



**АДМИНИСТРАЦИЯ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ХАРЦЫЗСК
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

18 декабря 2025 г.

№ 837 П

Об утверждении Комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики на 2026-2031 годы

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти», Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральным законом от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Законом Донецкой Народной Республики от 29 сентября 2023 г. № 9-РЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Донецкой Народной Республике», руководствуясь Уставом муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики, принятым решением Харцызского городского совета Донецкой Народной Республики первого созыва от 25 октября 2023 г. № 5/1, Положением об Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики, утвержденным решением

Харцызского городского совета Донецкой Народной Республики первого созыва от 10 ноября 2023 г. № 8/3,

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Комплексную схему организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики на 2026-2031 годы.

2. Опубликовать настоящее постановление в сетевом издании Государственная информационная система нормативных правовых актов Донецкой Народной Республики, доменное имя сайта – gisnra-dnr.ru.

3. Заведующему сектором информационно-аналитической деятельности Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики Поляченко Е.А. обнародовать настоящее постановление на официальном сайте муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики, доменное имя сайта - khartsyzsk.gosuslugi.ru.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя главы администрации муниципального образования Захарова О.М.

5. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Врио главы муниципального образования
городского округа Харцызск
Донецкой Народной Республики



Е.В. Поплавский

УТВЕРЖДЕНА

постановлением Администрации
городского округа Харцызск
Донецкой Народной Республики
от 18.12.2025 № 837-П

**Комплексная схема
организации транспортного обслуживания населения
общественным транспортом муниципального
образования городской округ Харцызск
Донецкой Народной Республики на 2026-2031 годы**

г.о. Харцызск
2025 год

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ДОРПРОЕКТ»

УТВЕРЖДЕНА

постановлением Администрации
городского округа Харцызск
Донецкой Народной Республики

от 18.12.2025 № 834-П



ПРОЕКТ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ
ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
НАСЕЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ХАРЦЫЗСК НА 2026-2031 Г.

ЗАКАЗЧИК

Администрация городского округа Харцызск Донецкой
Народной Республики

М.П.

(подпись)

Е. В. Поплавский

(Ф.И.О)

«18» декабря 2025 г.

РАЗРАБОТЧИК

ООО «ДОРПРОЕКТ»

М.П.

(подпись)

В.А. Ковалёва
(Ф.И.О)

«28» ноября 2025 г.

СТАВРОПОЛЬ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

1 Общие положения в области транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики.....	3
2 Система целевых показателей функционирования ПТОП муниципального образования г.о. Харцызск	5
3 Перечень мероприятий по организации транспортного обслуживания населения муниципального образования, на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа всеми видами ПТОП для утверждаемого варианта реализации КСОТ.....	10
4 Требования к проектам и схемам организации дорожного движения на уровне муниципального образования в части организации движения ПТОП	19
5 Предложения по развитию инфраструктуры ПТОП для внесения их в состав мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) муниципального образования	20
6 Графический материал.....	21

1 Общие положения в области транспортного обслуживания населения на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики

1.1 Организация транспортного обслуживания населения является важной задачей местного самоуправления, обеспечивающей мобильность жителей и функционирование городской инфраструктуры.

На территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики (далее – муниципальное образование) данная деятельность осуществляется согласно утвержденным нормативным документами и регламентам.

1.2 Документ планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики утвержден постановлением Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики от 26 апреля 2024 года №76-п.

1.3 Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики утвержден постановлением Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики от 26 апреля 2024 года №77-п.

1.4 Порядок ведения реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок, включающий порядок внесения в указанный реестр сведений об изменении вида регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики утвержден постановлением Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики от 14 марта 2024 года №22-п.

1.5 Тарифы на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в

городском сообщении на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики утверждены постановлением Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики от 22 апреля 2024 года №64-п.

1.6 Тарифы на перевозку пассажиров и багажа городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в городском сообщении на территории муниципального образования городской округ Харцызск Донецкой Народной Республики утверждены постановлением Администрации городского округа Харцызск Донецкой Народной Республики от 24 апреля 2024 года №71-п.

1.7 Таким образом, транспортная система муниципального образования функционирует на основе комплексного нормативного регулирования, охватывающего планирование, ведение реестра маршрутов и установление тарифов, и включает в себя сеть автобусных и троллейбусных маршрутов, обслуживаемую необходимой инфраструктурой.

1.8 Суммарная протяженность муниципальных маршрутов в границах муниципального образования составляет 349,5 км, в том числе: протяжённость автобусных маршрутов – 304,9 км; протяжённость маршрутов городского наземного электрического транспорта – 44,6 км. Перечень и основные характеристики маршрутов представлены в Реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок в г.о. Харцызск.

Протяженность участков УДС, на которых осуществляется движение транспортных средств общего пользования – 73,1 км.

Средняя эксплуатационная скорость на муниципальных маршрутах составляет 25 км/ч. Среднее время оборотного рейса 43 минуты.

1.9 В муниципальном образовании предусмотрены следующие комплексы зданий и сооружений для обслуживания пассажиров и перевозчиков:

а) автостанция «Харцызск» («Автовокзалы Донбасса»): 286700, город Харцызск, улица Октябрьская, дом 32;

б) автостанция «Зугрэс» («Автовокзалы Донбасса»): 286783, город Зугрэс, улица Пригородная, дом 6.

2 Система целевых показателей функционирования пассажирского транспорта общего пользования муниципального образования

2.1 Цель разработки проекта КСОТ состоит в получении документа транспортного планирования реализующие долгосрочные стратегические направления по развитию системы комплексного транспортного обслуживания населения всеми видами пассажирского транспорта общего пользования (ПТОП) на муниципальных маршрутах.

2.2 Обоснование выбора системы целевых показателей КСОТ базируется на результатах комплексного анализа (см. Приложение к комплексной схеме организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом муниципального образования городского округа Харцызск на 2026-2036 год. Отчёт по сбору исходных данных, далее – Приложение к КСОТ). Предлагаемая система индикаторов сформирована как инструмент количественной оценки эффективности планируемых мероприятий и направлена на поэтапное изменение транспортной системы от состояния минимального обеспечения базовых социальных стандартов в режим устойчивого функционирования, соответствующего стратегическим ориентирам территориального развития.

2.3 Перечень целевых показателей включает общие технические показатели работы маршрутной сети, показатели качества транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа, показатели рекомендованные методическими рекомендациями по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации утверждённые протоколом заседания рабочей группы проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 12.08.2019 N ИА-63.

2.4 Из общего анализа существующей ситуации (см. Приложение к КСОТ) видно, что ключевым вызовом для транспортного планирования выступает депопуляционная динамика, зафиксированная на начало 2024 года,

когда численность населения сократилась до 61 700 человек против 79 703 человек в 2023 году. В данном контексте показатель «среднесуточный пассажиропоток» приобретает значение не только операционного параметра, но и индикатора эффективности мер по стимулированию транспортной мобильности и косвенного свидетельства демографической стабилизации.

Поддержание объема перевозок на уровне более 4300 пассажиров в сутки в среднесрочной перспективе и его последующий рост увязывается с прогнозным восстановлением численности населения до 80 696 человек к 2042 году, заложенным в материалах Генерального плана, а также с активизацией экономической деятельности в рамках реализации государственных программ восстановления. Показатель рассчитывается средствами транспортного моделирования в системе PTV VISUM.

