпечаток пальца как
знак уважения личности
каждого человека

Значок точки назначения
на карте

Кольцевая система
движения Москвы

Дорога
и движение





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 2010-2015

1 Новый подвижной состав

2 Запуск выделенных полос

3 Запуск ночных маршрутов

4 Пассажиры сервисы

5 Новая модель управления НГПТ



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

«Прошедший пятилетний период в Москве стал «пятилеткой транспорта». 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. Здесь достигнуты значительные успехи: пассажиропоток наземного транспорта в 2015 году по сравнению с 2010-м вырос на 200 млн. пассажиров, 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».



6 Н.СОКОЛ

3503



НОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ГОРОДСКОЙ ПАРК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2015 ГОДУ

61%

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 – низкопольные трамваи нового поколения производства «Уралвагонзавод».



5014

автобусов



538

троллейбусов



150

трамваев



ЗАПУСК ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛОС

Сегодня выделенные полосы функционируют на 19 наиболее крупных городских магистралях, ежедневно ими пользуются около 1,5 млн. человек. Благодаря выделенным полосам выполнение расписания городским перевозчиком достигло 94%, и пассажиры могут быстрее добраться до любой точки Москвы и более точно прогнозировать время в пути.

228



км — общая
протяженность
выделенных полос

на **15%**



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

8



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





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 **15%**



увеличилось число экономически активных граждан, оплачивающих свой проезд

94%



рейсов НГПТ в 2015 году было выполнено в соответствии с расписанием, в то время как в 2010 году точность прибытия автобусов, троллейбусов и трамваев на остановки составила 76%

2010 год

2 млрд.

2013 год

2,1 млрд.

2015 год

2,2 млрд.



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. Выход всех перевозчиков на маршруты запланирован на 2016 год. В рамках создания новой модели проведена работа по оптимизации маршрутной сети. Данная модель является самой передовой в мире.

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

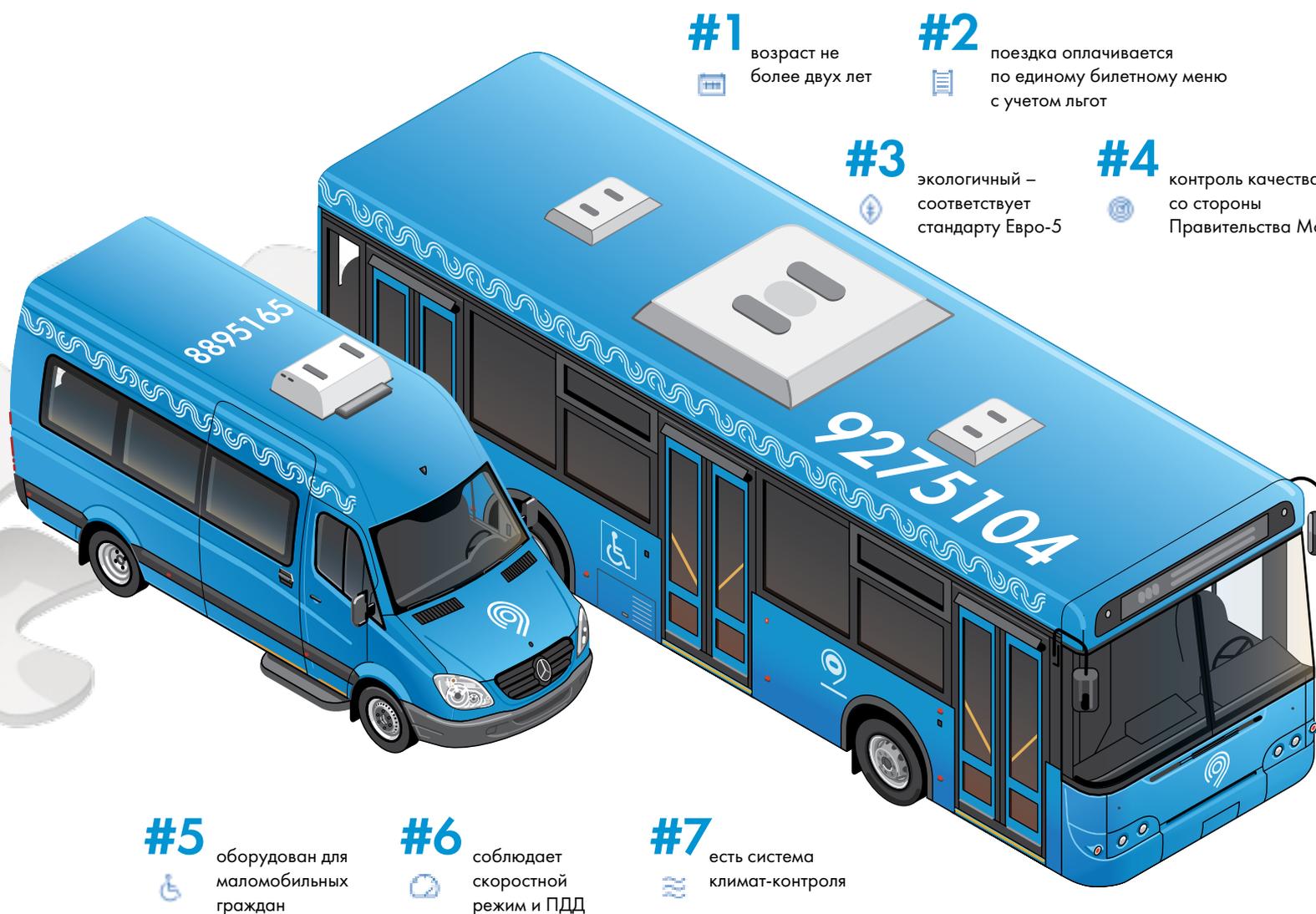
#7



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 2010-2015****1** Запуск новых линий
и станций метро**2** Подвижной состав
метро нового
поколения**3** Модернизация
инфраструктуры**4** Повышение
безопасности**5** Повышение
эффективности работы**6** Развитие
сети wi-fi**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 15 станций. 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

В последние годы строительство метро в Москве идет беспрецедентными темпами. Московский метрополитен занимает первое место в Европе по количеству введенных в эксплуатацию станций метро.

18 новых станций метро открыто в Москве

около **34** км составляет протяженность новых линий метро

В 2016 году благодаря вводу в эксплуатацию первого участка третьего пересадочного контура (ТПК) будут существенно разгружены станции метрополитена в центральной части города. На ТПК планируется 21 пересадка с действующими и строящимися линиями.

СТАНЦИИ, ОТКРЫТЫЕ В 2011-2015 ГГ.:



ПЛАН ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТПК



КОЛИЧЕСТВО СТАНЦИЙ В МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ





ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ МЕТРО НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

1435



новых вагонов закуплено
в период с 2010 по 2015 гг.

58%



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

#1



современные
климатические установки

#2



цифровые
информационные табло

#3



оборудованы
для маломобильных граждан

#5



повышенная
шумоизоляция

#6



видеонаблюдение
внутри и снаружи
вагонов

#4



увеличенная
вместимость

#7



расширенные
на 15 см
дверные проемы

НА 6 ЛИНИЯХ МЕТРО К КОНЦУ 2015 ГОДА ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ НОВЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ



Арбатско-Покровская



Серпуховско-Тимирязевская



Бутовская



Филевская



Калининская (в том числе
участок Солнцевского радиуса)



Кольцевая





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. В 2014 году запущена масштабная программа по реконструкции и благоустройству подуличников и вестибюлей, подземных пешеходных переходов.

