



Результаты апробации в Калининграде и Казани социального стандарта транспортного обслуживания населения, утвержденного Министерством транспорта Российской Федерации

ЕКАТЕРИНА БРЯЗГИНА

заместитель генерального директора по управлению проектами
ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»



Социальный стандарт

Показатели доступности

- Территориальная доступность остановочных пунктов
- Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных групп населения
- Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения
- Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок
- Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов
- Частота обслуживания остановочных пунктов

Показатели надежности

- Соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок

Показатели комфортности

- Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров
- Уровень шума в салоне транспортных средств
- Температура в салоне транспортных средств
- Соблюдение норм вместимости
- Количество пересадок
- Экологичность

Принципы стандарта:

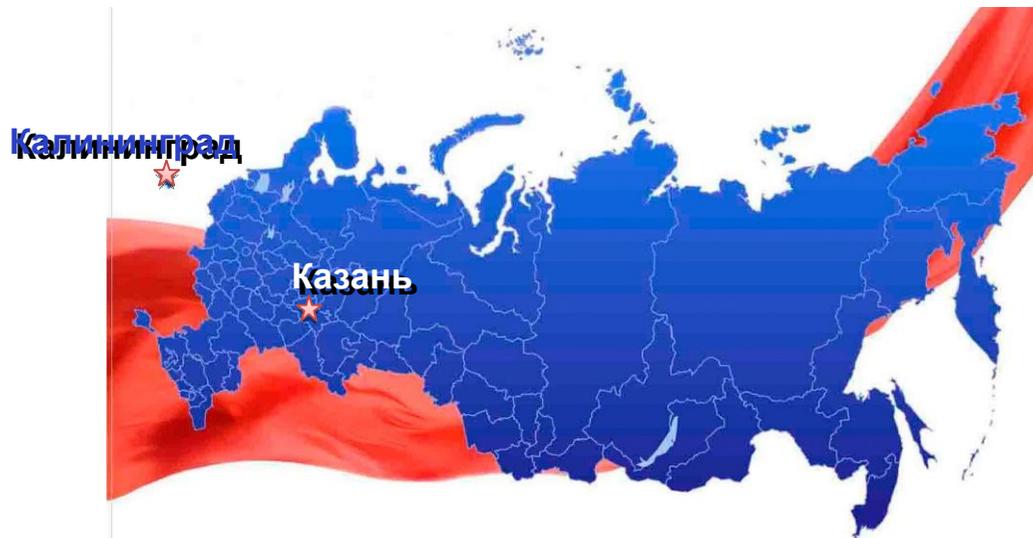
- Универсальность показателей
- Приоритет пассажира
- Двусторонний контроль

ЦЕЛЬ

- Апробация методики оценки качества транспортного обслуживания населения, определяемой социальным стандартом транспортного обслуживания населения, утвержденным Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. N-НА-19-р (далее – Стандарт)

ЗАДАЧИ

- Расчет показателей Стандарта на примере г. Калининграда и г. Казани
- Рекомендации по уточнению показателей Стандарта



РЕЗУЛЬТАТЫ АПРОБАЦИИ СОЦИАЛЬНОГО СТАНДАРТА В КАЛИНИНГРАДЕ И КАЗАНИ



Значение интегральной оценки
уровня качества транспортного
обслуживания:

■ Калининград: **81** балл из 120
возможных

■ Казань: **95** балла из 120
возможных

Результаты апробации

1. Подходы, заложенные в Стандарте
эффективны и применимы для
объективной оценки уровня качества
транспортного обслуживания

2. Сформулирован **перечень**
рекомендаций по улучшению отдельных
показателей и положений Стандарта

3. Выявлена объективная потребность в
разработке и закреплении методологии,
описывающей порядок проведения
обследований и расчетов по ряду
показателей

2017 г.



Этапы апробации

- Сбор исходных данных
- Проведение кабинетных и натурных обследований
- Расчет показателей Стандарта

ПОКАЗАТЕЛИ, РАССЧИТЫВАЕМЫЕ В РАМКАХ КАБИНЕТНОГО ОБСЛЕДОВАНИЯ

■ **территориальная доступность
остановочных пунктов**

Необходимая исходная информация

Перечень остановочных пунктов с координатами для использования в геоинформационных системах (например, ESRI ArcGIS, QGIS), адреса индивидуальных/многоквартирных жилых домов, объектов здравоохранения, торговли, терминалов внешнего транспорта

■ **ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок**

Информация о тарифном меню, статистические данные о среднедушевом доходе населения