2.5 Структура расселения городского округа, характеризующаяся ярко выраженной полицентричностью и включением 17 разрозненных населенных пунктов, предопределяет центральную роль показателя «средние затраты времени на перевозку в общественном транспорте для трудовых поездок в утренний час пик». Высокий коэффициент непрямолинейности маршрутной сети (1,9), значительная протяженность поездок из периферийных населенных пунктов (пгт. Горное, Зуевка) и их дублирование на ряде ключевых коридорах создают объективные предпосылки для увеличения временных затрат. Целевая установка по стабилизации показателя на уровне менее 30 минут (в основном за счет повышения частоты движения ТС) является инструментом повышения конкурентоспособности общественного транспорта относительно личного автомобиля и снижения общих транспортных издержек населения, что критически значимо для сдерживания центростремительных миграционных потоков и сбалансированного развития территории. Показатель рассчитывается средствами транспортного моделирования в системе PTV VISUM.

2.6 Качественные параметры остановочной инфраструктуры, оцененные через показатель «доля остановочных пунктов, соответствующих нормативным показателям», находятся в неудовлетворительном состоянии.

Планомерное доведение этого показателя до 100% к 2036 году является базисом для формирования безопасной и комфортной транспортной среды, непосредственно влияющей на субъективную оценку качества услуги пассажирами.

2.7 Проблемной зоной, по результатам оценки, является «доступность транспортных средств для маломобильных групп населения (далее – МГН)», текущее значение которой равно нулю. Полное отсутствие низкопольного и адаптированного подвижного состава в автобусном и троллейбусном парке системно исключает социально незащищенную часть населения из активной социально-экономической жизни. Поэтапное решение этой проблемы путем обновления парка до 100% является не только началом исполнением норм, но и ключевым элементом формирования инклюзивной городской среды.

2.8 Состояние подвижного состава отражает «доля транспортных средств с превышением установленного заводом-производителем срока службы», составляющая на 2025 г. – 43%. Высокий уровень физического и морального износа парка, особенно троллейбусов (средний срок эксплуатации превышает 30 лет), является прямой причиной низких оценок пассажирами технического состояния (63,9% неудовлетворенных), температурного режима (77,7%) и надежности. Снижение этой доли за счет мероприятий по обновлению подвижного состава является важным условием для повышения регулярности и комфортности перевозок.

2.9 Архаичность системы оплаты проезда фиксируется целевым показателем «оснащенность транспортных средств системой безналичной оплаты», текущее значение которого также равно нулю. Отсутствие современных платежных решений (как минимум банковские карты) снижает удобство для пассажиров (по результатам опроса – 48,6% неудовлетворенных формами оплаты) и затрудняет прозрачный учет доходов и пассажиропотоков. Полная цифровизация расчетов к 2036 году — это необходимый шаг для интеграции транспортной системы округа в общероссийские стандарты.

2.10 Экологическая составляющая развития транспорта оценивается через «долю транспортных средств высоких экологических классов (не ниже

Евро-4)». Тот факт, что весь действующий парк соответствует стандарту не выше Евро-3, создает дополнительную антропогенную нагрузку в условиях планируемого промышленного развития (строительство золоотвала, мукомольных комбинатов). Поэтапное обновление парка транспортных средств до 100% экологичным подвижным составом будет способствовать улучшению качества городской среды и соответствию экологическим требованиям федеральных программ софинансирования.

2.11 Количество транспортных средств, эксплуатируемых на маршрутах и средний интервал обслуживания остановочных пунктов отражают динамику будущего изменения качества транспортного обслуживания, выраженного именно в увеличении числа машин работающих в транспортной системе и повышающих надежность функционирования маршрутной сети.

2.12 Интегральным индикатором эффективности всей маршрутной сети является «средняя скорость сообщения пассажира ПТОП». Поддержание этого показателя на уровне не менее 25 км/ч напрямую коррелирует со временем поездки и является результатом комплексного воздействия таких факторов, как рациональность маршрутизации, состояние улично-дорожной сети, организация дорожного движения и соблюдение расписания.

2.13 С учётом вышеизложенного, предложенная система целевых показателей КСОТ представляет собой сбалансированную конструкцию, обоснованную результатами анализа. Каждый индикатор адресно направлен на ликвидацию конкретных, количественно измеренных проблем транспортной системы г.о. Харцызск. Достижение целевых значений позволит последовательно повысить уровень транспортного обслуживания с минимального на средний, а в долгосрочной перспективе – на высокий, что создаст надежную инфраструктурную основу для реализации стратегических целей социально-экономического развития территории.

В сводной таблице 1 представлены фактические значения отслеживаемых показателей и плановых значения в рамках утверждаемого варианта КСОТ на рассматриваемый период (до 2036 г.).

Таблица 1 – Целевые показатели функционирования ПТОП муниципального образования г.о. Харцызск до 2036 года

№ п/п	Показатель	Единица измерения	Текущее значение	Плановые значения в рамках утверждаемого сценария развития					
			2025 г.	до 2026 г.	до 2027 г.	до 2028 г.	до 2029 г.	до 2030 г.	до 2036 г.
1	2	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Пассажиропоток (среднесуточный)	пасс. в сутки	4312	4312	4320	4350	4650	4700	4750
2	Средние затраты на перевозку в ОТ (поездки с трудовыми целями в утренний час пик)	минут	27,5	25	25	25	25	25	25
3	Доля остановочных пунктов, соответствующих нормативным показателям	%	47	55	65	70	85	100	100
4	Доступность ТС для МГН	%	0	10	20	60	85	95	100
5	Доля подвижного состава в эксплуатации с превышением установленного заводом-производителем срока службы	%	43	43	30	10	10	0	0
6	Оснащенность транспортных средств системой безналичной оплаты проезда	%	0	10	100	100	100	100	100
7	Экологичность ТС: Минимальный экологический класс не ниже Евро-4	%	0	10	40	60	70	85	100
8	Количество ТС, эксплуатируемого на муниципальных маршрутах	ед.	16	20	23	24	24	26	26
9	Средний интервал обслуживания (среднесуточный)	мин	45	45	40	40	40	40	40
10	Средняя скорость передвижения пассажира ПТОП	км/час	25	25	26	26	26	26	26

3 Перечень мероприятий по организации транспортного обслуживания населения муниципального образования, на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа всеми видами ПТОП для утверждаемого варианта реализации КСОТ

3.1 Утверждаемый сценарий КСОТ – предполагает формирование устойчивой транспортной системы, работающей в том числе с учетом возможного отказа системы электротранспорта и нацелен на формирование отказоустойчивой транспортной системы, способной функционировать в условиях бюджетных ограничений Основан на приоритете «стабилизации и управляемого развития». Данный сценарий предполагает проведение целенаправленной оптимизации маршрутной сети, включая обновление подвижного состава умеренными темпами и изменение интервалов движения с целью минимизации ожидания пассажирами ТС. Ключевым элементом является разработка и реализация плана постепенного допущения автобусного парка (при его обновлении) современными автобусами (Евро-4), в том числе с учетом необходимости обслуживания маломобильных групп населения. Инфраструктурные мероприятия сосредоточены на базовое приведение в нормативное состояние критически важных объектов: основных остановочных пунктов, разворотных площадок. Этот сценарий позволяет значительно повысить уровень качества транспортного обслуживания, обеспечив надежную связность территории при оптимизации эксплуатационных расходов.