293



эскалатора
отремонтировано

27



новых эскалаторов
установлено

393



км рельсов
заменено



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Каждую ночь в Московском метрополитене осуществляется ремонт и замена ключевой инфраструктуры, значительно повышающие безопасность перевозок. Таким образом, наблюдается минимизация сбоев в движении поездов. Для обеспечения безопасности населения на транспорте все действующие станции и вестибюли Московского метрополитена в 2014 году оборудованы досмотровыми зонами, оснащенными современными техническими средствами. Порядка 15 млн. граждан и около 8 млн. единиц багажа досмотрено за 2015 год.

100%



станций метро оборудовано
досмотровыми рамами

в **2,5** раза



сократилось количество
отмененных поездов

Кроме того, для повышения комфорта и безопасности пассажиров ГУП «Московский метрополитен» постоянно проводятся работы по благоустройству 25-метровой зоны вокруг станций, ликвидируются нелегальные объекты торговли. К 2015 году в московском метро ликвидированы все точки нелегальной торговли, и вместо них открыты официальные магазины с товарами первой необходимости.

65



нелегальных объектов торговли и услуг
демонтировано из 25-метровой зоны
наземных сооружений метрополитена

рядом с **70**



станциями Московского
метрополитена наведен
порядок с парковкой



ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ

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

около **8 500 000**



человек составляет пассажиропоток московского метро в будний день

не более **4,5**



человека на м² – нормативная и фактическая загрузка метро

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



РАЗВИТИЕ СЕТИ WI-FI

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 met.ru можно оплатить услуги ЖКХ, МГТС, штрафы ГИБДД. Оснащение метрополитена точками wi-fi реализовано полностью на деньги частных инвесторов. Общие инвестиции в проект составили 1,8 млрд. руб.

500 000 000

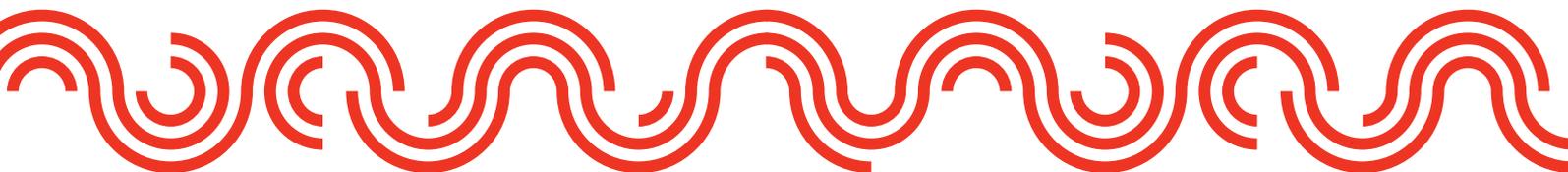


достигло количество подключений к Интернету пассажирами московской подземки в 2015 году

25%



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



05

ОТКРЫТИЕ МОСКОВСКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (МКЖД)

→ О ПРОЕКТЕ

- 1** История МКЖД
- 2** Реконструкция МКЖД
- 3** Подвижной состав
- 4** Организация транспортно-пересадочных узлов



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 МКЖД 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, МКЖД является весьма мощным практическим шагом в деле улучшения конфигурации транспортной системы Москвы и, соответственно, формирования полицентрической структуры нашего города».



611-001

ПРОЕЗД ЗАПРЕЩАЮЩЕГО СИГНАЛА ЗАПРЕЩЕН

В Максимальная скорость 180 км/ч



ИСТОРИЯ МКЖД

- 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
- 1908 г.**
Открыто регулярное движение пассажирских и грузовых поездов
- 1934 г.**
Пассажирское движение по кольцу закрыто. Основная причина – низкое число пассажиров из-за запуска трамвайного и автобусного сообщения в районах, прилегающих к окружной
- 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
- 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
- 2015 г.**
Завершены основные строительные работы по реконструкции
- 2016 г.**
Запланирован запуск пассажирского движения



РЕКОНСТРУКЦИЯ МКЖД

Один из приоритетных транспортных проектов последних лет, запуск которого поменяет ежедневные маршруты миллионов москвичей. Новая железная дорога сделает более доступными ряд московских районов, в частности Бескудниковский, Нижегородский, Коптево, Хорошево-Мневники и Метрогородок. Благодаря МКЖД сократится количество машин на автомагистралях, уменьшится загрузка метрополитена, железнодорожных вокзалов города. С запуском МКЖД улучшится доступность мест притяжения, среди которых Национальный парк «Лосиный остров», Измайловский парк, Головинские пруды. Пассажирское движение на МКЖД будет способствовать развитию промышленных территорий – строительству торговых и офисных площадей, апарт-отелей, что обеспечит более 40 тыс. рабочих мест. Для удобства пассажиров на МКЖД будет действовать единая система оплаты проезда и единая навигация с Московским метрополитеном.

54 км составляет
протяженность
МКЖД



17 пересадок на
11 линий Московского
метрополитена



10 пересадок на 9
радиальных направлений
железной дороги



ПАССАЖИРОПОТОК НА МКЖД С КАЖДЫМ ГОДОМ БУДЕТ УВЕЛИЧИВАТЬСЯ



6 минут составит интервал движения поездов после запуска МКЖД. В дальнейшем интервал будет сокращаться.



ЗА СЧЕТ ЗАПУСКА МКЖД ЛИНИИ МЕТРО РАЗГРУЗЯТСЯ

на **20%** Сокольническая
линия



на **18%** Таганско-
Краснопресненская
линия



на **15%** Кольцевая
линия





ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ МКЖД

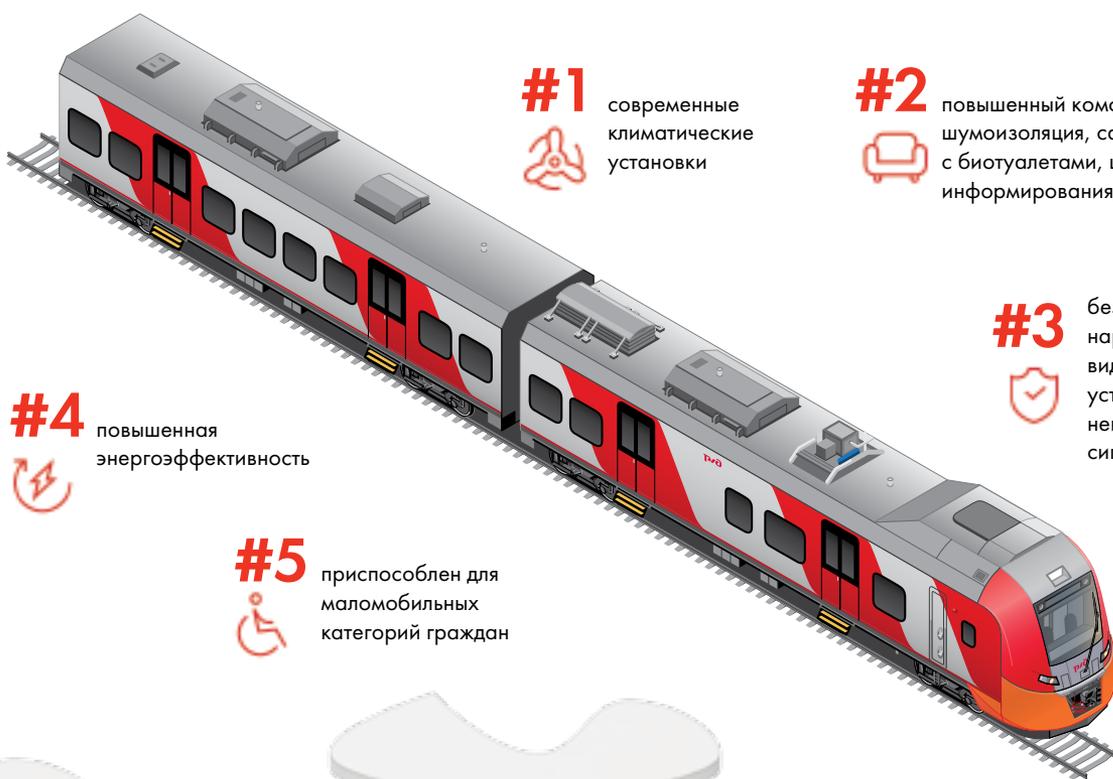
Все остановочные пункты МКЖД будут представлять собой полноценные транспортно-пересадочные узлы (ТПУ). Пассажиры смогут быстро и комфортно переходить с МКЖД на метро, радиальные направления железной дороги, а также на другие виды городского наземного транспорта. Также поездами Малого кольца смогут воспользоваться автомобилисты, оставив машину на парковках вблизи станций.

