



Основы новой формации стандартов транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации

Белогребень А.А.

Заведующий НИО Экономики транспорта

ОАО «НИИАТ»

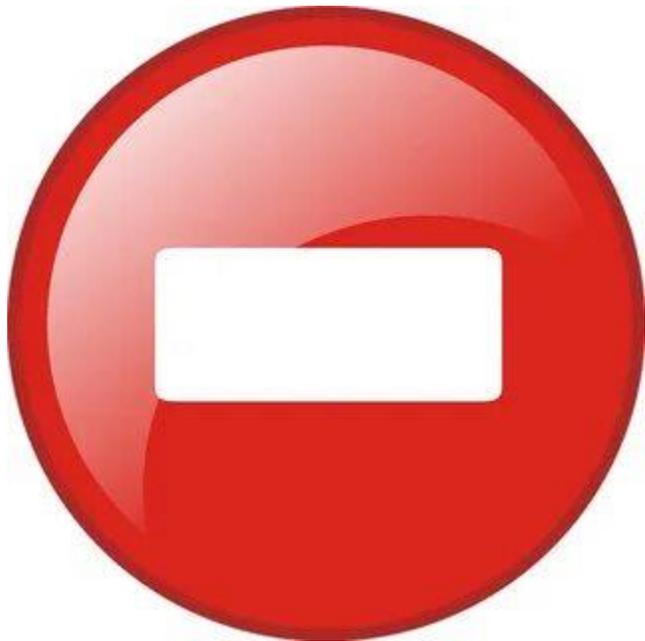
РКПТО и РСТОН: сфера применения и регулирования

Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения - нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, определяющий приоритеты, цели и задачи транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации при организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования, мероприятия, **обеспечивающие достижение целевых показателей, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения**, сроки реализации этих мероприятий, а также устанавливающий перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых в соответствии с настоящим Федеральным законом отнесена к компетенции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации

Региональный стандарт транспортного обслуживания населения - нормативный правовой акт высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации, устанавливающий **перечень и целевые значения показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность** для населения субъекта Российской Федерации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом во взаимосвязи с перевозками пассажиров и багажа иными видами транспорта общего пользования

РСТОН – замена Социального стандарта качества?

Недостатки действующего
Социального стандарта



- рекомендательный характер;
- отсутствие выбора показателей для субъекта/города/отдельных маршрутов;
- «жесткие», невыполнимые требования;
- отсутствие гарантий соблюдения;
- Социальный стандарт – это документ для кого (пассажира/перевозчика/заказчика)?

Структура Стандарта качества транспортного обслуживания населения

<p>Целеполагание</p>	<p>Цели и задачи внедрения Стандарта, принципы его формирования и применения, определение объекта и предмета рассмотрения, роль и место Стандарта в системе организации и регулирования транспортного обслуживания населения и транспортной системы в целом, взаимосвязь с документами транспортного планирования</p>
<p>Регулирование</p>	<p>Определение элементов (объектов) транспортной системы, подлежащих регулированию, их структуры, определение границ между отдельными элементами. Выделение элементов процесса (состояний) оказания транспортной услуги, выделение отдельных аспектов качества транспортного обслуживания, формирование системы показателей. Источники информации исходных данных</p>
<p>Регламентация</p>	<p>Определение целевых значений отдельных показателей и условий их достижения</p>

Доступность VS Надежность VS Комфортность VS Безопасность VS Качество

Качество транспортного обслуживания населения представляет собой интегральную оценку уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок и выражается в совокупности характеристик **надежности, доступности и комфортности**.

Гражданам страны должно быть обеспечено повышение качества жизни в части, зависящей от транспортного комплекса, в том числе:

- повышение транспортной доступности для граждан социально-экономических, туристских и культурных центров;
- повышение **доступности транспортных услуг** для жителей удаленных, труднодоступных и геостратегических территорий;
- повышение **качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок** с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду при сохранении ценовой доступности перевозок;
- повышение **качества транспортных услуг в части скорости обслуживания** пассажиров и, как следствие, увеличение подвижности населения.

Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения, городского округа.

Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года

Постановление Правительства от 25.12.2015 г. №1440 «Об утверждении требований к программам развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов»

Определение перечня, нормативных и целевых значений показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность

в зависимости от видов маршрутов регулярных перевозок в соответствии со ст. 3 Федеральным законом от 13 июля 2015 года N 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»

видов сообщений в соответствии со ст. 4 Федерального закона от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 29.12.2022) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

территориального деления субъекта Российской Федерации в соответствии со ст. 2 Федерального закона от 06.10.2003 N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»

Нормативные и целевые значения показателей могут быть установлены для **отдельных видов пассажирского транспорта общего пользования, сезонных маршрутов, дней недели (будних, выходных и праздничных дней) и часов суток (час пик, внепиковое время).**

Перечень обязательных показателей доступности, безопасности и комфорта

Группа критериев	Показатели
Доступность	<ol style="list-style-type: none">1. Максимально допустимые расстояния пешеходной доступности до остановочных площадок встречных направлений движения маршрутов (по категориям обслуживаемых объектов и группам маршрутов)2. Предельное время ожидания рейса, выполняемого транспортным средством, оборудованным для маломобильных групп населения3. Ценовая доступность транспортного обслуживания4. Предельные интервалы движения транспортных средств по маршруту (группам маршрутов и периодам суток)5. Минимальная средняя скорость сообщения по системе ПТОП6. Доля рейсов, отправленных от остановочных пунктов не позднее заданного временного интервала от указанного расписания7. Предельная длительность поездки до административного центра субъекта/ городского округа
Комфорт	<ol style="list-style-type: none">2.1. Предельная плотность пассажиров в салоне транспортного средства2.2. Допустимые значения температуры в салоне транспортного средства2.3. Допустимые значения уровня шума в салоне транспортного средства2.4. Допустимые значения вибрации в салоне транспортного средства2.5. Допустимые значения освещенности салона транспортного средства2.6. Чистота транспортного средства2.7. Наличие звукового/ текстового информирования о маршруте следования2.8. Доля транспортных средств, оборудованных местами для перевозки колясок, велосипедов, крупногабаритного багажа2.9. Возможность приобретения проездного билета длительного действия без лимита поездок2.10. Возможность безналичной оплаты проезда2.11. Доля остановочных пунктов, оборудованных защитными средствами от атмосферных осадков
Безопасность	<ol style="list-style-type: none">3.1. Доля эксплуатируемых на маршрутах транспортных средств, соответствующих экологическому классу3.2. Доля эксплуатируемых транспортных средств не выше нормативного срока службы

Требования к содержанию региональных стандартов

- описание территорий/маршрутов и условий для которых вводятся нормативные значения показателей;
- перечень показателей;
- сроки действия регионального стандарта;
- нормативные значения показателей для выделенных территорий/маршрутов по годам (на весь срок действия стандарта) и условий их соблюдения;
- процедуры контроля соблюдения установленных нормативов транспортного обслуживания, выявления фактов их нарушения;
- ответственность органов власти / перевозчиков за нарушения нормативов Стандарта.

Стандарт качества автобусного обслуживания Сингапура (QoS)

- ежемесячное выполнение запланированного пробега по каждому автобусному маршруту не менее 96%.
- ежемесячное число ДТП на 100 000 автобусо-километров должно быть менее 0,75 по всем маршрутам.

Размеры штрафов:

- 20 000 долларов в месяц на каждом несоответствующем маршруте;
- 100 000 долларов в месяц по каждому несоответствующему маршруту.

В 2016 году был осуществлен переход на контрактную модель и часть параметров качества были погружены в нее. До ее внедрения QoS включал:

- Стандарты эксплуатационных характеристик;
- Стандарты предоставления услуг.



Стандарт качества автобусного обслуживания Сингапура (QoS)

Стандарты эксплуатационных характеристик		
Параметры качества		Размер штрафа за несоблюдение
1. Надежность		
1.1 Регулярные автобусные рейсы, выполняемые на каждом автобусном сообщении	Минимум 96% в месяц	20 000 долларов в месяц на каждый несоответствующий маршрут
1.2 Автобусное сообщение должно придерживаться не более 5 минут своего запланированного интервала (частоты) при отправлении на автобусных развязках и терминалах	Не менее 85% в день	2000 долларов за каждый несоответствующий день на каждом несоответствующем маршруте
1.3 Частота поломок автобусов на всех автобусах	Менее 1,5% в месяц	100 000 долларов в месяц по каждому несоответствующему стандарту
2. Загрузка		
2.1 Загрузка автобусов в периоды пиковой нагрузки в будние дни на каждом автобусном маршруте	Не более 95% в день	
3. Безопасность		
3.1 Уровень аварийности на всех автобусных маршрутах	Менее 0,75 на 100 000 автобусо-километров в месяц	

Стандарт качества автобусного обслуживания Сингапура (QoS)

Стандарты предоставления услуг

Параметры качества

4. Доступность

Размер штрафа за несоблюдение

4.1 Доступ к любому автобусному маршруту

Провести хотя бы один автобусный маршрут в радиусе 400 м от любой застройки при минимальном спросе

4.2 Обеспечение прямого автобусного сообщения

Чтобы воспользоваться прямым автобусным сообщением:

- Между районом HDB и ближайшей автобусной развязкой или станцией метро.
- Между основными центрами занятости / деятельности и ближайшей автобусной развязкой или станцией метро.
- Между районом HDB и центральным деловым районом, а также промышленным районом Джуронг.

