**Актуальные и перспективные направления развития дорожно – транспортной инфраструктуры города Москвы**

Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы **Максим Ликсутов**

**О развитии Московского железнодорожного узла, включая развитие радиальных направлений, Малого кольца Московской железной дороги и вокзалов**

Московский железнодорожный узел является одним из крупнейших в мире и наиболее загруженным на железных дорогах России.

Он имеет радиально - кольцевую структуру, состоит из 10 радиальных направлений: Савеловское, Ярославское, Рязанское, Горьковское, Курское, Павелецкое, Киевское, Казанское, Рижское и Ленинградское. Двух кольцевых линий, многочисленных соединительных линий, грузовых и пассажирских станций. В узле расположены 22 внеклассные станции, в том числе две сетевые сортировочные и 10 грузовых дворов.

Мосузел обеспечивает более половины пригородных перевозок в стране и около 23% дальних пассажирских перевозок. Ежесуточно в Московском регионе услугами железнодорожного транспорта пользуются около 1,3 млн. пассажиров.

В целях ликвидации узких мест железнодорожной инфраструктуры пригородного комплекса была разработана Программа развития железнодорожной инфраструктуры в Московском транспортном узле на период до 2020 года, одобренная и определенная в качестве приоритетной Президентом и Правительством РФ.

Программой предусматривается строительство 240 км дополнительных главных путей на радиальных направлениях Московского железнодорожного узла, а также развитие железнодорожной инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги (МК МЖД).

Правительством Москвы и ОАО «РЖД» в целях совместной эффективной реализации инвестиционного проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги» в июне 2011 года было учреждено ОАО «МКЖД».

Реализация Проекта МКЖД предполагает создание в Москве нового перевозочно – пересадочного контура, который позволит привлечь на себя часть пассажиропотока с радиальных линий метрополитена и с железнодорожных вокзалов в центральной части города, более равномерно загрузить транспортную систему Москвы и создать пассажирам новые возможности и более удобные варианты осуществления поездок.

Базовый транспортный продукт представляет собой услугу по перевозке пассажиров, маршрут которых ограничивается системой МКЖД и является стандартизованным социально – ориентированным транспортным продуктом, который предлагается на массовом рынке транспортного обслуживания населения г. Москвы.

Отличительными особенностями базового продукта являются:

* Высокий уровень безопасности и надёжности,
* Динамическое изменение объема предложения продукта в зависимости от спроса (часовые, суточные, недельные, месячные, сезонные, ситуационные колебания спроса),
* Высокая регулярность (частота) и пунктуальность (исполнение графика движения), тактовое движения поездов,
* Комфортные условия в салонах вагонов подвижного состава, соответствующие нормативным требованиям к качеству обслуживания в транспортных системах класса ССВТ,
* Адаптация подвижного состава и инфраструктуры для комфортных условий поездок инвалидов и маломобильных групп пассажиров,
* «безбарьерное» сопряжение с функционально – планировочной и архитектурно – пространственной структурой города,
* Ценовая доступность для всех слоев населения г. Москвы, обеспечиваемая государственным регулированием базового тарифа и предоставлением льгот в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и г. Москвы.

К концу 2015 года в составе МК МЖД планируется ввести в эксплуатацию 31 остановочный пункт – транспортно – пересадочный узел.

**Генеральная схема развития МЖУ**

Основным документом в рамках реализации общей транспортной стратегии является генеральная схема развития МЖУ.

Генеральная схема является неотъемлемой составной частью проекта Программы развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года.

Целевой задачей данного документа является реализация решений, принятых в Генеральной схеме Мосузла, что позволит:

1. Преобразовать железнодорожный транспорт Москвы из пригородного в пригородно – городской, ориентированный на перевозку пассажиров не только в сообщении Москва–пригород, но и между отдельными районами города, и увеличить объем перевозок пассажиров с 800 млн. чел. До 1 600 млн. чел. в год, включая пассажиров на новых маршрутах – Малом кольце и в аэропорты.
2. Создать новые транспортные артерии пассажирского движения Малое кольцо и новые железнодорожные диаметры, включив их в систему скоростного городского транспорта, что позволит разгрузить существующий транспорт города.
3. Повысить качество пригородно – городских перевозок за счет увеличения интенсивности и тактовости движения на всех радиальных направлениях, применения более совершенного подвижного состава.
4. Увеличить объем отправления пассажиров дальнего следования с 25,8 млн. чел. до 45,6 млн. чел. в год, включая пассажиров в скоростном и высокоскоростном движении.
5. Обеспечить повышение качества обслуживания пассажиров дальнего следования, за счет реконструкции и строительства новых железнодорожных вокзалов и пассажирских технических станций с ремонтно – экипировочными депо (РЭД) и вагономоечными комплексами (ВМК), обеспечивающих обслуживание и ремонт вагонов как традиционного типа так и вагонов нового поколения.
6. Обеспечить рост объема перевезенных грузов с 214,1 млн. т до 311,5 млн. т. исключив следование транзитных вагонопотоков через Москву.
7. Обеспечить продвижение перспективных грузопотоков по наиболее оптимальным маршрутам, в том числе с позиции технической и технологической эффективности.