31 ТПУ будет построен на Малом кольце Московской железной дороги



ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

По Московской кольцевой железной дороге будут курсировать комфортные поезда нового поколения «Ласточка» с системами климат-контроля, приспособленные для маломобильных групп граждан. Весь подвижной состав планируется оснастить 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 безопасность пассажиров: наружное и внутреннее видеонаблюдение, высокая устойчивость к техническим неисправностям, пожарная сигнализация



#4 повышенная энергоэффективность



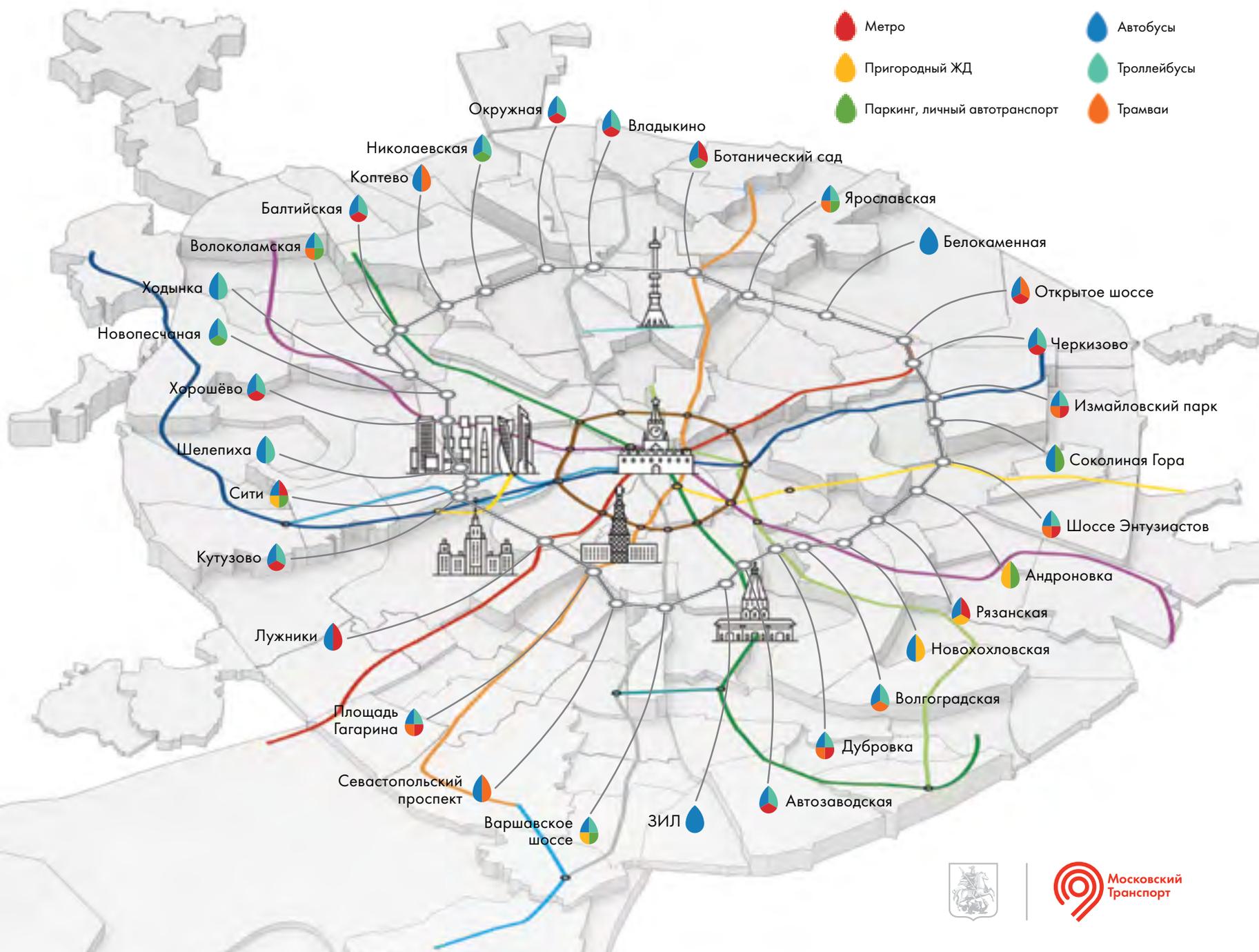
#5 приспособлен для маломобильных категорий граждан



ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ МКЖД

ВИДЫ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПЕРЕСАДКИ С МКЖД

- Метро
- Пригородный ЖД
- Паркинг, личный автотранспорт
- Автобусы
- Троллейбусы
- Трамваи





06

РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНОГО Ж/Д СООБЩЕНИЯ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

- 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



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

1880



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.

1 800 000 пассажиров ежедневно пользуются услугами железнодорожного транспорта в Московском регионе