■ **соблюдение расписания маршрутов**

Данные о соблюдении расписания маршрутов перевозчиками

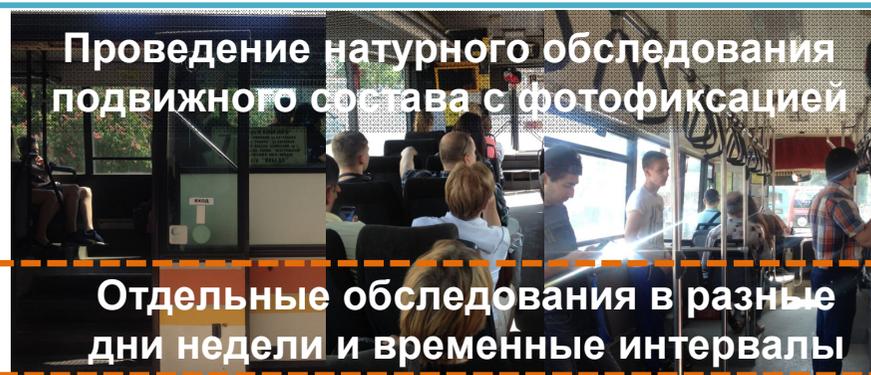
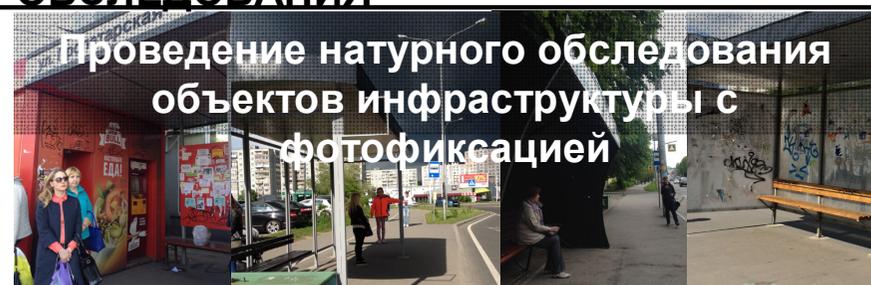
■ **доля транспортных средств
высоких экологических классов**

Данные о структуре подвижного состава в разрезе экологических классов

ПОКАЗАТЕЛИ

- Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных граждан
- Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов
- Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения
- Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров
- Соблюдение норм вместимости