**Стратегия организации движения грузового транспорта и оптимизация грузовой работы на железнодорожных станциях и подъездных путях МЖУ**

Правительством Москвы согласована, предложенная Департаментом, стратегия развития грузовой логистики, в соответствии с которой, в целях оптимизации грузопотоков и исключения транзитной составляющей при перевозке грузов автомобильным транспортом, до 01.01.2018 года планируется закрытие всех грузовых дворов ОАО «РЖД» в центральной части города, с организацией «грузового каркаса» в том числе из 4 мультимодальных ТЛЦ на станциях: Ховрино, Северянин, Люблино, Кунцево – 2.

Указанные планы неоднократно обсуждались с ОАО «РЖД» на отдельных совещаниях и рабочих группах АНО «Дирекция Московского транспортного узла», и в итоге были представлены Правительством Москвы 23.09.2013 на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области.

Одновременно с этим, на данном заседании была представлена позиция Правительства Москвы по ликвидации подъездных путей необщего пользования в пределах Малого кольца Московской железной дороги, что позволит обеспечить беспрепятственное проведение необходимых строительно-монтажных работ, и соответственно реализовать проект «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги» в установленные сроки.

Вопрос оптимизации грузовой работы станций на подъездных путях необщего пользования тяготеющих к МК МЖД регулярно рассматриваются на совещаниях в Департаменте.

В целях реализации вышеуказанных мероприятий в Департаменте создана межведомственная комиссия Департамента транспорта и развития дорожно – транспортной инфраструктуры города Москвы по согласованию открытия или закрытия железнодорожных переездов в городе Москве.

На сегодняшний день уже подведены первые итоги:

* Из 14 станций МК МЖД рекомендовано к закрытию для грузовой работы по отдельным параметрам тарифного руководства 10 станций – полностью, 2 частично. Две станции продолжают работу в штатном режиме;
* Из рассмотренных на заседаниях Комиссии 67 путей необщего пользования рекомендовано к закрытию – 23;
* 25 предприятий стратегического назначения и стройкомплекса продолжает работу в штатном режиме;
* Полностью исключена деятельность 15 предприятий, осуществляющих переработку контейнизированных и товарно – штучных грузов, формирующих основной объем транзитных грузов.

Дальнейшая работа проводится на радиальных направлениях, завершение планируется в ноябре 2014 года.

**Развитие вокзальных комплексов города Москвы**

Правительство Москвы совместно с ОАО «РЖД» осуществляет реконструкцию столичных вокзалов. На базе самих вокзальных комплексов создаются современные транспортно – пересадочные узлы с развитой общественно – деловой функцией.

В 2013 году ОАО «РЖД» выполнило комплекс работ по следующим пунктам:

* Капитальный ремонт дорожного покрытия и привокзальной инфраструктуры;
* Освобождение привокзальных площадей от незаконной торговли;
* Озеленение территории;
* Организация навигации для пассажиров и посетителей привокзальных территорий;
* Создание безбарьерной среды для лиц с ограниченными физическими возможностями;
* Улучшение качества обслуживания пассажиров;
* Установка декоративных мачты систем освещения, фонтанов, скульптурных композиций.

Также продолжаются работы по организации движения на привокзальных площадях и строительства парковок.

В рамах реализации мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, на вокзалах установлены зоны досмотра пассажиров и багажа, а также осуществляется внедрение инновационной системы безопасности ИКСБ (интегрированная комплексная система безопасности) и современной системы интеллектуального видеонаблюдения (КАРС).

Для реализации Указа Президента Российской Федерации от 13 ноября 2012 года № 1522 «О создании комплексной системы экстренного оповещения населения об угрозе возникновения или о возникновении чрезвычайной ситуации» в городе Москве Дирекция железнодорожных вокзалов сообщила о принципиальном согласии установить терминалы системы ОКСИН на железнодорожных вокзалах города Москвы после завершения проводящейся реконструкции вокзалов и замены старых систем оповещения и информирования.

Бессистемное расположение торговых палаток на коммерческой инфраструктуре вокзальных комплексов столицы вызвало многочисленные нарекания и жалобы пассажиров на сложность перемещения по платформам, ухудшение санитарно – гигиенической обстановки, затрудняло проведение противопожарных и антитеррористических мероприятий. В связи с этим, ДЖВ при поддержке Правительства Москвы проведена процедура прекращения деятельности нестационарных коммерческих объектов, расположенных на перронах вокзальных комплексов Московского узла и расторжения договоров аренды с их владельцами.

**Участие Департамента транспорта в наведении порядка на объектах железнодорожной инфраструктуры и прилегающих к ним территориях**

**Торговля**

С начала 2013 года были активизированы работы по демонтажу торговых точек и различных незаконных построек с объектов инфраструктуры и полосы отвода ОАО «РЖД». Мероприятия по упорядочению торговли на железнодорожных остановочных пунктах в Москве реализуются ОАО «РЖД» совместно с Правительством Москвы с привлечением сотрудников надзорных и правоохранительных органов, а также представителей отдела судебных приставов по особым исполнительным производствам УФССП России по Москве.