на **30%** увеличилось количество пассажиров в электричках с 2010 года



07

ЕДИНОЕ МОСКОВСКОЕ ПАРКОВОЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

- 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

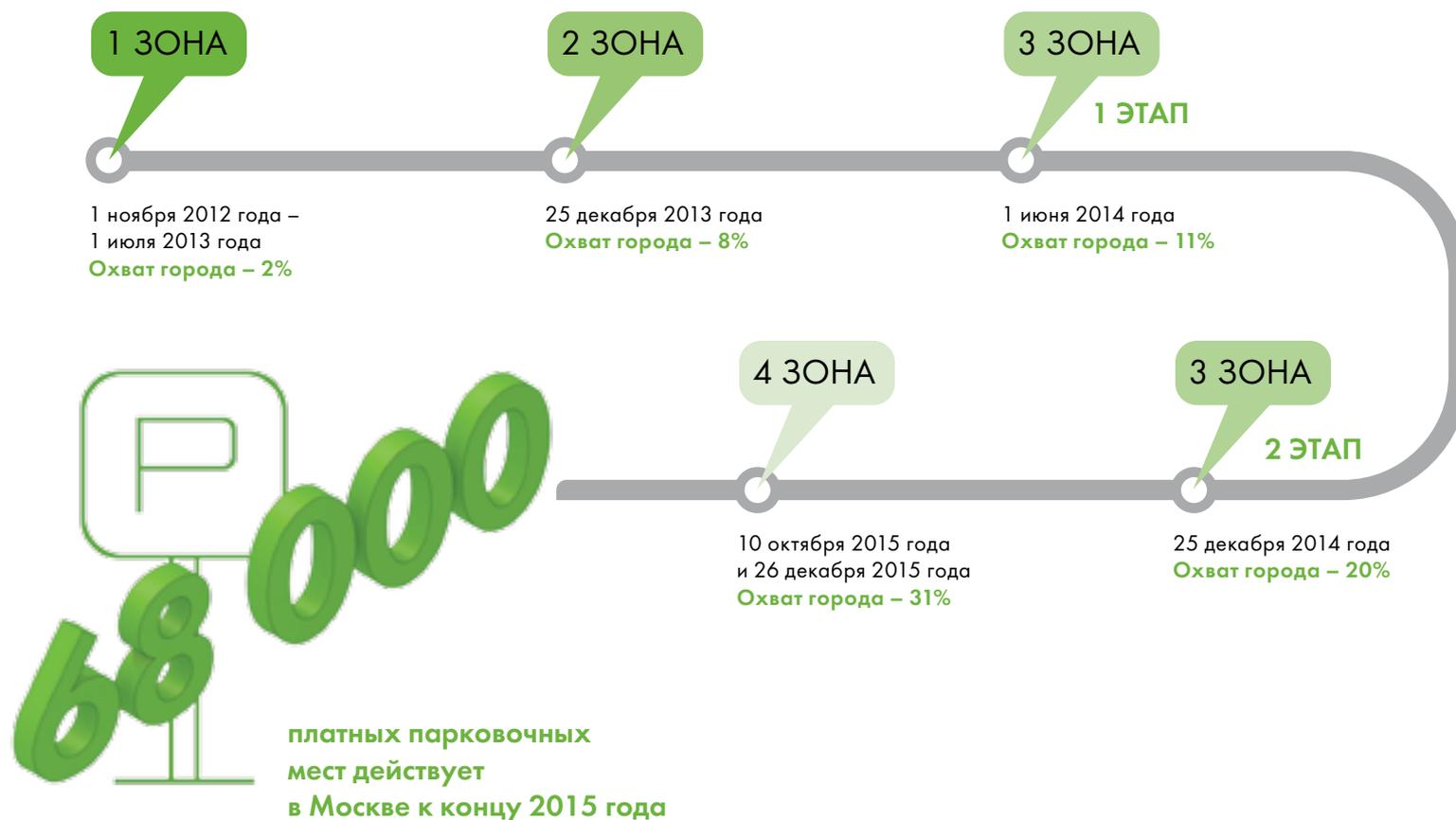
«За последние два-три года жизнь в центре Москвы заметно изменилась к лучшему, и как бы многие ни доказывали обратное, на это во многом повлияло введение платных парковок. Как человек, проводящий большую часть времени в автомобиле, я могу с уверенностью сказать, что передвигаться и парковаться в пределах 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».



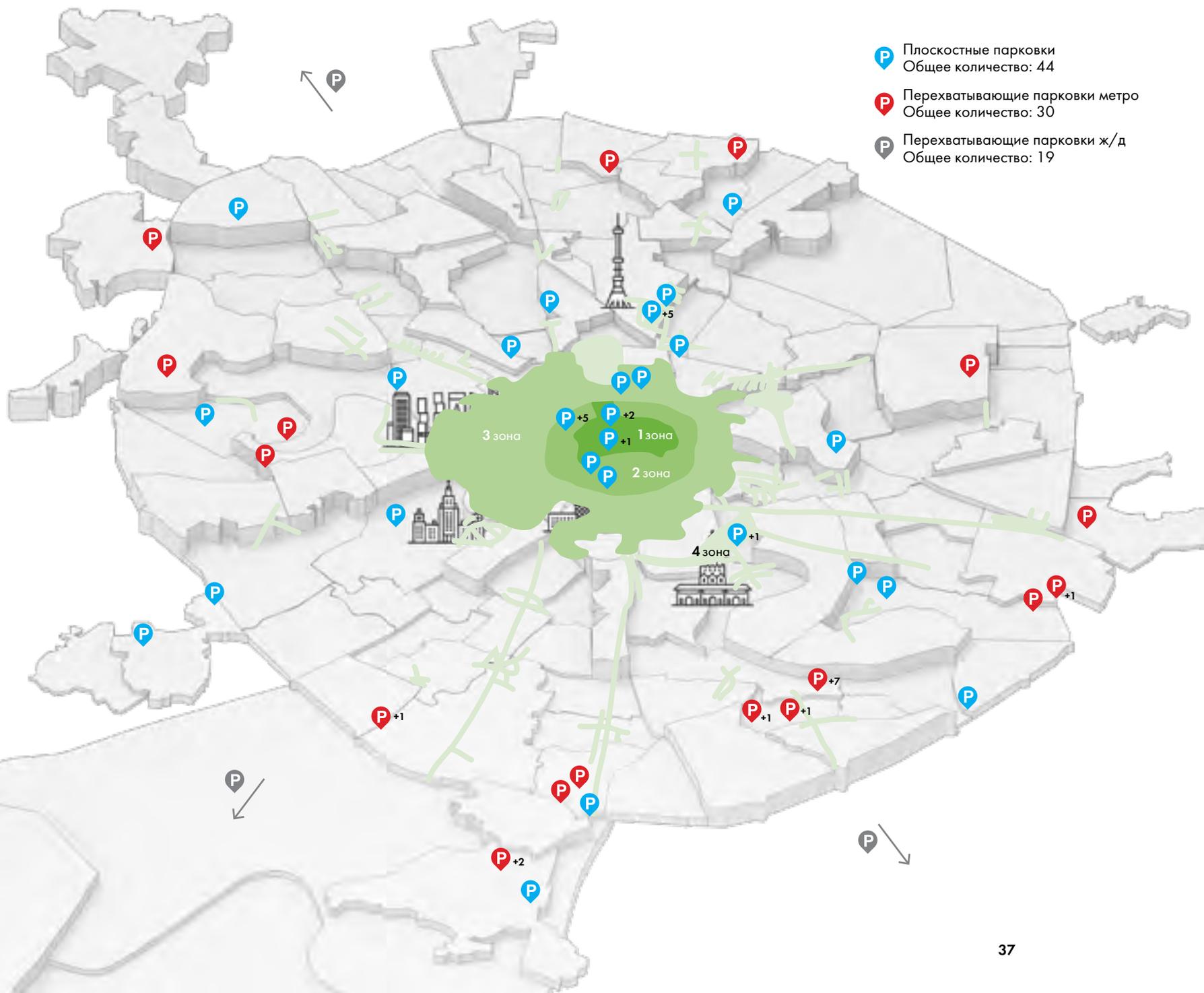


СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО МОСКОВСКОГО ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА

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 12%**  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



более 49 000  резидентных разрешений выдано в Москве к концу 2015 года

более 1200  мероприятий по благоустройству дворов выполнено на средства, вырученные от платных парковок

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.