3.2 Реализация утверждаемого сценария направлена на достижение целевых показателей, обеспечивающем переход к повышенному уровню качества транспортного обслуживания населения муниципального образования, в рамках которого предусматривается:

– планомерное сокращение доли подвижного состава с превышением срока службы и поэтапное повышение доступности ТС для МГН;

- оптимизация маршрутной сети и интервалов движения, которая позволит стабилизировать средние затраты времени на поездку;
- целенаправленное обновление инфраструктуры, которое обеспечит рост доли нормативно обустроенных объектов транспортной инфраструктуры (остановочных пунктов) до 100%.

3.3 Итоговый перечень мероприятий, соответствующий утверждаемому варианту КСОТ содержит следующие группы мероприятий:

- по строительству и реконструкции объектов, обеспечивающих функционирование ПТОП в муниципальном сообщении;
- по организации новых муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, изменению характеристик маршрутов (в том числе вида транспорта, трассировки маршрута, класса и вместимости подвижного состава, режима работы и интервалов движения), отмене существующих маршрутов (при необходимости), включая предложения по содержательной части плановой и эксплуатационной документации маршрутов автомобильного и наземного городского электрического транспорта, предусмотренной действующим законодательством;
- по закупке подвижного состава для эксплуатации на муниципальных маршрутах.

3.4 Сводный перечень мероприятий по организации транспортного обслуживания населения муниципального образования, на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа всеми видами, в рамках утверждаемого варианта КСОТ представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Перечень мероприятий по организации транспортного обслуживания населения муниципального образования, на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа всеми видами ПТОП

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб. ¹	Год или период реализации
1	Мероприятия по строительству и реконструкции объектов, обеспечивающих функционирование ПТОП в муниципальном сообщении				
1.1	Реконструкция автовокзала в г. Харцызск	Параметры на основе проектной документации	Республиканский бюджет	20 000	2030
1.2	Реконструкция автовокзала в г. Зугрэс	Параметры на основе проектной документации	Республиканский бюджет	15 000	2030
1.3	Строительство автостанции в пгт. Зуевка	Параметры на основе проектной документации	Республиканский бюджет	20 000	2032
1.4	Реконструкция тяговой подстанции троллейбуса	Параметры на основе проектной документации	Республиканский бюджет	20 000	2025 – 2026
1.5	Восстановление контактной сети троллейбуса на ул. Филатова	Восстановление 2 км двухпутной линии контактной сети	Республиканский бюджет	12 000	2025 – 2026
1.6	Реконструкция 4 отстойно-разворотных площадок подвижного состава наземного пассажирского транспорта: «Промышленный район» (г. Харцызск, ул. Филатова), «Железнодорожный вокзал» (г. Харцызск, ул. Вокзальная), «Депо» (г. Харцызск, ул. 40 лет Освобождения Украины) и «Зугрэс-2» (ул. 60 лет Октября)	Параметры на основе проектной документации	Республиканский бюджет	10 000	2030 – 2036
1.7	Обустройство 10 новых остановочных пунктов	Разработка ПСД и реализация проекта по обустройству остановочных пунктов	Республиканский бюджет	2 008	2026-2029

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб. ¹	Год или период реализации
1.8	Обустройство и приведение в нормативное состояние 80 остановочных пунктов (47 первая очередь, 33 вторая очередь)	Размещение ТСОДД и приведение к нормативному состоянию в соответствии с ПОДД	Бюджет муниципалитета	37 192	2030 – 2036
2	Мероприятия по организации новых муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа, изменению характеристик маршрутов (в том числе вида транспорта, трассировки маршрута, класса и вместимости подвижного состава, режима работы и интервалов движения), отмене существующих маршрутов (при необходимости)				
2.1	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту троллейбуса №1	Большой класс, 4 ТС, в т.ч. 1 резерв	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.2	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту троллейбуса №2	Большой класс, 3 ТС, в т.ч. 1 резерв	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.3	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным маршруту троллейбуса №4	Большой класс, 4 ТС, в т.ч. 1 резерв	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.4	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №1	Установить основное количество ТС – 3. Продлить время работы маршрута до 21:00. Установить резервное количество ТС – 1. Интервал без изменений	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.5	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №2	Установить основное количество ТС – 4. Продлить время работы маршрута до 21:00. Интервал без изменений	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб.¹	Год или период реализации
2.6	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №3	Установить основное количество ТС – 2. Продлить время работы маршрута до 21:00. Сократить интервал движения до 30 минут в период с 6:00 до 12:00, с 15:00 до 19:00. Организовать рейсы в выходные и праздничные дни. Установить резервное количество ТС – 1.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.7	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №4А	Установить основное количество ТС – 2. Сократить интервал движения до 20 минут в период с 6:00 до 12:00, с 15:00 до 19:00. Продлить время работы маршрута в дневные часы с 12:00 до 16:00, с 18:00 до 21:00.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2027
2.8	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №5/4	Установить основное количество ТС - 2. Сократить интервал движения до 20 минут в период с 6:00 до 12:00, с 15:00 до 19:00.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб.¹	Год или период реализации
		Продлить время работы маршрута до 21:00. Установить резервное количество ТС – 1.			
2.9	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №5	Установить основное количество ТС – 2. Продлить время работы маршрута до 21:00. Интервал – 20 минут	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.10	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №6	Установить вид регулярных перевозок по регулируемому тарифу.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.11	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №7А	Возобновить работу маршрута в соответствии с Реестром маршрутов регулярных перевозок. Установить основное количество ТС – 2. Интервал – 60 минут	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.12	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №10	Организовать рейсы в выходные и праздничные дни.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.13	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №11	Установить вид регулярных перевозок по регулируемому тарифу.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
2.14	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №12	Установить вид регулярных перевозок по регулируемому тарифу.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2027

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб. ¹	Год или период реализации
		Установить основное количество ТС – 2. Продлить время работы маршрута до 21:00. Сократить интервал движения до 30 минут в период с 6:00 до 12:00, с 15:00 до 19:00. Установить резервное количество ТС – 1.			
2.15	Организация регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальному маршруту автобуса №13	Установить вид регулярных перевозок по регулируемому тарифу. Сократить интервал движения до 45 минут в период с 6:00 до 12:00, с 15:00 до 19:00. Организовать рейсы в выходные и праздничные дни. Установить резервное количество ТС – 1.	Бюджет муниципалитета	Уточняется на стадии заключения контракта	2026
3	Мероприятия по закупке подвижного состава для эксплуатации на муниципальных маршрутах²				
3.1	Приобретение подвижного состава с целью обеспечение бесперебойности движения автобусов (формирование резерва и расширение транспортного предложения для обслуживания маршрутов автобуса №№ 1, 3, 7А)	Автобус среднего класса – 4 ед.	Республиканский бюджет	26 000	2025