Департамент транспорта, Департамент торговли и услуг города Москвы и ОАО «РЖД» разработан график вывода объектов торговли с территорий ОАО «РЖД» и прилегающей территории префектур административных округов города Москвы. При этом Департаментом совместно с Департаментом торговли и услуг города Москвы, Департаментом городского имущества города Москвы, префектурами административных округов города Москвы, управами районов, филиалами ОАО «РЖД» (в т.ч. Московской, Октябрьской железными дорогами и Центральной дирекции пассажирских обустройств) проведено обследование железнодорожных платформ в границах города Москвы. В ходе проведенных мероприятий выявлен 61 объект торговли и услуг, из них 8 объектов в полосе отвода железной дороги, 52 объекта на прилегающей территории города и 1 объект на федеральной земле, которая не передана в аренду ОАО «РЖД».

Систематически осуществляется контроль технического состояния пассажирской инфраструктуры на остановочных пунктах Московской железной дороги (далее – МЖД) в границах города Москвы. Координируются действия структурных подразделений ОАО «РЖД» и ОАО «ЦППК» при проведении необходимых работ на территориях, прилегающих к остановочным пунктам МЖД. Так, в соответствии с разработанным графиком, ОАО «ЦППК» обеспечиваются ремонтные работы сходов, навесов, зданий и сооружений на 86 остановочных пунктах МЖД.

При взаимодействии с Объединением административно – технических инспекций города Москвы (далее – ОАТИ), организуются контрольные проверки, при которых инспекторами ОАТИ фиксируются нарушения, составляются планы мероприятий. В адреса балансодержателей и эксплуатирующих организаций инфраструктуры ОАО «РЖД» направляются предписания по устранению недостатков. При необходимости, к ответственным лицам применяются меры административного воздействия.

**Контроль санитарно – технического состояния пассажирских обустройств на остановочных пунктах Московского железнодорожного узла в зоне полосы отвода ОАО «РЖД»**

В связи с необходимостью наведения порядка на территориях и объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта и организации должного контроля санитарно – технического состояния территорий Московского железнодорожного узла в зоне полосы отвода ОАО «РЖД» приказом от 08.04. 2014 № 61-02-62/4 создана комиссия Департамента транспорта.

Департаментом транспорта были созданы 3 рабочие группы (комиссии):

* Рабочая группа (основная) осуществляет комплексное обследование пассажирских обустройств и прилегающей территории, переходов через ж/д пути, объектов торговли, обустройств для маломобильных категорий граждан.
* Рабочие группы по переходам и Рабочая группа по торговле, на основании укрупненного анализа результатов работы Основной РГ, в сою очередь, проводят выездные совещания по проблемным объектам.

**Развитие пригородного пассажирского комплекса московского транспортного узла**

Уровень развития пригородного комплекса в каждом отдельном регионе определяется, в том числе проводимыми инфраструктурными преобразованиями, на что в настоящее время и направлены совместные действия Правительства Москвы, ОАО «РЖД» и пригородных перевозчиков.

Так, ведется совместная деятельность, охватывающая все сферы пригородного пассажирского комплекса и направленная на развитие технологической инфраструктуры и повышение качества оказываемых услуг.

Помимо строительства новой и модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса, в целях улучшения качества пассажирских перевозок в пригородном сообщении Правительством Москвы в настоящее время определяются долгосрочные условия работы с пригородными перевозчиками.

Принимая во внимание, что подвижной состав и пассажирская инфраструктура являются неотъемлемыми компонентами при оказании комплексной услуги по перевозке пассажиров, крайне важно создать условия для долгосрочных инвестиций.

Правительством Москвы в настоящее время разработаны и находятся в статусе согласования с Правительством Московской области проекты долгосрочных (на 15 лет) договоров на транспортное обслуживание на Малом кольце и радиальных направлениях Московской железной дороги, которые позволят привлечь перевозчиков способных осуществлять долгосрочные инвестиции в закупку нового подвижного состава, отвечающего современным стандартам качества и новейшим технологиям, модернизацию существующего подвижного состава.

В целях обеспечения размеров движения с учетом развития железнодорожной инфраструктуры и прогнозируемого увеличения пассажиропотока в Московском железнодорожном узле перевозчиками планируется масштабная программа по закупке подвижного состава в количестве не менее 1880 вагонов пригородных электропоездов до 2020 года. Планируемые инвестиции в закупку подвижного состава оцениваются в объеме порядка 100млрд. рублей на период до 2020 года, что позволит не только компенсировать выбывающие по сроку службы поезда, но и обеспечить вновь вводимую железнодорожную инфраструктуру.

Также перевозчиками запланированы мероприятия по повышению качества обслуживания пассажиров путем модернизации подвижного состава ОАО «РЖД» и дополнительного оборудования пассажирских обустройств. Общие затраты перевозчиков на повышение качества обслуживания пассажиров составляет более 4 млрд. рублей ежегодно.

Ожидаемым эффектом от реализации перечисленных планов по развитию железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла являются увеличение пропускной способности и пассажиропотока с 600 млн. пассажиров в 2020 году, а также повышение уровня комфорта и качества обслуживания пассажиров при перевозках железнодорожным транспортом в пригородном и городском сообщении.