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 2014-2015 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.

30



перехватывающих парковок на 7000 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.

44



плоскостных парковки на 3700 машино-мест



08

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ПЕШЕХОДНАЯ СРЕДА



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

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 2015 году протяженность их выросла до более чем 200 км. В настоящее время велодорожки и велополосы обустраиваются не только в парковых и пешеходных зонах, но и вдоль улично-дорожной сети города.



130 км велодорожек –
в природных
и парковых зонах

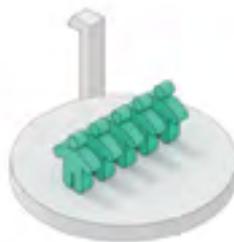


70 км велодорожек
размещено вдоль
улично-дорожной сети



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

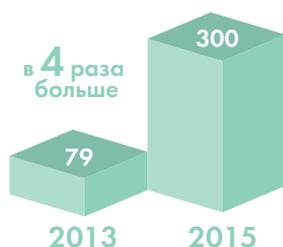




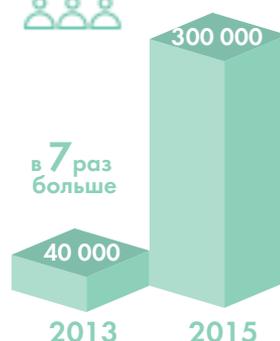
ОРГАНИЗАЦИЯ ГОРОДСКОГО ВЕЛОПРОКАТА

Впервые пункты городского велопроката появились в городе в 2013 году. С тех пор количество станций сети городского велопроката увеличилось до 300, а количество велосипедов до – 2600 штук. В 2015 году география размещения станций была расширена на северо-запад и юго-запад Москвы, что дало возможность многим москвичам совершать поездки прямо из дома.

Количество станций велопроката



Количество пользователей, зарегистрированных в системе велопроката



В 2015 году велопрокат стал в 8 раз популярнее, чем в 2014-м. Так, за сезон 2015 года пользователи совершили более 890 000 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. Начато оборудование подвижного состава пригородных поездов ЦППК на отдельных направлениях вагонами с велосипедными креплениями.

На протяжении двух последних лет 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.



«ЗЕЛЕНОЕ 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 (1200 м) вокруг станций метрополитена.



232



км благоустроенных пешеходных зон и маршрутов было создано в столице с 2011 по 2015 гг.

вокруг 92



станций метрополитена благоустроена территория

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.

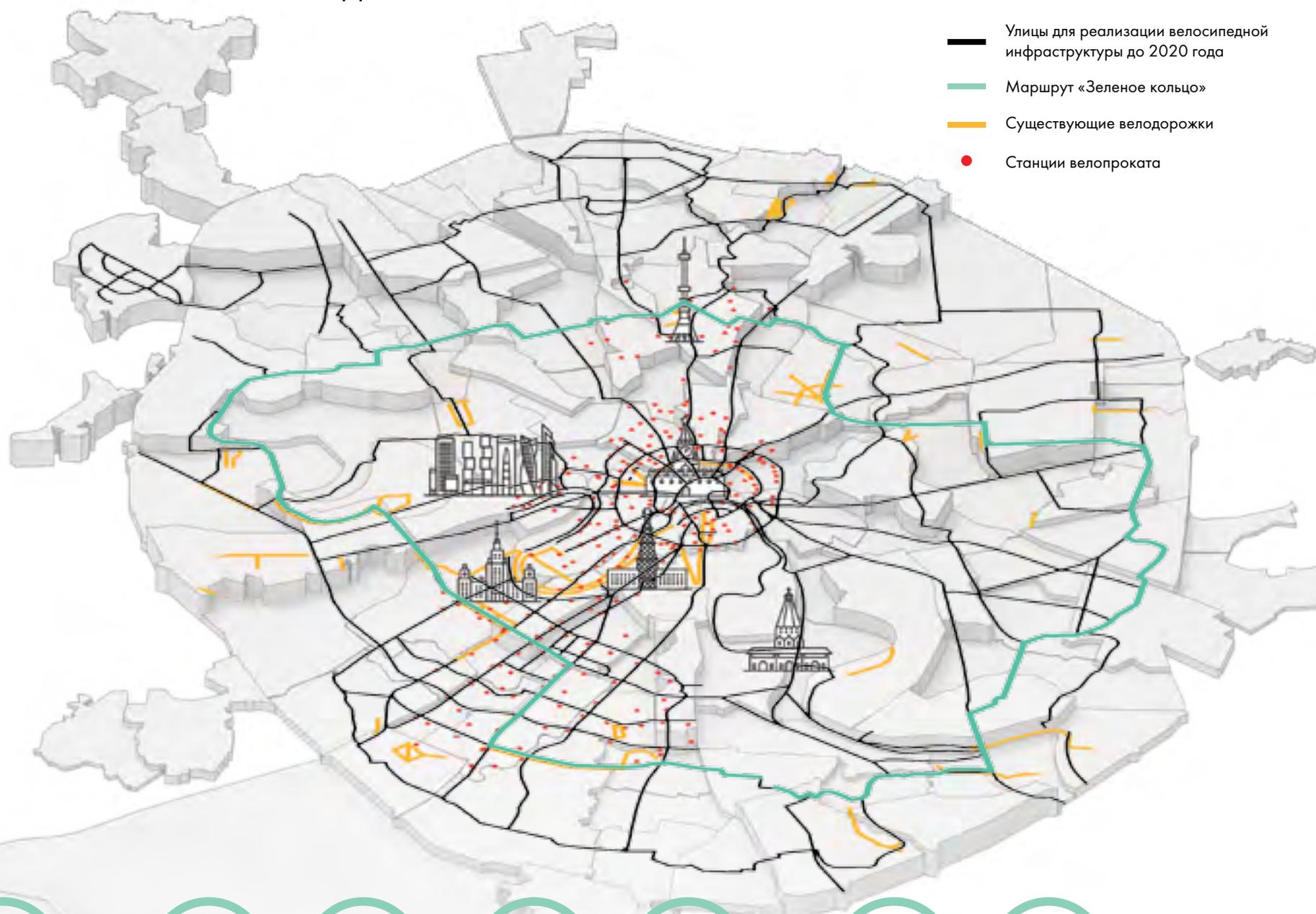
33



дебаркадера и стоечных судна перемещено за пределы города



ВЕЛОСИПЕДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА МОСКВЫ



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. Мультиmodalная система навигации мирового класса создана с целью помочь ему ориентироваться в городе на протяжении всего пути – на улице и под землей.



10

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И РАЗВИТИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В МОСКВЕ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

- 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 видеонаблюдения, 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

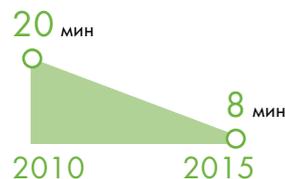




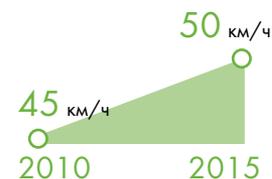
ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПОТОКАМИ НА БАЗЕ ДИНАМИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ

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.