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб.¹	Год или период реализации
3.2	Приобретение подвижного состава с целью обеспечение бесперебойности движения автобусов (формирование резерва и расширение транспортного предложения для обслуживания маршрута автобуса № 5/4)	Автобус среднего класса – 2 ед.	Республиканский бюджет	13 000	2026
3.3	Приобретение подвижного состава с целью обеспечение бесперебойности движения автобусов (формирование резерва и расширение транспортного предложения для обслуживания маршрута автобуса № 2)	Автобус среднего класса – 3 ед.	Федеральный бюджет	19 500	2026
3.4	Приобретение подвижного состава с целью обеспечение бесперебойности движения автобусов (формирование резерва и расширение транспортного предложения для обслуживания маршрута автобуса № 12)	Автобус среднего класса – 2 ед.	Республиканский бюджет	13 000	2027
3.5	Приобретение подвижного состава с целью обеспечение бесперебойности движения автобусов (формирование резерва и расширение транспортного предложения для обслуживания маршрута автобуса № 4А)	Автобус среднего класса – 1 ед.	Федеральный бюджет	6 500	2027
3.6	Приобретение подвижного состава с целью обеспечение бесперебойности движения автобусов (формирование резерва и расширение транспортного предложения для обслуживания маршрута автобуса № 13)	Автобус среднего класса – 2 ед.	Республиканский бюджет	13 000	2028
3.7	Приобретение подвижного состава с целью обновления до целевых значений.	Автобус среднего класса – 1 ед.	Федеральный бюджет	6 500	2029
3.8	Приобретение подвижного состава с целью обновления до целевых значений	Автобус среднего класса – 11 ед.	Федеральный бюджет	71 500	2029

№ п/п	Название мероприятия	Параметры	Источник финансирования	Стоимость реализации, тыс. руб. ¹	Год или период реализации
Дополнительные организационные мероприятия					
4.1	Оснащение терминалами безналичной оплаты всех ТС на муниципальных маршрутах	100% ТС	Бюджет муниципалитета	По результатам оценки поставщика услуги	2026 - 2027
4.2	Обеспечение информирования пассажиров о расписаниях и изменениях в работе маршрутов в сети «Интернет» и на остановочных павильонах	100% павильонов, создание оф. источника об информировании населения в сети интернет	Бюджет муниципалитета	По результатам оценки поставщика услуги	2026
4.3	Организация ревизий по соблюдению расписаний и состояния подвижного состава (уборка салона, исправность оборудования, работа терминала безналичной оплаты, кондиционирование салона ТС) со стороны заказчика перевозок по маршрутам по регулируемым тарифам	Контроль не реже 1 раза в неделю	Бюджет муниципалитета	На основании фактически понесенных организационных затрат	2026 - 2036

¹ Расчетная стоимость мероприятий по реконструкции автовокзалов была определена на основе анализа открытых данных о государственных закупках, размещенных на официальном портале ЕИС (<https://zakupki.gov.ru>). Для формирования обоснованной оценки был изучен ряд завершенных контрактов на реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры сопоставимой площади и сложности, реализованных в период с 2022 по 2024 год. Для каждого объекта был проведен целевой поиск релевантных аналогов. Ключевыми критериями отбора выступили: вид работ (комплексная реконструкция зданий автовокзалов), функциональное назначение объекта, а также схожий объем работ (укрепление конструкций, замена инженерных сетей, отделка помещений, обустройство привокзальной территории). На основе анализа нескольких контрактов, например, на реконструкцию автовокзалов в городах с аналогичной численностью населения, был выявлен средний ценовой диапазон стоимости подобных проектов.

² Уточненные параметры вида и класса приобретаемого подвижного состава представлен в разделе 4.1.3 «Мероприятия по закупке подвижного состава для эксплуатации на муниципальных маршрутах» представленные в материалах к обоснованию вариантов проектирования КСОТ.

4 Требования к проектам и схемам организации дорожного движения на уровне муниципального образования в части организации движения ПТОП

4.1 При разработке проектов и схем организации дорожного движения в части организации движения маршрутного транспорта на муниципальном уровне необходимо ориентироваться на перспективные решения, заложенные в комплексную схему организации дорожного движения (КСОДД). Эти решения касаются развития линейной инфраструктуры для выбранного сценария, которая должна быть оснащена необходимыми техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД). Все новые ТСОДД должны быть отражены в проектной документации в соответствии с действующими на территории Российской Федерации нормами.

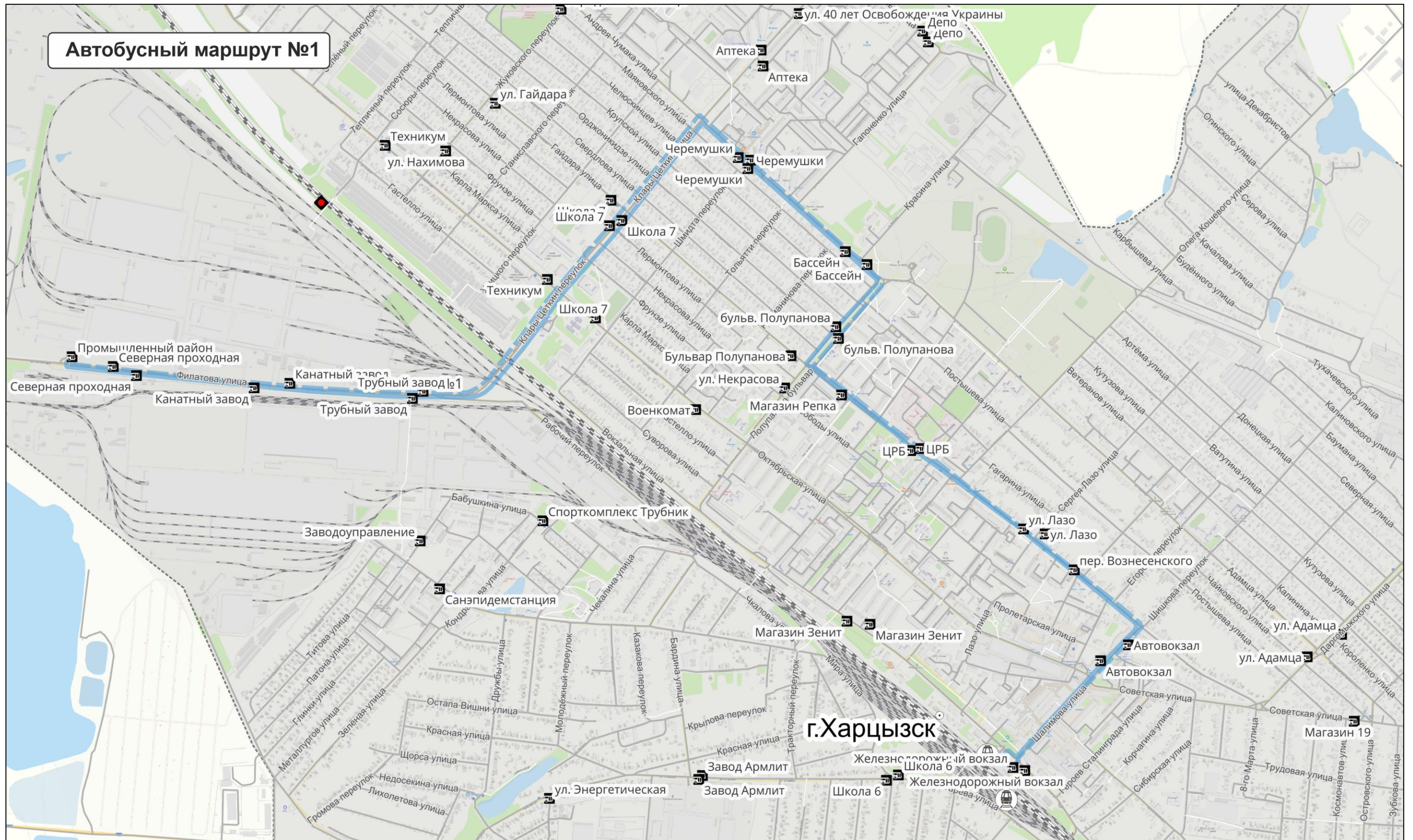
Проведенный в КСОДД анализ показал, что введение выделенных полос для маршрутного транспорта нецелесообразно из-за существующего уровня интенсивности движения и технических параметров дорог. Кроме того, оценка параметров движения маршрутных транспортных средств и условий их движения на маршрутах выявила, что значительных потерь времени из-за задержек не наблюдается. Следовательно, потребность в организации выделенных полос на территории муниципального образования отсутствует.