Регулярные пассажирские перевозки в Московском железнодорожном узле представлены пригородными электропоездами («электрички»). В пределах города и агломерации их сеть напоминает Московское метро, но без Кольцевой линии. На территории города Москвы (включая Звенигород и Внуково) находятся 112 железнодорожных станций и платформ 9остановочных пунктов). Пассажиропоток составляет примерно 1,1 млн. чел./ сутки.

ОАО «Центральная ППК» продолжает оставаться самым крупным перевозчиком в пригородном комплексе на сети железных дорог и осуществляет 56% от общего объема пригородных железнодорожных перевозок по всей России.

С апреля 2014 года ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» приняла на себя обязательства по оказанию комплекса услуг по текущему содержанию и техническому обслуживанию пассажирских обустройств (платформ, переходов и пр.), а также уборке подвижного состава на всем полигоне своей деятельности.

Кроме того, ОАО «Центральная ППК» будет осуществлять мелкокузовной ремонт подвижного состава, который будет производиться на 20 станциях, где есть техническая возможность, необходимая для ремонта поездов. Уборка подвижного состава и пассажирских обустройств осуществляется ОАО «Центральная ППК» согласно технологии, утвержденной ОАО «РЖД». Задачей проекта является значительное улучшение санитарного состояния пассажирских обустройств и подвижного состава, эксплуатируемого на полигоне деятельности ОАО «Центральная ППК». Качество услуг существенно возрастет за счет увеличения частоты уборок.

Взятый объем обязательств полностью отвечает концепции ответственного перевозчика, который намерена придерживаться ОАО «Центральная ППК». Согласно этой концепции, перевозчик ответственен за качество услуг на всем пути следования своих пассажиров.

**Информация по реализации транспортно – пересадочных узлов на территории города Москвы, в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 06.09. 2011 № 413-ПП «О формировании транспортно – пересадочных узлов в городе Москве»**

В целях повышения эффективности транспортного сообщения на территории города Москвы постановлением Правительства Москвы от 6 сентября 2011 года № 413-ПП «О формировании транспортно – пересадочных узлов в городе Москве» (в редакции постановления Правительства Москвы от 30.07.2014 № 434 –ПП) утвержден перечень транспортно – пересадочных узлов (далее – ТПУ), требующих благоустройства, проектирования и организации плоскостного ТПУ, проектирования и строительства капитального ТПУ. Формирование транспортной инфраструктуры соответствующего ТПУ осуществляется уполномоченным органом.

В составе ТПУ предусматривается размещение следующих объектов:

* Объекты размещения помещений и технических устройств линейных объектов железнодорожного и скоростного внеуличного транспорта, конечных станций, тяговых подстанций, технических служб обеспечения эксплуатации железнодорожного и скоростного внеуличного транспорта.
* Объекты размещения помещений и технических устройств транспортных сооружений магистральной улично-дорожной сети, технических служб обеспечения эксплуатации магистральной улично-дорожной сети.
* Объекты размещения помещений и технических устройств пассажирских терминалов, вокзалов, причалов, станций, остановок транспорта, в том числе скоростного внеуличного транспорта, размещения автопарков и депо транспортных средств, помещений дорожно-эксплуатационных служб, диспетчерских пунктов наземного общественного транспорта, пунктов контроля безопасности движения.
* Объекты транспортной инфраструктуры, направленные на улучшение пропускной способности улично-дорожной сети.
* Объекты размещения стоянок, помещений и технических устройств многоэтажных и подземных гаражей.
* Административно-деловые объекты, учебно-образовательные объекты, торгово-бытовые объекты, лечебно-оздоровительные объекты, спортивно-рекреационные объекты, социально-реабилитационные объекты и иные объекты, предназначенные для размещения в составе общественно-деловых зон.
* Объекты размещения помещений и технических устройств специального назначения, аварийно-эксплуатационных и спасательных служб, благоустройства и озеленения и т.д.

В соответствии с вышеуказанным распорядительным документом запланировано строительство 273 ТПУ.

Исполнителями по реализации проектов капитальных ТПУ на территории города Москвы являются: ГУП «Московский метрополитен», ОАО «Мосинжпроект», ГУП «Мосгортранс», ОАО «МКЖД», ОАО «РВ-Метро», ОАО «ЦППК».

В том числе ГУП «Московский метрополитен», ОАО «Моснжпроект» являются исполнителями по 113 капитальным ТПУ;

ГУП «Мосгортранс» - по 3 капитальным ТПУ;

ОАО «РЖД», ОАО «РВ-Метро» - по 44 капитальным ТПУ;

ОАО «МКЖД» по 32 капитальным ТПУ;

ОАО «ЦППК» по 1 капитальному ТПУ.

В плоскостном исполнении выполнено 97 ТПУ и 1 ТПУ в капитальном исполнении.

Не планируется в плоскостном исполнении: 75 ТПУ

Не планируется в капитальном исполнении: 77 ТПУ

На текущую дату не определен исполнитель по 3 капитальным и 3 плоскостным ТПУ.