На 60% сократилось время прибытия спецслужб



На 12% повысилась средняя скорость движения на дорогах города



Средняя скорость
37 км/ч

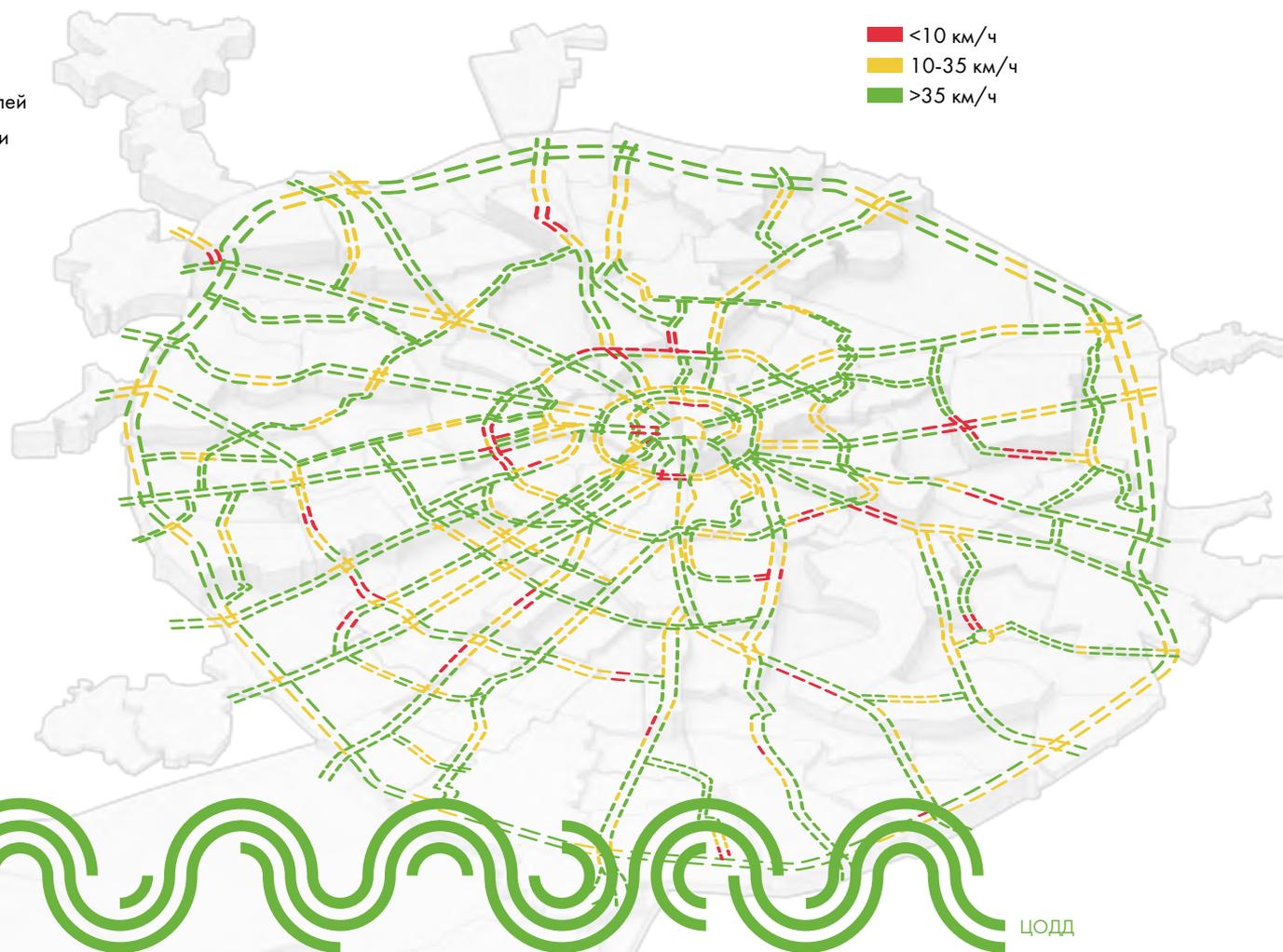
Количество автомобилей
2 447 379 за сутки
609 982 сейчас

ТАТ:
9886

Количество ДТП:
496

Нарушения ПДД
в ЦАФАП:
82 827

Количество
перекрестий:
141





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 **1200**



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

В 2015 ГОДУ 30% УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ОХВАЧЕНО КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМОЙ ОДД, К 2018 ГОДУ ОХВАТ УДС КСОДД СОСТАВИТ 100%

основные
магистральи
и улицы
2015 г.



весь
город

2018 г.



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Благодаря организации эффективной системы взаимодействия между структурными подразделениями Правительства Москвы в период 2010-2015 гг. удалось достичь значительного снижения аварийности в городе. Москва стала одним из самых безопасных городов на территории РФ.

на **20%**



сократилось общее количество ДТП
(2010 г. – 565 тыс./2015 г. – 452 тыс.)

на **20%**



снизилось количество погибших в ДТП
(2010 г. – 763 чел./2015 г. – 607 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.

| 2015 г. | Население, млн. чел. | Социальный риск Погибшие в расчете на 100 тыс. чел. | Транспортный риск Погибшие в расчете на 10 тыс. ТС | Тяжесть последствий Погибшие на 100 ДТП | Интеллектуальная транспортная система | Комплексная схема организации дорожного движения |
|---|-------------------------|---|--|---|---|--|
| Москва  | 12,3 | 5,5 | 1,5 | 5,4 | ✓ | ✓ |
| Московская область  | 7,3 | 19,0 | 4,5 | 12,8 | ✓ | |
| Санкт-Петербург  | 5,2 | 6,8 | 1,7 | 4,0 | | |
| Республика Татарстан  | 3,9 | 12,6 | 3,8 | 7,5 | ✓ | |
| Свердловская область  | 4,3 | 12,1 | 2,8 | 10,4 | | ✓ |
| Нижегородская область  | 3,2 | 16,3 | 1,6 | 7,1 | | |

БИЛЕТНОЕ И ТАРИФНОЕ МЕНЮ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

- 1 Новое билетное и тарифное меню
- 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



ТАТ



90 МИНУТ



НА ТРЕТЬ сократились очереди
в кассах метро



В ТРИ РАЗА уменьшились продажи билетов в салоне
наземного городского транспорта





ТРАНСПОРТНАЯ КАРТА «ТРОЙКА»

Карта «Тройка» – это современный универсальный носитель, на который можно записать любой бумажный билет по выгодному тарифу или внести деньги на встроенный электронный кошелек. Картой можно оплачивать проезд в подземном и наземном общественном транспорте Москвы, в «Аэроэкспрессе», в пригородных электричках, оплачивать проход в Московский зоопарк, планетарий. «Тройку» можно использовать как электронный ключ при аренде велосипеда в городском велопрокате. Возможности карты «Тройка» расширяются с каждым годом, доступность пунктов пополнения становится шаговой. Растет и ее популярность среди пассажиров – количество выданных карт «Тройка» составило около 6 млн. шт.

КОЛИЧЕСТВО ВЫДАННЫХ КАРТ «ТРОЙКА»



около 40% проходов в общественном городском транспорте по карте «Тройка»



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

12

ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СРЕДА ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015



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 400 тыс. пассажиров метрополитена обратились за помощью в Центр обеспечения мобильности.

20%



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 2015 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.