Обустройство заездных карманов на УДС в соответствии с требованиями п. 5.3.3.2 - 5.3.3.4 ГОСТ 52766-2007 и п. 5.2.20, п. 6.24 СП 396.1325800 для остановочных пунктов, должно производиться согласно требованиям действующих нормативных документов. По данным КСОДД в г. Харцызск создание на системной основе заездных карманов не требуется. Решение об адресном оборудовании заездного кармана принимается индивидуально для каждой конкретной остановки в процессе разработки проектов организации дорожного движения на территории муниципального образования.

5 Предложения по развитию инфраструктуры ПТОП для внесения их в состав мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) муниципального образования

В настоящее время на территории муниципального образования отсутствует утвержденная ПКРТИ. При разработке ПКРТИ предложения утверждаемого сценария КСОР должны быть интегрированы в разрабатываемый документ. В составе ПКРТИ требуется отразить основные мероприятия, заложенные в КСОР с указанием сроков их реализации и источников финансирования.

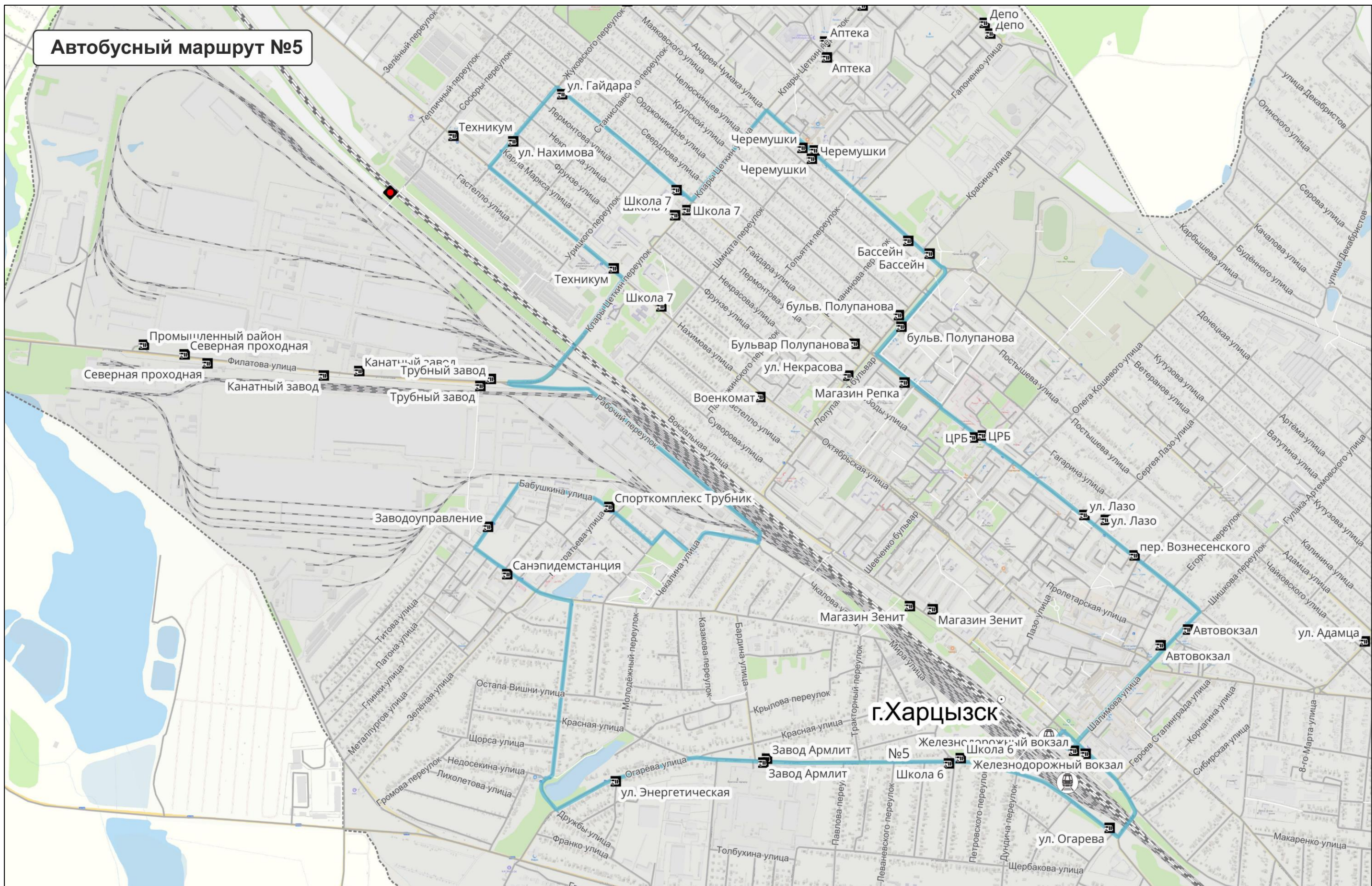
6 Графический материал

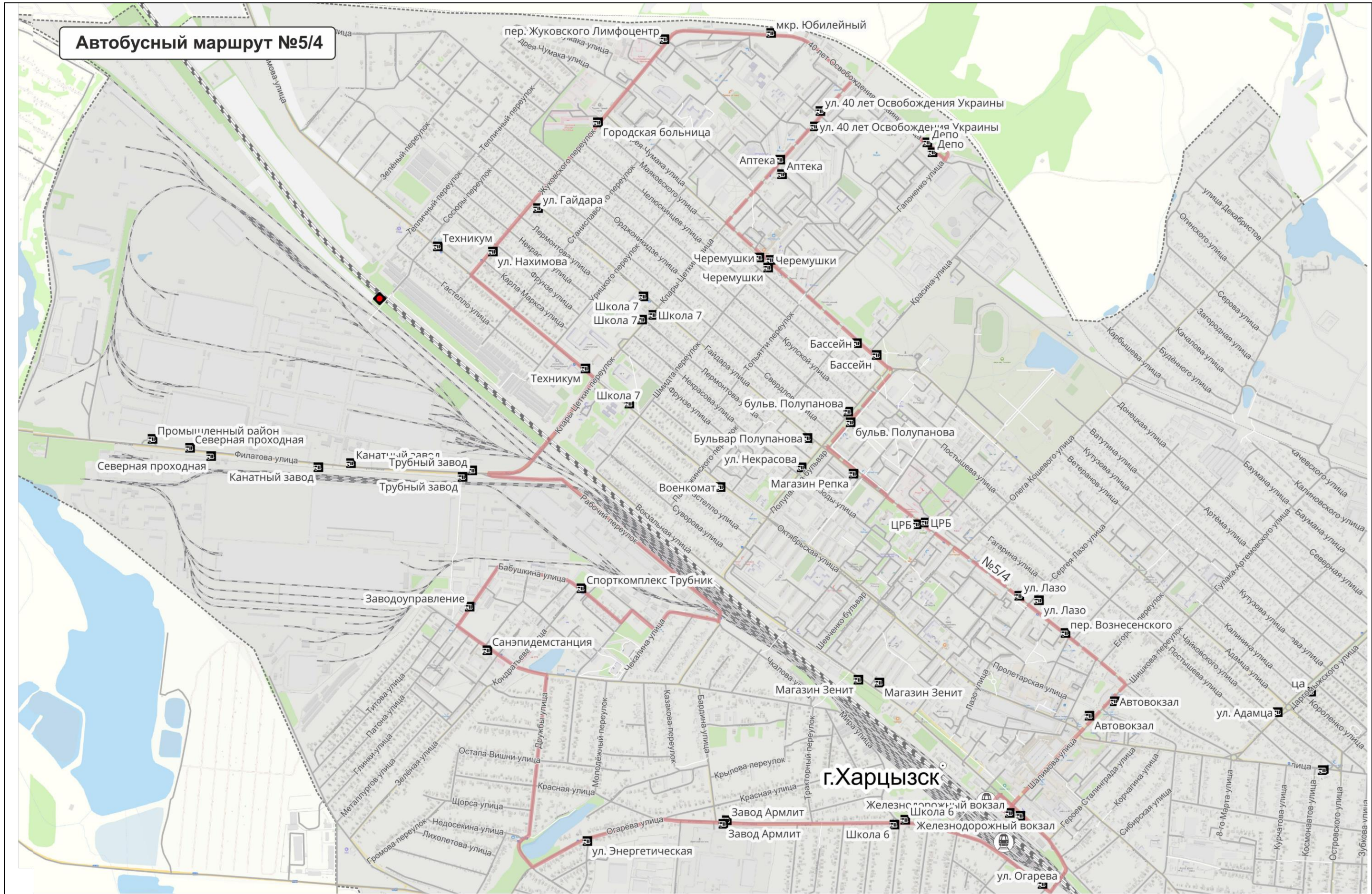


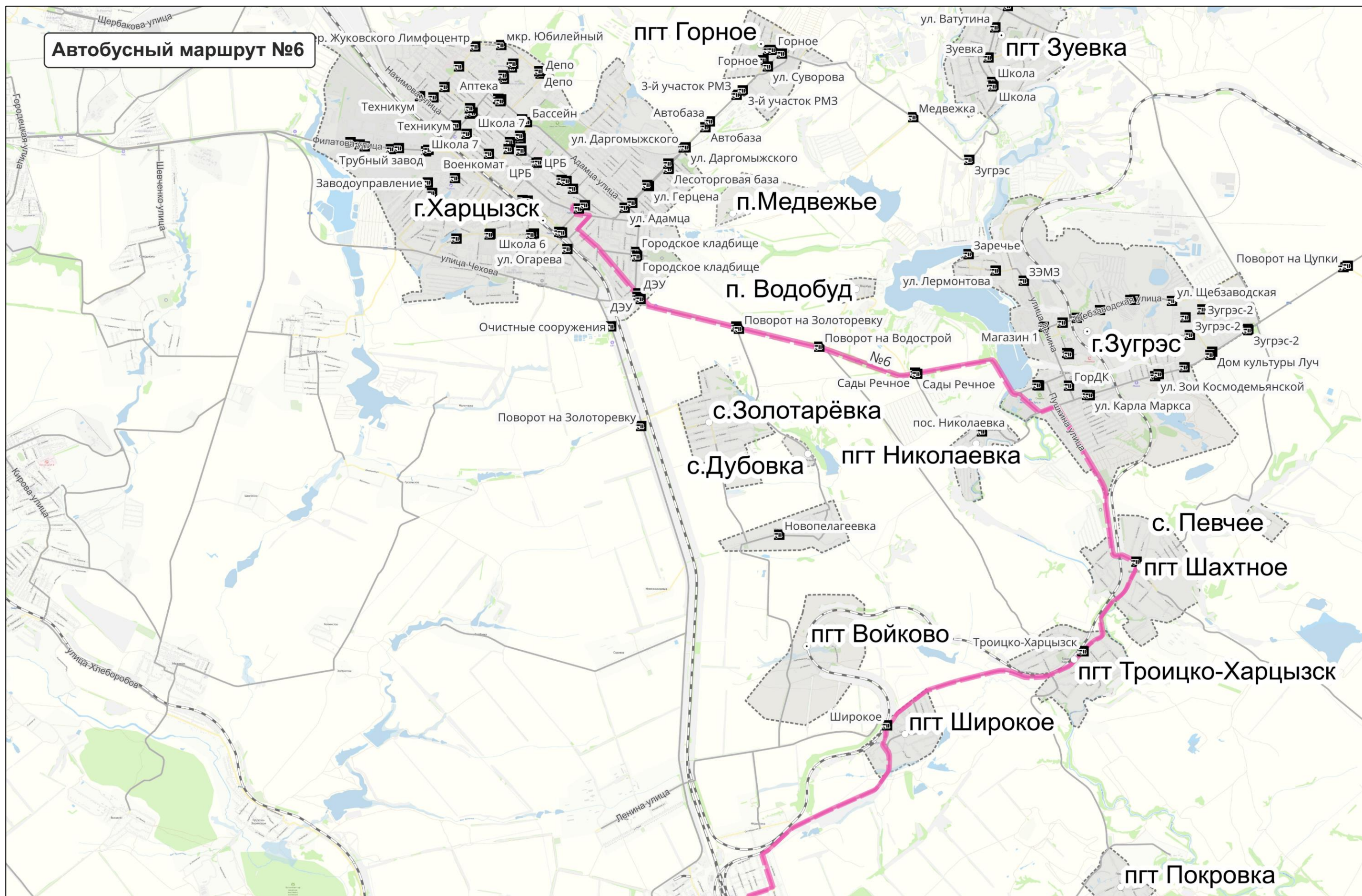
[illegible]

[illegible]