Минимальные требования для прямого автобусного сообщения, указанные в пп. 4.1 и 4.2 выше, зависят от минимального спроса и могут быть неприменимы при наличии доступных услуг MRT / LRT.

4.3 Часы работы автобуса

Не менее 18 часов в день, если иное не предусмотрено Советом по общественному транспорту.

4.4 Расписание движения автобусов (частота)

- Не менее 80% автобусных рейсов должны работать с интервалом не более 10 минут в периоды пиковой нагрузки в будние дни (исключая праздничные дни), если иное не предусмотрено Советом по общественному транспорту.
- Не менее 90% автобусов-экспрессов должны работать с интервалом не более 10 минут в периоды пиковой нагрузки в будние дни (за исключением государственных праздников), если иное не предусмотрено Советом по общественному транспорту.
- Не менее 85% автобусных рейсов должны работать с интервалом не более 20 минут в непииковые периоды, если иное не предусмотрено Советом по общественному транспорту.
- 100% автобусных рейсов должны работать с интервалом не более 30 минут, если иное не предусмотрено Советом по общественному транспорту.

100 000 долларов в месяц по каждому несоответствующему стандарту

5. Интеграция

5.1 Интеграция автобусного сообщения в HDB Towns

- Не менее одного автобусного рейса отправляется от автобусной развязки / терминала в 6.00 или раньше, ежедневно.
- Не менее одного автобусного рейса отправляется от автобусной развязки / терминала в 12 часов ночи или после последнего отправления поезда, в зависимости от того, что будет позже, ежедневно.

6. Информация

6.1 Доступность актуальной информации

- Обеспечение горячей линии и информации на интернет-сайте для удобного планирования поездки.
- Отображение информации на всех автобусных развязках / терминалах с информацией по посадке пассажиров.
- Отображение информации на всех автобусных остановках на дисплеях.
- Наличие расписания на автобусных остановках для автобусов с большим интервалом (т.е. интервал 20 минут или более, для более чем 20% автобусных рейсов).

Пример Стандарта транспортного обслуживания г. Форт-Коллинс (штат Колорадо)

Все маршруты разделены на 5 групп по типу территории и назначению землепользования:

- Rapid Transit Route – экспресс-маршруты по выделенным линиям с высокой частотой;
- Commercial Route – основная категория маршрутов по всему городу, с частотой не менее 60 минут;
- University Route – маршруты, соединяющие густонаселенные районы города и университетский кампус с Университетом штата Колорадо. Характеризуются высокими качественными требованиями в период и во время проведения занятий.
- Residential Route – маршруты, обслуживающие жилые районы.
- Regional Route – пригородные маршруты с ограниченным количеством остановок.

Новые маршруты должны соответствовать стандартам соответствующего класса через 24 месяца после начала эксплуатации