7500



парковочных мест (10% от 68 тыс.) выделено инвалидам в зоне платных парковок

более 700



мест на перехватывающих парковках

13

ГОРОДСКОЕ ТАКСИ



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015

- 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 более 59 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 МОДЕЛЬНОГО БЕСКОУПНО

КО 29 77-RUS

19077

ЗАКАЗАТЬ ТАКСИ 241 С ЗАКАЗАТЬ ТАКСИ С МОДЕЛЬНОГО БЕСКОУПНО

ТАКСИ 241

ПРИГЛАШАЕМ ВОДИТЕЛЕЙ 8 (499) 999 241



ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, УХОД НЕЛЕГАЛЬНЫХ ТАКСИ С РЫНКА



До 2010 года на рынке господствовали нелегальные перевозчики – «бомбилы». Действия нового правительства города всего за 5 лет помогли возродить систему доступного и безопасного столичного такси. Удалось практически полностью вывести московское такси в легальное поле работы. Сегодня по количеству легальных такси Москва – безусловный лидер среди всех европейских городов.



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 предусматривается по 100 млн. руб. 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 московские такси – самые новые в Европе.

Средний возраст такси

- В Лондоне – около 5 лет
- В Москве – около 3 лет

7000 машин приобретено по программе субсидирования такси с 2012 года



МОСКОВСКИЙ СТАНДАРТ ТАКСИ



#1 Официальное
разрешение на работу



#2 Развитая система
заказа такси



#3 Желтый цвет



#4 Желтый
номерной знак



#5 Световой фонарь
(«шашки такси»)
оранжевого цвета



#6 Таксометр
для расчета стоимости
поездки



14

ПРОГРАММА КРАТКОСРОЧНОЙ АРЕНДЫ АВТОМОБИЛЯ

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015



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 заменить десять частных машин.





около 1% населения Москвы, по предварительным экспертным оценкам, будет пользоваться каршеринг-сервисом



до 70% экономят пользователи каршеринга на транспортных расходах по сравнению с передвижением на личном автомобиле



ПЕРВЫЕ ОПЕРАТОРЫ – КОМПАНИИ «ДЕЛИМОБИЛЬ» И CAR5

Первой компанией, проявившей интерес к активному развитию каршеринга в России, стал «Делимобиль». Любой водитель старше 21 года, обладающий правами категории «В» и водительским стажем более двух лет, может зарегистрироваться в приложении «Делимобиль», определить с его помощью место нахождения ближайшего автомобиля и добраться на арендованной машине в любую точку в пределах МКАД плюс 5 км. Также пользователь этого сервиса может бесплатно парковаться в центре Москвы, ему предоставляется бензин, ОСАГО и круглосуточное техническое обслуживание автомобиля.

Цена поездки на «Делимобиле» 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.

Основной моделью автомобиля для сервиса «Делимобиль» стала экономичная городская машина отечественной сборки единого стандарта с ярко-оранжевыми полосками на кузове. Город не вложил ни рубля в развитие каршеринга в Москве – сервис создан полностью на средства участников рынка услуг.

В конце 2015 года к оператору «Делимобиль» присоединился оператор CAR5.

На данный момент в системе каршеринга находится:

300 автомобилей «Делимобиль» **50** автомобилей CAR5



более 600 000 000 рублей составили инвестиции оператора сервиса «Делимобиль» в экономику Москвы



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.

15

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ПО ГОРОДУ

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ 2010-2015



Александр Ованесов,

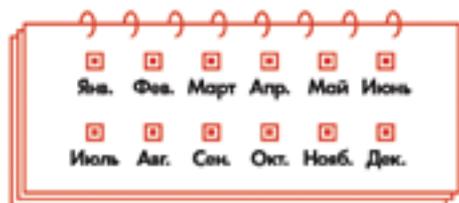
партнер Strategy
Partners Group

«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».



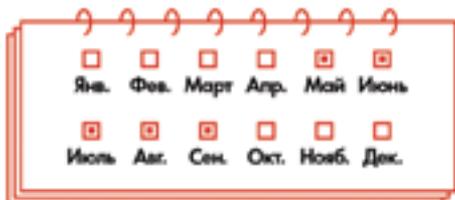
РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА ПО ТЕРРИТОРИИ МОСКВЫ

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 17%  сократилось количество транзитных грузовиков в пределах МКАД в дневное время

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



ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ГРУЗОВОГО КАРКАСА В ВАО МОСКВЫ

На улично-дорожной сети ВАО города Москвы, чувствительной к высокой интенсивности движения грузового транспорта, запущен пилотный проект грузового каркаса, по которому вводится круглосуточное ограничение движения грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 2,5 т.

до 25%  сократилась концентрация мелкодисперсных взвешенных частиц и оксида азота

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



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



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.

16

СРАВНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ И ДРУГИХ МЕГАПОЛИСОВ*



* Анализ проведен на основе открытых источников информации в 2013-2015 гг.

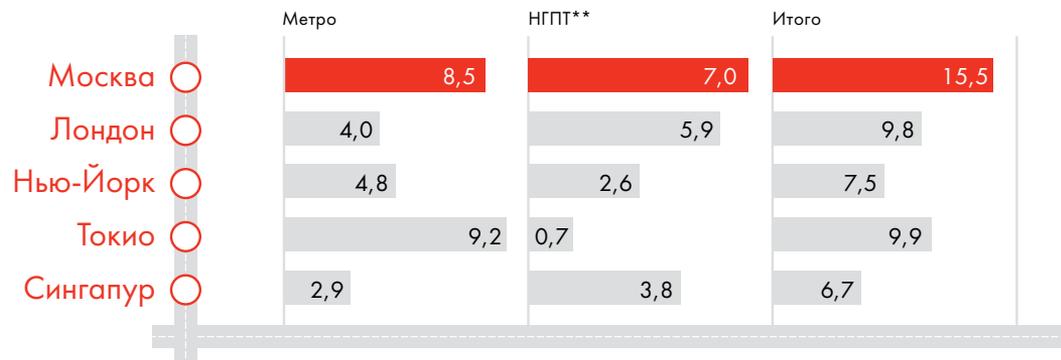


ТРАНСПОРТНАЯ
СИСТЕМА
МОСКВЫ
В СРАВНЕНИИ
С ДРУГИМИ
МЕГАПОЛИСАМИ

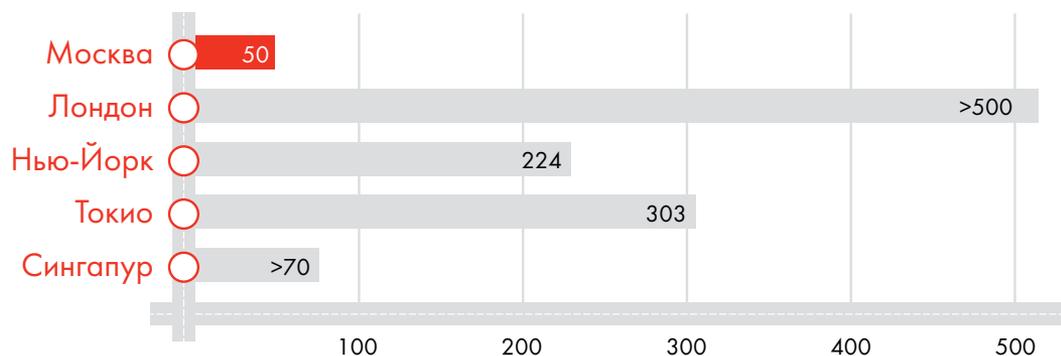
Самым популярным транспортом москвичей является метро. На него приходится свыше 50% пассажирских перевозок. При этом стоимость разовой поездки на московском метрополитене ниже, чем в большинстве мировых мегаполисов.