Актуальная информация по реализации транспортно-пересадочных узлов на территории города Москвы публикуется на интернет – портале Правительства Москвы «Общегородская платформа открытых данных» (htt://data.mos.ru//)

**Информация по итогам работы Московского метрополитена в первом полугодии 2014 года**

Московский метрополитен – главная транспортная система столицы. Его доля в перевозке пассажиров среди предприятий городского пассажирского транспорта Москвы составляет около 56%.

В первом полугодии 2014 года Московским метрополитеном перевезено 1 миллиард 202 миллионов 300 тысяч пассажиров, в том числе: 840 миллионов 100 тысяч пассажиров, полностью оплативших свой проезд (что на 1,5% больше показателя I полугодия прошлого года) и 263 миллиона 400 тысяч пассажиров – льготников, оплативших проезд частично (количество которых снизилось на 9,4% по сравнению с показателем 2013 года).

В первом полугодии текущего года на 4,7% снизился показатель средней населенности вагона метрополитена. Этого удалось достичь благодаря увеличению количества поездов, выпущенных на линии метрополитена. Количество поездов по всем линиям метрополитена за 6 месяцев 2014 года составило 1 миллион 891 тысячу 289 поездов, по сравнению с тем же периодом 2013 года общее количество поездов увеличилось на 78 тысяч 667 поездов. В среднем в сутки пропускается 10 тысяч 449 поездов против 10 тысяч 14 поездов в 2013 году.

Согласно исследованиям пассажиропотоков Московского метрополитена, средняя дальность поездки, в целом по метрополитену за сутки, составила за 1 полугодие 2014 года – 14,52 км.

В первом полугодии 2014 года метрополитеном получено 88 новых вагонов модели 81-760/761 на замену парка электродепо «Владыкино», обслуживающего Серпуховско – Тимирязевскую линию. Во втором полугодии 2014 года на замену парка электродепо «Владыкино» планируется приобрести еще 176 вагонов модели 81-760/761.

Через автоматы по продаже билетов, размещенные на станциях метрополитена, были проданы 35,7 млн. билетов на 1 и 2 поездки, что составляет в среднем 42% от общей продажи билетов на 1 и 2 поездки. Всего пассажирами было продано 121,9 млн. проездных билетов и услуг на транспортных картах. Благодаря введению нового тарифного меню, продажи билетов на небольшое количество поездок сократились (в текущем полугодии продажи билетов на 2 поездки сократились на 54% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года). Продажи билетов на большое количество поездок, напротив, выросли (продажа билетов на 60 поездок выросли на 57%, а «электронного кошелька» на 30 дней – на 60% по сравнению с 2013 годом). Это позволило в целом снизить на 30% количество продаж и сократить очереди за билетами.

Инспекторами Центра обеспечения мобильности пассажиров метрополитена (далее – ЦОМП) Московского метрополитена за 1 полугодие 2014 года обслужено 141941 человек. ЦОМП совместно с Российской школой подготовки собак-проводников Всероссийского Общества Слепых продолжает специальное обучение собак – проводников для сопровождения инвалидов по зрению в метрополитене по утвержденной методике. В Московском метрополитене ведется активная работа по организации взаимодействия ЦОМП с ГУП «Мосгортранс», ООО «Аэроэкспресс» и Дирекцией железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД». Сопровождение маломобильных пассажиров по метрополитену инспекторами ЦОМП и передача дальнейшего сопровождения сотрудникам ООО «Аэроэкспресс» осуществляется на станциях «Павелецкая» и «Белорусская» Замоскворецкой линии, «Киевская» кольцевой и Арбатско – Покровской линии.

На сегодняшний день функционирует 21 перехватывающая парковка ГУП «Московский метрополитен» у 12 станций метрополитена на 5 040 парковочных мест. За первое полугодие 2014 года парковками воспользовались более 410 тыс. автомобилистов. До конца года планируется ввести в эксплуатацию еще 3 перехватывающие парковки, общей емкостью на 1060 машиномест.

С 1 июля 2014 года пассажиры Люблинско – Дмитровской линии могут пользоваться бесплатным беспроводным доступом в Интернет. На сегодняшний день бесплатным доступом в Интернет оснащен подвижной состав уже пяти линий метро: Каховской, Кольцевой, Калининской, Сокольнической и Люблинско – Дмитриевской.

Службой безопасности Московского метрополитена в первом полугодии 2014 года возвращено к оплате проезда 317 тысяч 109 человек. Привлечено к ответственности за безбилетный проход на территорию метрополитена 86 тысяч 840 человек. Сумма штрафов составила 103 миллиона 314 тысяч 500 рублей.

В рамках утвержденного Графика оснащения досмотровых зон и зон свободного доступа вестибюлей метрополитена на постоянной основе введены досмотровые зоны на станциях «Добрынинская» и «Новослободская» Кольцевой линии. До конца года планируется оборудовать досмотровые зоны на вестибюлях всех станций метрополитена.

В первом полугодии 2014 года в метрополитене также проведены следующие работы:

* Замена 10,8 км электрокабелей с горючей изоляцией на электрокабели с изоляцией, не распространяющей горение, с низким дымо - и газовыделением;
* Реконструкция 35 вентиляционных агрегатов на вентиляционных шахтах метрополитена;
* Выполнен капитальный ремонт 27,2 км верхнего строения пути;
* Капитальный ремонт 14 эскалаторов.

