

Якутск

Транспорт и дорожное хозяйство

1. Что наиболее значительное удалось сделать в 2025 году?

Дорожная инфраструктура:

- Приведено в нормативное состояние 13,63 км улично-дорожной сети (12,30 км индикаторных объектов + 1,33 км внеиндикаторных). Всего на 01.01.2026 приведено в нормативное состояние 85 % дорог.
- Обустроено 2,51 км тротуаров и 0,986 км велодорожек.
- Установлено 86 опор и 95 светильников уличного освещения (общая протяженность новых линий — 2,0 км).
- Выполнено ямочное ремонтное обслуживание — 116 162 м², санация трещин — 80 749 м².
- Проведена инструментальная диагностика 264 км дорожной сети.

Общественный транспорт:

- Приобретено 50 автобусов среднего класса марки VolgaBus 5270GN (северная комплектация: двойное остекление, дополнительные отопители, КПП, АКПП) на условиях лизинга для частных перевозчиков.
- Обеспечена перевозка 39 млн пассажиров (33 млн — частные перевозчики, 6 млн — МУП «ЯПАК»).
- Достигнут высокий уровень исполнения графиков движения: МУП «ЯПАК» — 97,5%, НО «Союз Авто» — 85,95% (рост на 7,65% к 2024 г.).
- Установлено 10 новых «тёплых» автобусных остановок (всего в городе функционирует 61 остановка), критически важных для комфортного ожидания транспорта при средней январской температуре −38°C.

Безопасность дорожного движения:

- Устранены аварийно-опасные участки у образовательных учреждений (установлены искусственные неровности, пешеходные переходы).
- Установлены дорожные знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» в 83 местах съездов/выездов, а также обустроены камеры фото-видеофиксации правонарушений по отношению к тяжеловесным и крупногабаритным транспортным средствам по пяти направлениям.

Интеллектуальная транспортная система:

Развитие ИТС направлено на повышение эффективности дорожного движения за счет:

- Координированного управления светофорами на смежных перекрестках («зеленая волна»).
- Адаптации режимов работы светофоров (циклограмм) под реальную интенсивность транспортного потока.
- Снижения задержек транспортных средств и уровня заторов.
- Повышения пропускной способности магистралей и безопасности пешеходов.

Общий уровень интеграции и контроля компонентов системы:

- Камеры видеонаблюдения: 46 из 65
- Дорожные контроллеры: 26 из 44
- Детекторы транспорта: 56 из 78

2. Какие наиболее трудные проблемы не удалось решить в прошедшем году?

Финансирование:

- Сокращение бюджета на дорожную отрасль: –30% в 2025 г. к уровню 2024 года и планируемое –8,5% в 2026 г. к 2025 г.
- Недостаточное финансирование для достижения целевого показателя 85% нормативного состояния дорог, а также для устранения аварийно-опасных участков.

Коммунальная техника:

- Критическая нехватка спецтехники для зимнего содержания УДС: основной подрядчик АО «Якутдорстрой» испытывает дефицит техники для уборки снега и противогололедных мероприятий. В зимний период 2024/2025 гг. вывезено 533 620 м³ снега при недостаточной технической оснащенности парка, что замедляет реагирование на погодные аномалии.

Подвижной состав:

- Значительная доля автопарка частных перевозчиков представлена устаревшими автобусами ПАЗ, не соответствующими требованиям эксплуатации в условиях Крайнего Севера (низкая вместимость, отсутствие северной комплектации, высокий расход топлива, частые простои в морозы).
- Очень высокая лизинговая нагрузка - 65% от месячной валовой выручки маршрута в 450 000 руб. при средней стоимости автобуса 15,88 млн руб. и ежемесячном платеже 296,17 тыс. руб., а также учитывая расходы на содержание данной техники, что делает эксплуатацию экономически непривлекательной без господдержки.

Интеллектуальная транспортная система:

- Критическая ситуация с ИТС: неисправны 19 из 65 камер, 18 из 44 контроллеров светофоров, 16 из 78 детекторов. Основная причина — повреждения линий связи и электропередач с последующим замерзанием оборудования при отрицательных температурах.