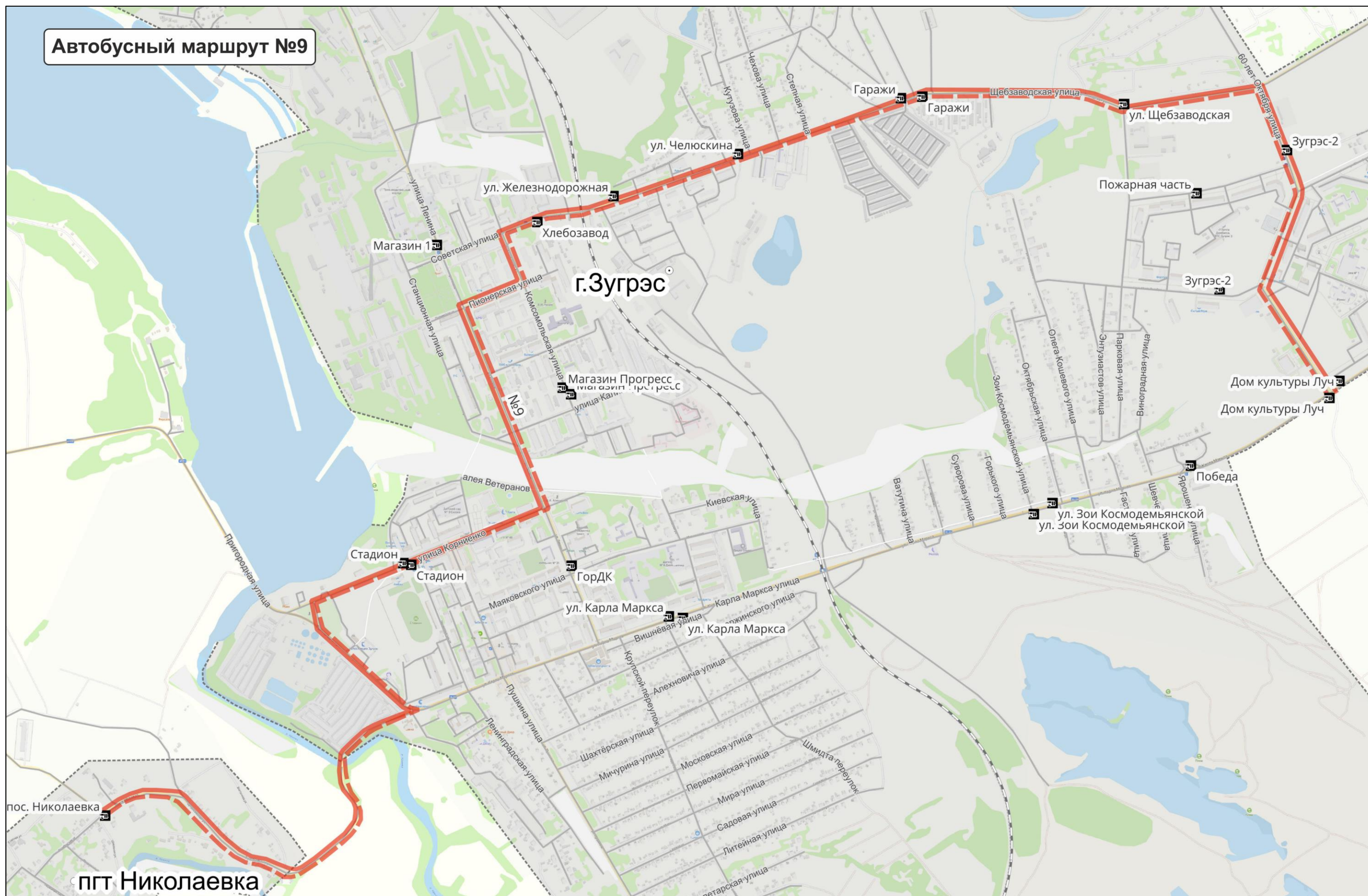




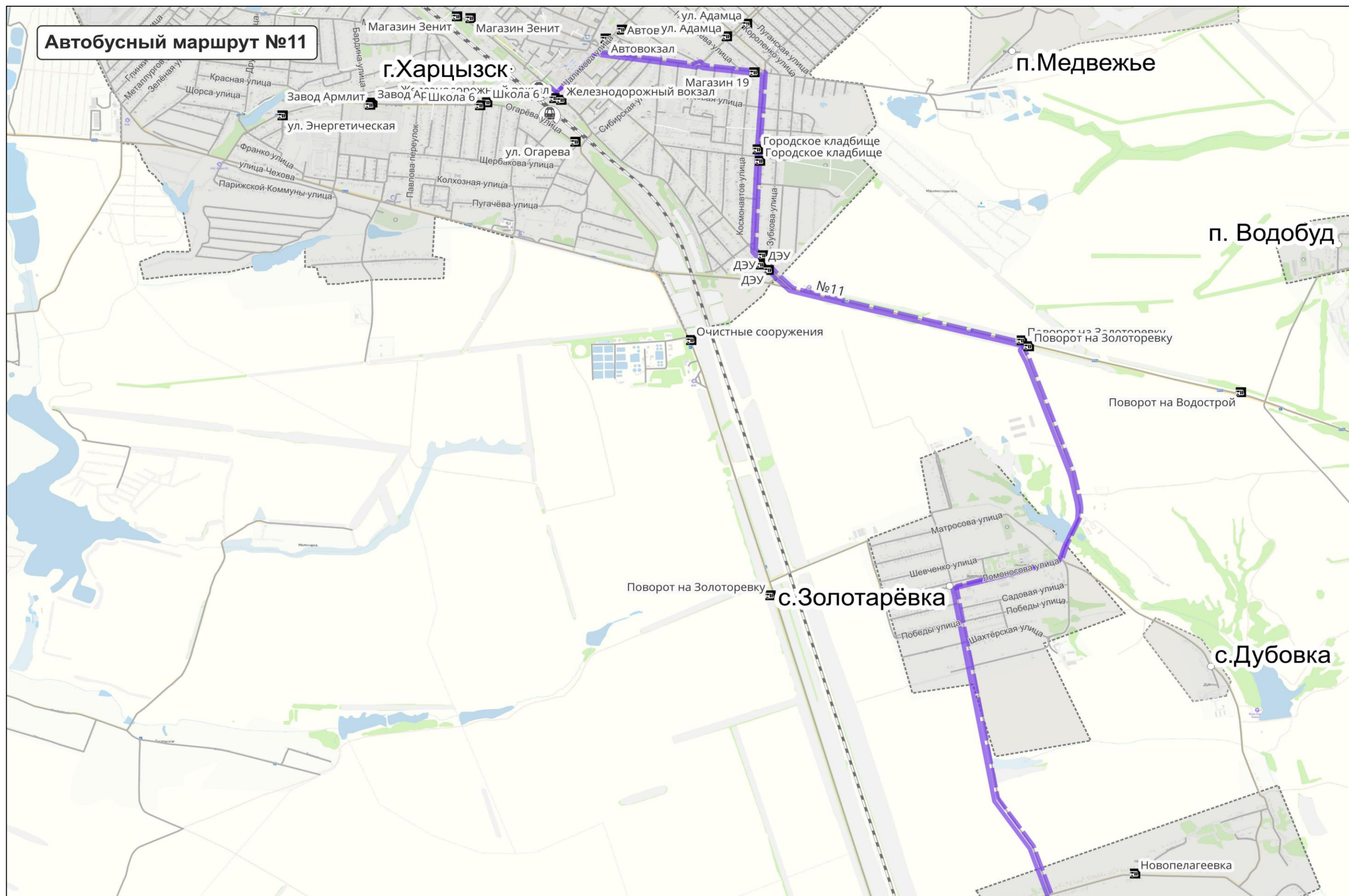




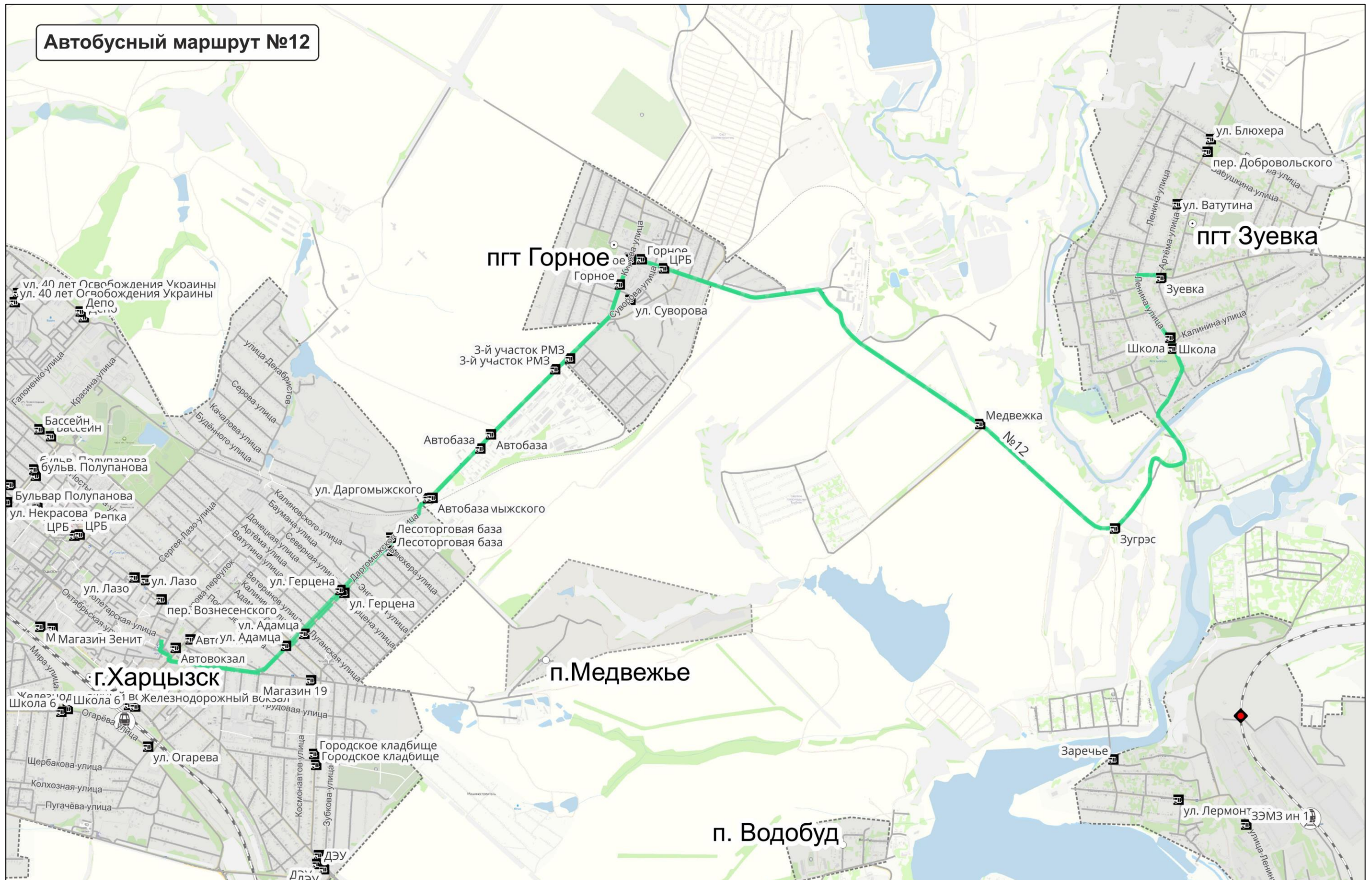