**Диагностика систем метрополитена**

Московский метрополитен на постоянной основе проводит мониторинг технического состояния всех систем для обеспечения безопасной перевозки пассажиров. Различные подразделения регулярно проводят испытания и внедрение нового контролирующего оборудования, работа которого строится на основе самых современных методов диагностики. Так, например, во всех электродепо метрополитена ведутся работы по установке и монтажу диагностического комплекса для контроля параметров колесных пар во время движения, что позволит дополнительно отслеживать их состояние до и после выхода на линию.

С 2013 года работает многофункциональный диагностический комплекс путевого хозяйства «Синергия – 1» - единственный в России вагон – лаборатория, который позволяет контролировать все объекты железнодорожной инфраструктуры метрополитена, предназначенный для выявления отступлений в содержании ходовых и контактных рельсов, дефектов в них, негабаритных мест, особенно в тоннелях, а также негабаритных мест по контактному рельсу. Кроме этого, новая лаборатория оборудована системой видеорегистрации, позволяющей проводить визуальную диагностику всего оборудования и строений тоннелей метро.

**Строительство метрополитена**

Во 2-м полугодии 2014 года планируется завершить строительство и ввести в эксплуатацию:

1. Участки Сокольнической линии:

* «Юго-Западная» – «Тропарево», 2,1 км, 1 станция «Тропарево»;
* «Румянцево» – «Саларьево», 1,9 км, 1 станция «Саларьево»;

1. Участок Таганско – Краснопресненской линии:

* «Жулебино» - «Котельники», 1,4 км, 1 станция «Котельники»;

1. Станция «Технопарк» Замоскворецкой линии;

* Второй вестибюль станции «Международная» Филевской линии;

1. Электродепо «Планерное» (расширение);
2. Электродепо «Выхино» (реконструкция).

Во II полугодии 2014 года к вводу в эксплуатацию запланированы 3 парковки на 1 060 машиномест у станций метрополитена: «Волоколамская» - 400 машиномест; «Пятницкое шоссе» - 500 машиномест; «Теплый Стан» - 160 машиномест.

**Информация по перспективному развитию трамвайного транспорта в городе Москве**

На сегодняшний день протяженность пассажирских линий московского трамвая (без учета служебных линий и трамвайных депо) составляет около 180 километров в двухпутном исчислении.

В соответствии с программой развития транспортной системы города Москвы в настоящее время планируется строительство новых линий современного городского трамвая общей протяженностью более 20 километров в двухпутном исчислении, в том числе по следующим направлениям:

* 3-я Владимирская улица – шоссе Энтузиастов – район Ивановское;
* Район Северный – платформа «Лианозово» – метро «Селигерская» – Медведково;
* Чертановская улица – метро «Пражская» – район Бирюлёво Западное – район Бирюлёво Восточное;
* Метро «Царицыно» - 6-й микрорайон Загорья.

В условиях сложившейся городской застройки Москвы запуск скоростных линий трамвая потребовал бы строительства большого количества сложных инженерных сооружений – тоннелей и эстакад, обеспечивающих полное обособление трамвайной линии от улично-дорожной сети. Это отрицательно сказалось бы как на сложившемся за многие годы и привычном для жителей архитектурном облике районов Москвы, так и на конечной стоимости данных проектов, реализация которых предполагается за счёт средств городского бюджета.

В этой связи Департаментом транспорта принято решение о целесообразности строительства линий трамвая нового поколения (не скоростного), преимущественно в наземном исполнении и средним расстоянием между остановками 400-600 метров (против 1000-2000 метров у скоростного трамвая).

В то же время строительство линий скоростного трамвая может иметь высокие перспективы на присоединенных территориях Троицкого и Новомосковского округов, где значительные расстояния между населёнными пунктами сочетаются с отсутствием плотной городской застройки. При этом стоимость строительства линий скоростного трамвая до 7 раз ниже стоимости строительства линий метрополитена. В настоящее время Департаментом транспорта совместно с Москомархитектурой и НИИПИИ Генплана Москвы определяются потенциальные коридоры для строительства сети линий скоростного трамвая с учетом планов перспективного развития новых территорий города Москвы.

Скоростные линии трамвая в Новой Москве общей протяженностью более 50 километров пройдут по следующим направлениям:

* Саларьево – Коммунарка-Бутово;
* Саларьево – Град Московский;
* Коммунарка – Троицк.

Одновременно городом активно ведётся выполнение мероприятий по совершенствованию и развитию существующей трамвайной сети и обеспечению ускоренного трамвайного движения. К таким мероприятиям относятся:

* Модернизация трамвайных путей с применением современных шумо-и вибропоглощающих конструкций;
* Закупка современных многосекционных трамвайных вагонов с низким уровнем пола;
* Внедрение системы приоритетного проезда перекрестков, при которой автоматическая система управления дорожным движением включает разрешающий сигнал светофора трамваю при приближении к пересечениям с улично-дорожной сетью.
* Обустройство остановок трамвая посадочными платформами, адаптированными для пользования маломобильными пассажирами;
* Реконструкция и модернизация существующих трамвайных депо.