3. Какие задачи стоят в 2026 году?

Дорожное хозяйство:

- Привести в нормативное состояние не менее 15 км улично-дорожной сети.
- Завершить строительно-монтажные работы по 7 переходящим объектам.
- Начать реализацию 15 новых индикаторных объектов общей протяженностью 21,964 км.
- Устранить аварийно-опасные участки.

Общественный транспорт:

- Приобрести порядка 30 новых автобусов большого и среднего класса.
- Обеспечить 95% и выше исполнение графиков движения общественного транспорта.
- Внедрить механизмы льготного лизинга с субсидированием 50% лизинговых платежей для маршрутов с социальной нагрузкой.
- Сформировать норматив максимальной лизинговой нагрузки — не более 5% от годовой выручки на маршрут.

Инфраструктура:

- Установить дополнительные «тёплые» остановки.
- Восстановить работоспособность светофорных объектов, детекторов и камер видеонаблюдения.

4. Какую помощь и содействие, на Ваш взгляд, может оказать АСДГ в решении стоящих проблем в рамках своих компетенций?

1. Формирование методических рекомендаций по расчёту экономически обоснованной лизинговой нагрузки на маршрут с учётом климатических условий Крайнего Севера и социальной значимости маршрутов;

2. Разработка типовых соглашений о предоставлении муниципальных гарантий и субсидий лизинговым компаниям для снижения процентных ставок по договорам лизинга подвижного состава;

3. Содействие в привлечении федерального финансирования на закупку коммунальной техники для зимнего содержания УДС в условиях вечной мерзлоты (снегоуборочные машины, ПГМ-оборудование);

4. Организация экспертного сопровождения при разработке нормативов содержания дорожной сети в условиях экстремального климата.

5. Укажите, пожалуйста, наиболее важные и актуальные, с Вашей точки зрения, вопросы для обсуждения их на мероприятиях АСДГ по обмену опытом.

1. Механизмы снижения лизинговой нагрузки на маршруты общественного транспорта: опыт субсидирования процентных ставок, муниципального лизинга, создания транспортных кооперативов перевозчиков.

2. Организация зимнего содержания УДС в условиях вечной мерзлоты: требования к спецтехнике, нормативы расхода ПГМ-материалов, особенности уборки снега при температурах ниже -40°C .

3. Реализация «зелёной волны» в городах с низкой плотностью трафика: адаптация ИТС для городов Дальнего Востока с учётом сезонных колебаний интенсивности движения.

4. Экономическая модель обновления парка ПАЗ: расчёт окупаемости замены устаревшего подвижного состава с учётом снижения эксплуатационных расходов в условиях Крайнего Севера.

5. Правовые механизмы изъятия самозахватов прилегающих территорий для расширения проезжей части и обустройства тротуаров.

6. Укажите, пожалуйста, наиболее важные и актуальные, с Вашей точки зрения, темы и вопросы для включения их в образовательную программу курсов повышения квалификации (учебных курсов для муниципальных служащих) специалистов данной отрасли.

1. Экономика общественного транспорта в условиях Крайнего Севера: расчёт тарифов с учётом климатических надбавок, определение социальной нагрузки маршрута, механизмы компенсации убытков перевозчикам.

2. Лизинговые схемы обновления подвижного состава: расчёт лизинговой нагрузки на маршрут, структурирование сделок с субсидированием, налоговые аспекты лизинга для муниципальных перевозчиков.

3. Техническое нормирование содержания УДС в условиях вечной мерзлоты: разработка нормативов по видам работ, расчёт потребности в спецтехнике, контроль качества зимнего содержания.

4. Цифровизация дорожного хозяйства: внедрение ГЛОНАСС/GPS-мониторинга спецтехники, системы контроля качества дорожных работ, интеграция ИТС с системами управления городом.

5. Управление конфликтами при реализации дорожных проектов: взаимодействие с жителями при реконструкции улиц, урегулирование самозахватов, работа с бизнесом при ограничении парковок.