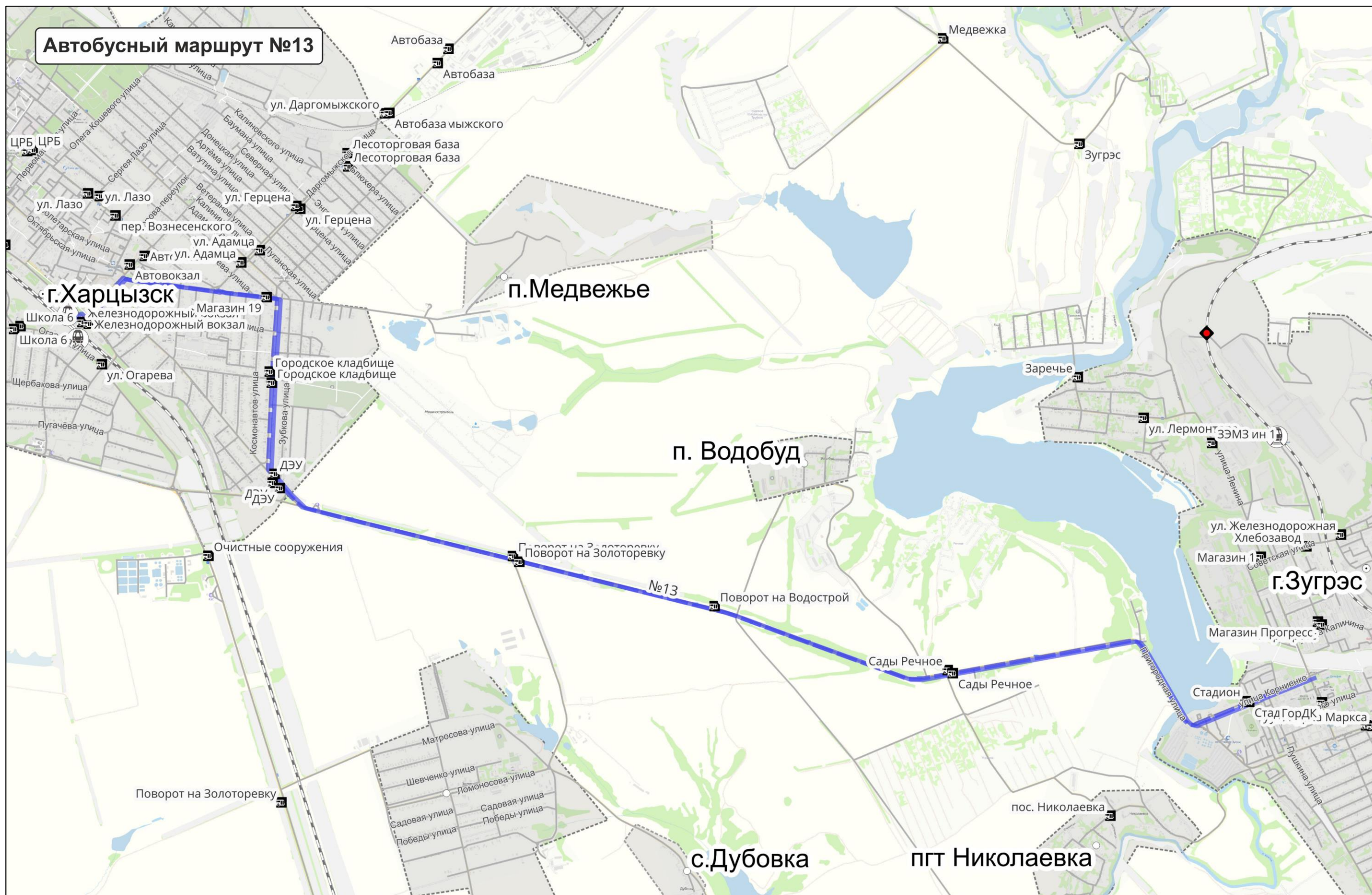






Автобусный маршрут №12







Троллейбусный маршрут №2