Для улучшения уровня комфорта пассажиров Департаментом транспорта и развития дорожно – транспортной инфраструктуры города Москвы в 2014-2015 годах закупается первая партия трамваев нового поколения, состоящая из 120 трёхсекционных вагонов со 100% низким уровнем пола, оборудованных системой климат – контроля. Для нашего города это принципиально новый подвижной состав, включивший в себя самые современные мировые технические решения. Новые вагоны сделают московский трамвай комфортным и практически бесшумным. В дальнейшем обновление подвижного состава московского трамвая подобными вагонами будет продолжаться.

Для того чтобы обеспечить максимальную скорость движения трамваев нового поколения, будет реализовываться программа по снижению интервалов движения на существующих трамвайных маршрутах. В нее входит обеспечение приоритета движения трамвая к иным видам транспорта, а также обособление трамвайных путей от проезжей части дороги. Это может быть реализовано несколькими способами: подъемом трамвайного пути на уровень бортового камня, установкой ограждения, нанесениям сплошной линии разметки и установкой комплексов фото-и видеофиксации, которые будут следить за тем, не заезжают ли водители автомобилей на трамвайные пути. Выбор способа зависит от разных факторов, например, от ширины и загруженности магистралей.

Где – то можно будет переложить трамвайное полотно сбоку от дороги, а где-то придется оставить его в пределах улично-дорожной сети, «отгородив» при этом дорожной разметкой и запретив парковку автотранспорта вдоль путей. Таким образом, будет достигнута возможность бесперебойного движения трамваев с точным соблюдением интервалов, что сделает московский трамвай современным и привлекательным.

**Информация по концепции регулирования рынка таксомоторных перевозок в городе Москве**

Реформа системы таксомоторных перевозок – одна из важнейших частей реформы транспортной системы города Москвы.

Модернизированная система городского такси сократит то время, которое жители города проводят в пути каждый день, сделают поездку приятной и доступной каждому горожанину.

В настоящее время Правительством Москвы прилагаются усилия по созданию единых правил работы легкового такси в городе Москве, ведь жители города имеют право рассчитывать на то, что услуги будут оказываться квалифицированными водителями с использованием надежных современных автомобилей. Нелегальные перевозки должны остаться в прошлом как асоциальное явление.

С момента вступления в силу Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» Департаментом транспорта и развития дорожно – транспортной инфраструктуры города Москвы выдаются разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в городе Москве.

Всего за период с 15.07. 2011 года по 02.09.2014 года Департаментом выдано более 44 500 разрешений. Таксомоторную деятельность в городе осуществляют 868 юридических лиц и более 12 846 тысяч индивидуальных предпринимателей. Среди них более 11 000 разрешений выдано владельцам автомобилей только с жёлтой гаммой кузова.

Целевая модель развития легального таксомоторного рынка Москвы предполагает наличие в городе 50-55 тысяч легковых такси.

С 14 ноября 2013 года значительно упрощена процедура получения жёлтых номеров для такси – номера выдаются при первом обращении в ГИБДД, после получения номеров разрешение необходимо оформить в течение 30 суток.

В рамках реализации концепции развития таксомоторных перевозок Департамент предлагает ряд льгот для легальных таксистов, в частности, создаётся широкая сеть стоянок только для такси. Уже обустроено более 373 стоянки общей вместимостью 1 390 машиномест. 63 из них находятся в платной парковочной зоне. Другие предусмотренные льготы: развитие объектов транспортной инфраструктуры – организованы автоматизированные линии для такси на шести ж/д вокзалах и частично субсидирование затрат на обновление парка автомобилей, взятых в лизинг.

Департамент транспорта Москвы активно сотрудничает с Московской областью, согласно соглашению Правительства Москвы и Правительством Московской области, выработана единая форма разрешения на осуществление таксомоторной деятельности, определен единый срок действия разрешения, организован равноправный доступ к объектам инфраструктуры. Планируется введение единых цветовых гамм кузова легкого такси, создание единого реестра выданных разрешений, организация безвозмездного доступа легковых такси на территории аэропортов Московского авиаузла.

Между Правительством Московской области, Управлением федеральной миграционной службы по городу Москве, Главным управление Министерства внутренних дел Российской Федерации по городу Москве и Центральным управлением Госавтодорнадзора 22.10.2012 заключено соглашение и взаимодействии по профилактике, выявлению и пресечению преступлений и правонарушений в сфере пассажирских перевозок. Во исполнение соглашения в территориальных округах созданы мобильные группы для проведения ежедневных рейдов по пресечению незаконной таксомоторной деятельности в городе Москве. С 1 января по 28 августа 2014 года сотрудниками полиции в отношении нелегальных перевозчиков легковым такси составлено 2442 административных протокола, и изъято 1492 транспортных средств.

Результатом реформы станет новый имидж легкового такси в Москве.

Система московского таксомоторного транспорта должна стать полностью легальной, что позволит защитить интересы и жителей города, и самих таксистов. А также сделать легковое такси удобным и безопасным.

