**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙТСВА**

**РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН**

**ПРЕСС-РЕЛИЗ**

**24 апреля 2012 года**

|  |  |
| --- | --- |
| **Место проведения:** | Зал заседаний Кабинета министров РТ, 3-й этаж |
| **Время проведения:** | 10:00 |
| **Наименование мероприятия:** | Брифинг «Об опыте в сфере пассажирских перевозок по итогам рабочей поездки делегации Республики Татарстан в Колумбию и Бразилию» |

**Участники поездки:**

|  |
| --- |
| **Сафин Ленар Ринатович** – Министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан |
| **Нигматуллин Рустам Камильевич** – Первый заместитель руководителя Исполнительного комитета по экономике, транспорту, земельным и имущественным вопросам г. Казани |
| **Шайхразиев Василь Гаязович** - Глава муниципального образования г. Набережные Челны |
| **Салихов Мазит Хазипович** – Глава Альметьевского муниципального района |
| **Касымов Ильдус Асгатович** – Глава Бугульминского муниципального района |
| **Батин Сергей Леонидович** – Глава Зеленодольского муниципального района |
| **Метшин Айдар Раисович** – Глава Нижнекамского муниципального района |
| **Галявов Асфан Галямович** – Генеральный директор МУП «Метроэлектротранс» |

**Богота**

В столице Колумбии Боготе участники поездки ознакомились с городской системой автобусных перевозок Transmilenio system и Центром управления и координации данной системы.

Богота – город сопоставимый с Москвой. Транспорт до 2000 года был представлен троллейбусами (причём советского производства ЗиУ-5 и ЗиУ-9) и автобусами. Метрополитена никогда не было.

Ближе к 2000 году руководство города признало, что в дальнейшем необходимо развивать транспортную систему путем организации скоростного автобусного сообщения. В результате была разработана новейшая система транспорта, в которой автобусу отдаётся безусловный приоритет на «вылетных» трассах, а в центре города он идеальным образом интегрируется в пешеходно-прогулочные зоны.

Количество автобусов: 1700 шт.;

Средняя скорость: 28 км/час;

Количество ежедневно перевозимых пассажиров: 1 690 000 чел.:

Средняя ежедневная нагрузка на автобус: 1584 пассажира;

Количество радиальных направлений: 7;

Максимальная пассажирская нагрузка: 45000 чел./час на направлении.

Инвестиционные затраты на строительство (без учёта покупки подвижного состава): 9 млн. евро на км дороги.

Транспортная система полностью изолирована от индивидуального автотранспорта. Пересечения допускаются только на перекрёстках. Все остановки выполнены по принципу «изолированных блоков» с турникетами на входе и платформой на уровне пола высокопольного автобуса.

Применяются только автобусы особо большой вместимости, в том числе и с двумя сочленениями. При любых видах ремонтных работ ширина полосы для движения автобусов не сокращается, вместо выбывших полос выделяются соседние за счёт личного автотранспорта.

Естественно, что такой общественный транспорт является более привлекательным для людей, чем поездки на автомобилях и автобусах по заторам.

**Marco Polo**

Делегация Республики Татарстан посетила один из заводов мирового лидера в производстве автобусов концерна Marco Polo S.A.

Предприятие имеет 4 завода в Бразилии. Помимо этого есть производства в Китае, Индии, Аргентине, Египте, Южной Африке, Колумбии и Мексике. Главным направлением работы концерна Marcopolo являются городские автобусы

На заводе в столице Колумбии делегацию ознакомили с организацией и структурой производства, продемонстрировали оборудование и производственные линии, рассказали о технологии производства, а также презентовали линейку готовой продукции.

**Система скоростных автобусов (Бразилия)**

Построена в 70-х годах она стала основной чертой городского ландшафта. Главный принцип - полосы, предназначенные для движения автобусов и только автобусов (никакого личного транспорта).

Скоростные системы отличаются несколькими особенностями:

1. Трассы проходят по выделенным полосам.

2. На перекрестках автобусы имеют преимущество.

3. Посадка пассажиров производится на уровне пола автобуса.

Остановки оборудованы турникетами, что способствует более быстрой посадки пассажиров в автобус, поскольку проверка покупки билетов осуществляется до посадки.

Некоторые экспресс-линии оборудованы системой умных светофоров, которые при приближении автобусов зажигают зеленый сигнал.

Усовершенствованная инфраструктура пассажирских перевозок автобусных перевозок в совокупности с автобусами повышенной вместимость позволяют перевезти в 4 раза больше пассажиров. Таким образом, 1 автобус - это 300 пассажиров каждые 30 секунд – это 36 тыс. пассажиров в час в одном направлении, что эквивалентно пассажиропотоку в линии метрополитена.

**Куритиба – город с инновационным подходом**

Куритиба — крупнейший город в южной части Бразилии — долгое время страдал от бедности, трущоб, грязных улиц и автомобильных пробок. Но сейчас получил всемирную известность благодаря инновационной транспортной системе (ИТС) «скоростного автобуса» — по сути наземного метро. (*ИТС - это комплекс взаимосвязанных автоматизированных систем, решающих задачи управления дорожным движением, мониторинга и управления работой всех видов транспорта (индивидуального, общественного, грузового), информирования граждан и предприятий об организации транспортного обслуживания на территории региона.)*

Городские автобусы стали основным средством передвижения жителей. При общем числе жителей – 3,25 млн.человек объем дневных перевозок в Куритибе –2,3 млн.пассажиров в день. Т.е. каждое утро 75% жителей города добирается до работы на автобусе. К примеру, город Феникс в США имеет такое же количество жителей, но здесь лишь 1% населения добирается до работы на автобусе.

Продумана система посадки пассажира в автобус: оплата происходит при входе на остановку; большие автобусы с широкими дверями оборудованы откидными трапами, а высота остановки совпадает с уровнем пола автобуса.

В дополнение к выделенной автобусной полосе реализована возможность переключения светофора из автобуса, что обеспечивает им приоритет в движении — все это дает возможность перевозить в среднем втрое больше пассажиров в час и в три раза быстрее, чем в обычных автобусах.

**Участники брифинга:**

1. Николай Владимирович Стукалов – заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства РТ;
2. Рустам Камильевич Нигматуллин – первый заместитель руководителя Исполнительного комитета по экономике, транспорту, земельным и имущественным вопросам г.Казани;
3. Асфан Галямович Галявов – генеральный директор МУП «Метроэлектротранс».