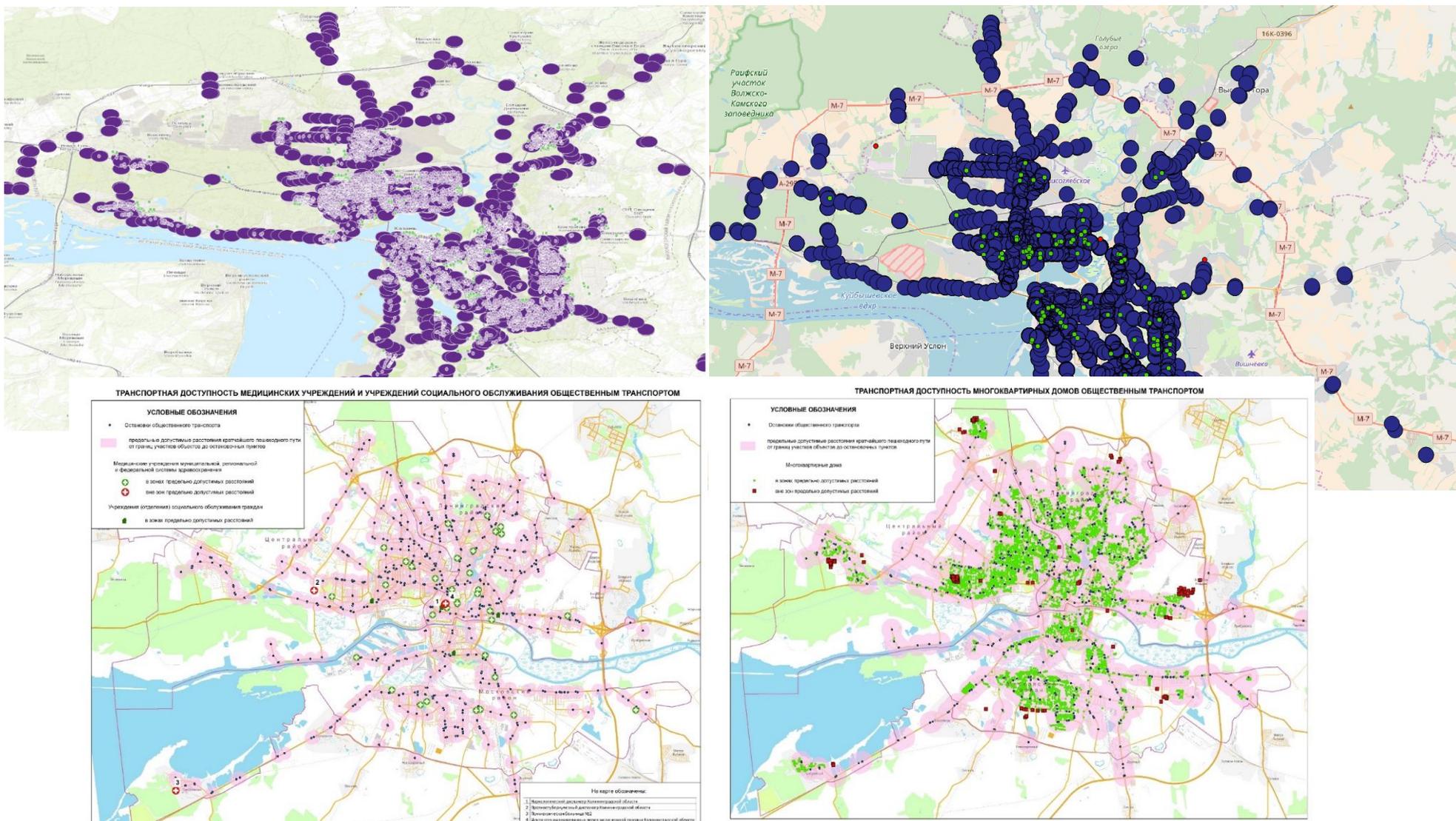
НЕОБХОДИМЫЕ НАТУРНЫЕ ОБСЛЕДОВАНИЯ



Проведение анкетирования

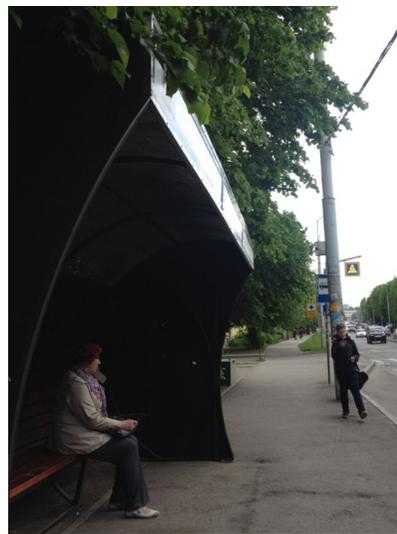
- Количество пересадок

Территориальная доступность остановочных пунктов (с использованием программного комплекса ESRI ArcGIS и QGIS)

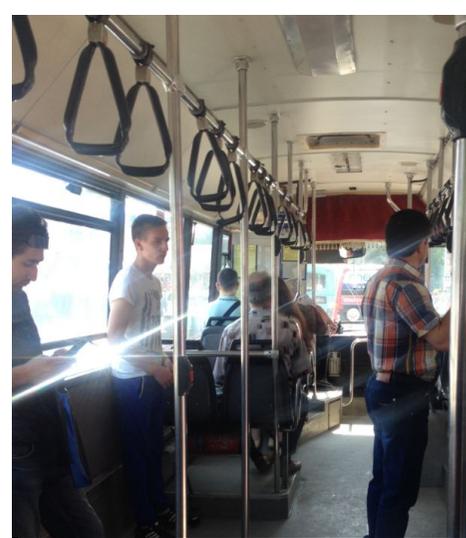
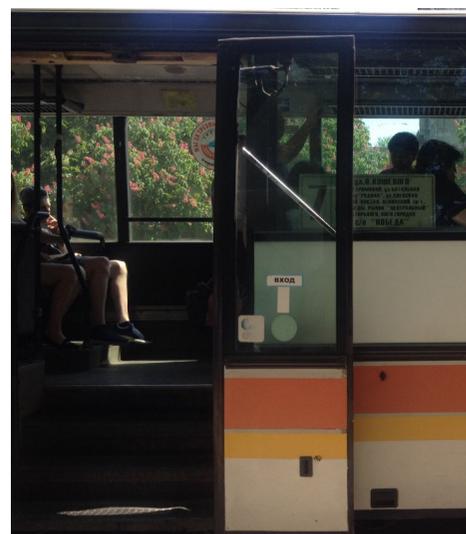


