

Часто задаваемые вопросы

[Почему возникла необходимость в реформе?](#)

Ответ:

На сегодняшний день сфера частных перевозок **работает не в интересах пассажиров** – коммерческие перевозчики нацелены лишь на получение прибыли, при этом они не несут ответственности за качество обслуживания. В маршрутках **не предусмотрено льгот** для студентов, школьников, пенсионеров, социально незащищенных граждан в том же объеме, как в городском транспорте.

Водители автобусов частных перевозчиков зачастую нарушают ПДД и **подвергают опасности жизни пассажиров**. Каждый год в московских маршрутках более 200 человек получают ранения и попадают в больницы.

Ежедневно на магистрали Москвы выезжают **более 4,5 тысяч маршруток**. Это создает значительную нагрузку на дороги города. Маршрутки устраивают стихийные парковки возле остановок, мешают проезду другого транспорта и личных автомобилей.

Большая часть подвижного состава коммерческих перевозчиков **не соответствует требованиям безопасности и экологическим нормам**. Их устаревший, а часто и просто неисправный подвижной состав неудобен для пассажиров. Почти половина (40%) маршруток не оборудована кондиционером, подавляющее большинство – не адаптировано для перевозки маломобильных граждан.

[В чем суть реформы?](#)

Ответ:

Мы внедряем новую модель управления наземным транспортом в Москве – **все перевозчики будут работать по единым стандартам** по обеспечению безопасности движения, тарифной политике, качеству обслуживания.

Маршруты распределялись на конкурсной основе. Согласно условиям госконтракта, перевозчики будут нести материальную ответственность за соблюдение графика перевозок и ПДД, требований к подвижному составу.

[Кто и как будет проводить реформу?](#)

Ответ:

Правительство Москвы возьмет на себя основные расходы на перевозку пассажиров в наземном транспорте. Департамент транспорта Москвы будет определять стандарты качества обслуживания пассажиров, планировать развитие всей транспортной инфраструктуры. Реализовывать новую модель (проводить конкурсы, контролировать частных перевозчиков) будет ГКУ «Организатор перевозок».

[Подорожает ли проезд в наземном транспорте в результате реформы?](#)

Ответ:

Напротив, после внедрения новой модели управления проезд у коммерческих перевозчиков подешевеет в среднем на 30-40%. Сейчас пассажиры переплачивают частным перевозчикам –

стоимость поездки в среднем составляет 35 рублей. Стоимость поездки на городском транспорте дешевле – разовая поездка по Тройке стоит 26 рублей, а приобретая билет ТАТ на 60 поездок – 14 рублей. Таким образом, пассажиры, часто пользующиеся общественным транспортом, смогут сэкономить в среднем 8-11 тысяч рублей в год.

Проезд в маршрутных такси можно будет оплатить **билетами городского тарифного меню** – с действующими городскими ценами на проезд. Своими правами смогут воспользоваться все льготные категории граждан.

[Маленькие маршрутки будут заменены на большие автобусы Мосгортранса?](#)

Ответ:

Ежедневно на самые загруженные магистрали Москвы выезжают более 4,5 тысяч маршруток. Это создает значительную нагрузку на дороги города. Конечно, мы планируем сократить избыточное количество маршруток. Они будут заменены на автобусы различной вместимости, в зависимости от типов маршрута. Есть маршруты, проходящие по узким улицам – там по всем нормативам не могут ходить любые другие автобусы кроме автобусов малой вместимости.

[Учитывает ли реформа интересы перевозчиков?](#)

Ответ:

Новая модель управления **учитывает интересы частных перевозчиков**. Доля рынка частных перевозчиков в автобусных перевозках будет сохранена. Модель сделает их бизнес более стабильным и прогнозируемым – появится надежный источник доход, финансирование будет осуществляться городом в рамках госконтракта.