**Новая билетная система**

2013 год стал годом значительных изменений в системе городского транспорта столицы. Частью масштабной программы модернизации системы общественного транспорта стало реформирование билетной системы. В результате реформы изменился не только внешний вид билетов, но и принцип их действия – привычные проездные получили дополнительные возможности, появились совершенно новые решения для оплаты проезда.

С февраля 2013 года, в рамках первого этапа реформы, проездной на метро стал универсальным. То есть стал действовать на всех видах городского транспорта: в столичном метро, автобусах, троллейбусах и трамваях. Также по универсальному билету стала возможна пересадка с метро на монорельс в рамках одной поездки. Это решение привело к значительному увеличению пассажиропотока на монорельсовой транспортной системе в первый же месяц реализации реформы.

Со 2 апреля 2013 года вступило в силу новое билетное меню. Универсальный билет на все виды транспорта изменил внешний вид, и стал называться Единым билетом; ТАТ – привычный билет на троллейбус, автобус, трамвай также был представлен пассажирам в новом дизайне. Совершенно новый для столицы билет стал называться «90 минут». Он был создан специально для тех пассажиров, кто ездит с пересадками между метро и наземным транспортом – в течение 90 минут по нему можно совершить 1 поездку на метро и сделать неограниченное количество пересадок на наземном транспорте. Билет позволил пассажирам, ранее покупавших 2 разных вида билетов, экономить на транспорте до 30%. Важным изменением билетной системы стало продление срока действия всех билетов на 50-60 поездок до 90 дней. Это повысило популярность «длинных» проездных и способствовало сокращению очередей в кассах и на посадку в наземный транспорт.

Основным нововведением билетной реформы стала транспортная карта Тройка – электронная пополняемая транспортная карта для пассажиров, использующих городской транспорт время от времени. Основная задача карты Тройка – повысить удобство использования метро и наземного транспорта нерегулярными пассажирами, сократить время на приобретение билетов в кассах, сократить покупку одноразовых билетов. А вместе с тем и очереди в кассы. В первое время после запуска на карте действовали 3 базовых тарифа: 1 поездка в метро – 28 рублей, 1 поездка на наземном транспорте – 26 рублей, поездка с пересадками в течение 90 минут – 44 рубля. Карту стало возможно пополнять в кассе или в билетном автомате на любую сумму от 1 рубля до 3 000 тысяч и использовать баланс по мере необходимости.

Карта сразу получила признание у жителей. Только за один месяц карту приобрели более 25 тысяч пассажиров, а за 1,5 года было приобретено почти 2 миллиона карт «Тройка». Характерно, что на карте «Тройка» предлагаются более выгодные тарифы на единичные поездки, в сравнении с тарифами на бумажных билетах на 1-2 поездки. Это стало возможным за сет сокращения использования бумажных билетов, снижения нагрузки на кассы метрополитена, снижения издержек на производство, распространение и утилизацию одноразовых носителей.

Кроме того, высокой популярности карта «Тройка» способствовало проведение широкомасштабной информационной компании в метро, наземном транспорте, в средствах массовой информации.

После запуска карты «Тройка» постепенно расширялся ее функционал. Сегодня карта «Тройка» не только позволяет использовать базовые тарифы, но и записывать любые «длинные» проездные. Помимо билетов городского транспорта, на карте «Тройка» реализована возможность записи разовых билетов и абонементов на пригородные поезда, что особенно удобно для пассажиров, ездящих на работу в столицу из области. Абонементы можно записать в кассах железнодорожных вокзалов г. Москвы и пригородных станций.

Новая билетная система объединила и облегчила транспортное сообщение между г. Москвой и присоединенными территориями. У пассажиров появилась возможность выбирать билет для перемещения на короткие и длинные расстояния между тарифными зонами. Билет «Единый» стал действовать на всей территории «Большой Москвы». Для жителей ТиНАО с 1 января 2014 года была введена в обращение транспортная карта «Тройка», на которую можно записать удобные билеты городского транспорта и воспользоваться картой в любой момент, не испытывая сложностей с поиском точек продаж бумажных билетов.

С ростом популярности новых билетов расширяется функционал карты «Тройка» и возможности её пополнения. Карта «Тройка» уже сейчас интегрирована с системой оплаты велопроката. Купить карту «Тройка» можно в кассах метрополитена, в автоматизированных киосках ГУП «Мосгортранс» и в кассах ОАО «ЦППК» и ОАО «МТППК». Пополнить баланс карты, а также записать любой билет можно в кассах метрополитена, автоматизированных киосках ГУП «Мосгортранс», платежных терминалах «Элекснет». До конца года станет возможным оплатить поездку в Аэроэкспрессе, а в первом квартале 2015 года – городскую парковку. В это же время будет запущен сервис по пополнению карты «Тройка» через сайт, мобильное приложение и личный кабинет на сайте **troika.mos.ru.**

Широкие возможности и преимущества нового вида проездного по достоинству оценили пассажиры, об этом свидетельствовали стремительные продажи карты «Тройка» сразу после её запуска и стабильный рост спроса на карту в течение последующего периода – сегодня уже более 20% «платных» пассажиров оплачивают проезд с помощью удобной карты.