РЕЗУЛЬТАТЫ ОБСЛЕДОВАНИЙ (2/2)

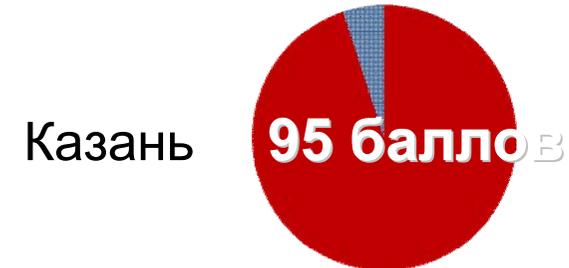
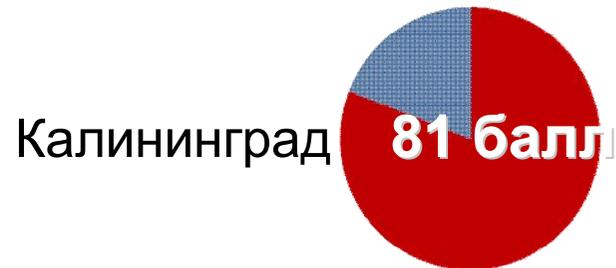
Обследование доступности остановочных пунктов для МГН и оснащенности



Обследование доступности транспортных средств для МГН, их оснащённости и вместимости



Интегральная оценка



Основные проблемы в городах, выявленные по итогам апробации:

- низкая ценовая доступность поездок
- малая доля транспортных средств, приспособленных для перевозки МГН
- низкая доступность остановочных пунктов для МГН

- низкая доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для МГН
- низкая доля подвижного состава высоких экологических классов

Территориальная доступность остановочных пунктов

Проблема текущего стандарта

Согласно п. 3.1.1 Стандарта, оценивается доля остановочных пунктов, доступных для объектов здравоохранения, торговли, индивидуальных/многоквартирных жилых домов и терминалов внешнего транспорта.

При наличии объекта, находящегося за пределами нормативных значений расстояний от ближайшего остановочного пункта, данный остановочный пункт должен быть признан полностью недоступным, даже если он является доступным для других объектов.

Предложение

Альтернативный подход к расчету: оценивается доля объектов здравоохранения, торговли, индивидуальных/многоквартирных жилых домов и терминалов внешнего транспорта, доступность которых соответствует нормативной.

Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для МГН

Проблема текущего стандарта

В п. 3.1.2 Стандарта по части доступности отсутствует ссылка на документ, содержащий требования к доступности остановочных пунктов для маломобильных групп населения.

Предложение

Учитывает:

Добавить в п. 3.1.2 следующее:

«Все остановочные пункты, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок, отвечают требованиям, установленным подпунктами 7.3.1 – 7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»*

**Издан на основании распоряжения Росавтодора от 5 июня 2013 г. № 758-р*

Доля транспортных средств с превышением установленного заводом-производителем срока службы транспортного средства

В регионах Российской Федерации существуют значительные проблемы на городском электрическом транспорте и в меньшей степени на автомобильном пассажирском транспорте общего пользования, связанные с **превышением сроков службы транспортных средств**

Показатель

- Доля транспортных средств с превышением установленного срока службы

Сущность

Учитывает:

- число транспортных средств, задействованных в транспортном обслуживании населения по регулярным маршрутам, у которых фактический срок эксплуатации превышает установленный срок службы (с учетом продления срока службы при капитальном ремонте), шт.
- число транспортных средств, задействованных в транспортном обслуживании населения по регулярным маршрутам

Необходимо разработать дополнение к стандарту – методологию по сбору данных и расчету отдельных показателей Стандарта,

- Устранение возможности толкования отдельных положений Стандарта с целью завысить расчетное значение показателя
- Создание единого подхода к сбору данных и расчетам, позволяющего получать сравнимые результаты в разных городах
- Уточнение процесса сбора данных и расчета трудных показателей для упрощения применения их на практике

Первоочередные показатели, требующие разработки методологии

- Территориальная доступность остановочных пунктов
- Доступность остановочных пунктов, автовокзалов, автостанций и транспортных средств для маломобильных групп населения
- Оснащенность остановочных пунктов, автовокзалов, автостанций и транспортных средств средствами информирования пассажиров
- Температура в салоне транспортных средств
- Соблюдение норм вместимости

Общие направления, методологии

- Уточнение возможности проводить выборочные обследования для сбора данных. Описание требований к выборке.
- Пояснения по проведению обследований: методы, количество замеров, дни и время проведения



Спасибо за внимание!
Thank you!