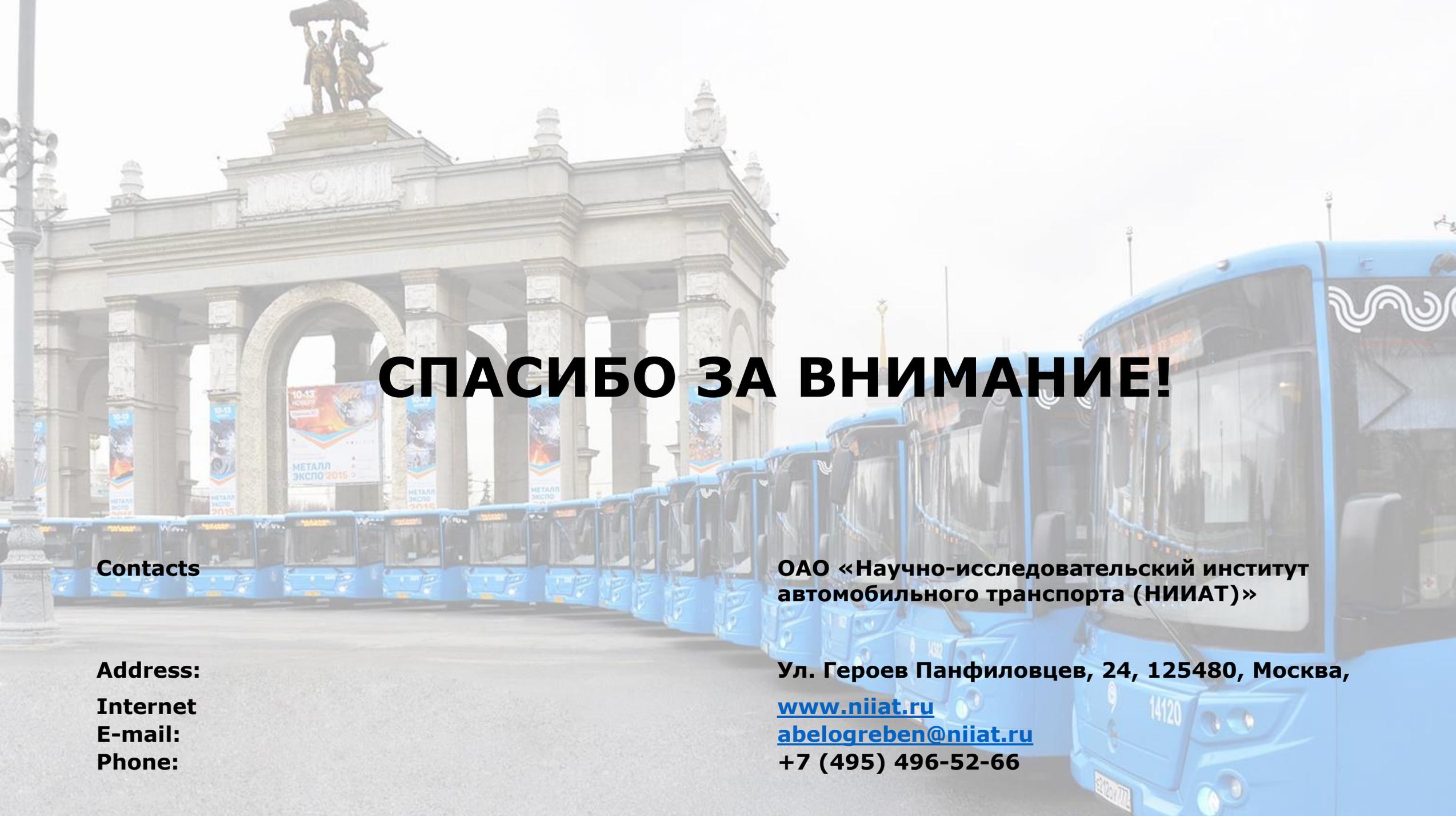
Rapid Route	Уровень обслуживания	Пассажир ов в час	Пассажи ров на милю
	Высокий	>50	>8
	Удовлетворительный	41-50	6-8
	Средний	20-40	4-5
	Неудовлетворительный	<20	<4
Commercial Route			
	Высокий	>30	>3,5
	Удовлетворительный	20-30	2,5-3,5
	Средний	15-20	1,5-2,5
	Неудовлетворительный	<15	<1,5
University Route			
	Высокий	>60	>5
	Удовлетворительный	30-60	3-5
	Средний	20-30	1,5-3
	Неудовлетворительный	<20	<1,5
Residential Route			
	Высокий	>40	>2
	Удовлетворительный	20-40	1,5-2
	Средний	15-20	1-1,5
	Неудовлетворительный	<15	<0,5
Regional Route			
	Высокий	>30	>2
	Удовлетворительный	20-30	1-2
	Средний	15-20	0,75-1
	Неудовлетворительный	<15	<0,75

Отдельные параметры Стандарта

Тип маршрута	Временной период	Интервал движения
Rapid Transit Route	Пиковый	15 минут
	Вне пиковый	30 минут
Commercial Route	Пиковый	60 минут
	Вне пиковый	60 минут
University Route	Пиковый	30 минут
	Вне пиковый	60 минут
Residential Route	Пиковый	30 минут
	Вне пиковый	60 минут
Regional Route	Пиковый	2 пиковые поездки, поездки с понедельника по пятницу 7:00 - 9:00 16:00 - 18:00
	Вне пиковый	

Тип маршрута	Временной период	Стандарт наполняемости салона
Rapid Transit Route	Пиковый	150% от сидячих мест
	Вне пиковый	Только сидячие места
Commercial Route	Пиковый	125% от сидячих мест
	Вне пиковый	Только сидячие места
University Route	Пиковый	125% от сидячих мест
	Вне пиковый	Только сидячие места
Residential Route	Пиковый	125% от сидячих мест
	Вне пиковый	Только сидячие места
Regional Route	Пиковый	125% от сидячих мест
	Вне пиковый	Только сидячие места

Пиковые интервалы: Пн-Пт 7:00-9:00 и Пн-Пт 14:30-18:00
 University route пиковые интервалы: Пн-Пт 7:00-11:00 и
 Пн-Пт 13:00-16:00



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Contacts

Address:

Internet

E-mail:

Phone:

**ОАО «Научно-исследовательский институт
автомобильного транспорта (НИИАТ)»**

Ул. Героев Панфиловцев, 24, 125480, Москва,

www.niiat.ru

abelogreben@niiat.ru

+7 (495) 496-52-66