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.

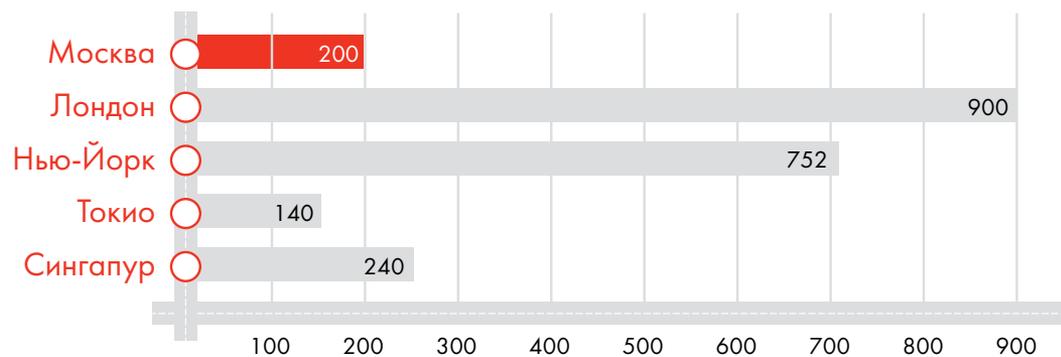
Среднее количество пассажиров городского транспорта в день, млн. поездок



Цена билета на разовую поездку в метрополитене, руб.



Протяженность велодорожек (включая парковые зоны), км

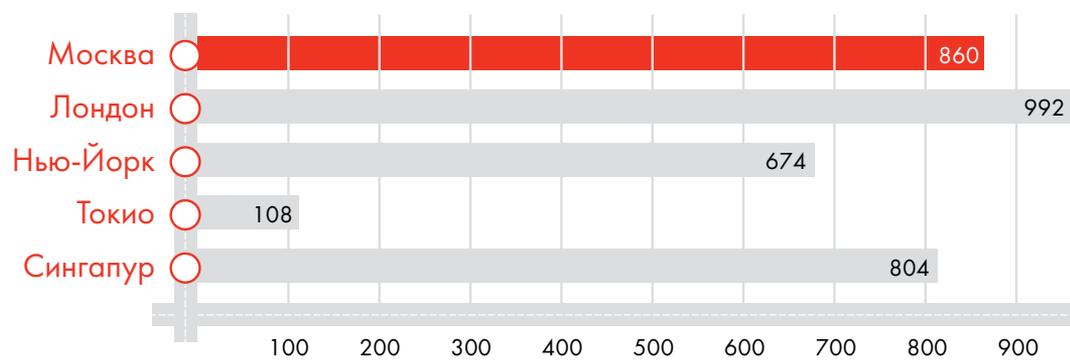


** Наземный городской пассажирский транспорт

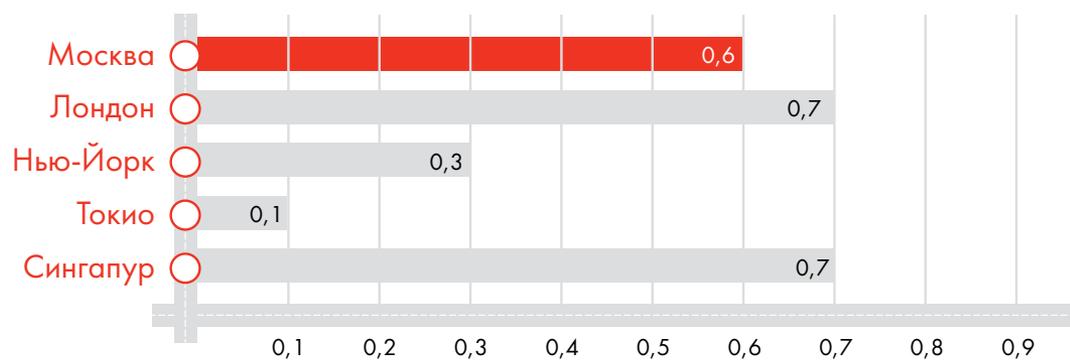


По качеству обслуживания и по востребованности у горожан московский наземный транспорт сопоставим с ведущими мегаполисами мира.

Количество подвижного состава НГПТ** на миллион жителей



Среднее количество поездок на НГПТ** в день на одного жителя



17

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ С ГОРОЖАНАМИ

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ 2010-2015



СЕРВИСНЫЙ ЦЕНТР «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ»

Единый многофункциональный сервисный центр, в который граждане могут обратиться с любыми вопросами, связанными с транспортной системой города. Центр работает по принципу «одного окна». Таким образом, в нем объединены функции более двадцати узкопрофильных учреждений. В сервисном центре «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.

ОТКРЫТ
В ИЮЛЕ
2015 Г.

360


человек – среднее
число посетителей в день

7


минут –
среднее время ожидания



КОНТАКТ-ЦЕНТР «МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТ»

Контакт-центр «Московский транспорт» – круглосуточный колл-центр для телефонных консультаций. Для пользователей мобильных телефонов организован удобный короткий номер 3210.

ОТКРЫТ
В ДЕКАБРЕ
2014 Г.

6200


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.

ОТКРЫТ
В ЯНВАРЕ
2015 Г.

600 000


уникальных
просмотров
страниц

26 500


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».

ОТКРЫТ
В 2013 Г.

более **25 000** публикаций
 в Twitter

более **5000** сводок об актуальной ситуации
 на столичных магистралях



«АКТИВНЫЙ ГРАЖДАНИН» И ПРОЕКТ «НАШИ МАРШРУТЫ»

Постоянное двухстороннее общение с горожанами – важное условие для улучшения качества работы московского транспорта. На портале «Активный гражданин», открытом в апреле 2014 года, благодаря откликам граждан проведено 43 электронных референдума по предложениям Департамента транспорта. В 2014 году по инициативе Правительства Москвы впервые проделана беспрецедентная работа по корректировке маршрутной сети с использованием 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.

144



табло отображения дорожной информации установлено в Москве

СОЦИАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ДЕПАРТАМЕНТА ТРАНСПОРТА ГОРОДА МОСКВЫ 2013-2015 ГГ.

→ 2013



Парад желтого такси



Конкурсы детского рисунка



Правила дорожного движения для детей



Квест «Твои ключи от города»



День защиты детей на Воробьевых горах



День без автомобиля

→ 2014



Парад «Новое такси»



«Мотолето 2014»



Фестиваль «Дети и дорога»





«День без автомобиля»



Проект «Линия искусства. Маршрут вежливости»



Отраслевая выставка «ЭкспоСитиТранс-2014»



Велопаралы 2015



Акции «На работу на велосипеде»



80 лет московскому метрополитену



Ночной велопарал



Вручение 55-тысячной лицензии на осуществление таксомоторной деятельности



Акция «Не паркуй ребенка»



Парады ретротехники «Мосгортранса»



«Урбанфорум» 2015



Вручение премии «Безопасность - дело каждого»



Контакт-центр «Московский транспорт»
3210 (Билайн, МегаФон, МТС); +7 (495) 539-54-54 (с городского)
www.transport.mos.ru, vk.com/transportmos
Сервисный центр «Московский транспорт», адрес: ул. Старая Басманная, д. 20, корп. 1