

«Обеспечение безопасности и качества услуг на пассажирском транспорте г.Казани»

(заставка слайд 1)

Уважаемые коллеги!

Важнейшей задачей в современном городе является обеспечение безопасности и качества предоставляемых услуг пассажирским транспортом. *(слайд 2)*

Качество передвижения на нем напрямую связано с дорожно-транспортной обстановкой в целом: скоростью передвижения, удобством посадки-высадки, а также - временем проведенным в пути.

Согласно рейтинга международной компании Инрикс (Inrix), специализирующейся на транспортной аналитике, по итогам 2017 года, Казань находится в числе 200 городов мира *(196 место)* по количеству времени, проведенного водителями в пробках *(Лос-Анджелес – 102 часа, Москва - 91, Казань – 30)*. Как видно на слайде, это намного ниже, чем у лидеров Лос-Анджелеса, Нью Йорка, Москвы, но это больше, чем в схожих по численности жителей Барселоне или Сан Антонио.

Данный показатель достигнут благодаря ежегодно вкладываемым миллиардам рублей в капитальный ремонт и реконструкцию дорог. Однако темпы строительства никогда не поспеют за бешеными темпами автомобилизации. *(слайд 3)*

За последний год автомобильный рынок в Казани вырос на 13%, это 3 место в стране после Москвы и Санкт-Петербурга *(21,5 тысяч новых машин)*.

По сравнению с 2005 годом уровень автомобилизации вырос в 2,3 раза и составляет 325 машин на 1000 жителей. По прогнозам - в пятилетнем периоде автомобилизация перевалит за 350, что приведет к 8-9 балльным пробкам на дорогах.

Наряду с капитальным строительством в г.Казани дополнительный положительный эффект дали мероприятия рекомендованные Комплексной схемой организации дорожного движения *(слайд 4)*, такие как:

- создание адаптивной автоматизированной системы управления дорожным движением.

За основу внедряемой системы была принята итальянская система OMNIA концерна «SWARCO». В настоящее время к системе подключены 138 объектов из 345 существующих в Казани. Результат - пропускная способность основных магистральных улиц города увеличилась на 7%, средняя скорость движения на 5 км/ч, время проезда на этих улицах сократилось как минимум на 7-9 минут.

(слайд 5)

Второе - это реформирование системы грузовой логистики

С 2013 года в городе введено ограничение движения грузового транспорта максимальной массой 5 и 15 тонн. Установлены 2 зоны ограничения движения грузового транспорта в дневное время суток с 6 утра до 9 вечера. Результат – увеличение пропускной способности УДС, снижение транзитного трафика. *(слайд 6)*

Третье – это организация муниципальных парковок на улично-дорожной сети г.Казани

Они внедрены с 2015 года. Всего на сегодня на 72 участках организовано 2182 м/м. До конца текущего года планируется расширение зоны парковочного пространства на 1360 м/м, тем самым общее количество м/м составит 3542. *(слайд 7).*

Необходимо отметить, что муниципальные парковки были введены после строительства многоуровневых и подземных паркингов. С 2011 года в различных районах города открыто 18 таких объектов с общим количеством более 7000 машино-мест, из которых 9 объектов вместимостью 2300 машино-мест расположено в центре города. Кроме того, имеются вместительные парковки при торговых, развлекательных центрах и других объектах.

Результат – сокращение времени парковки на улично-дорожной сети, освобождение улиц от хаотично припаркованных автомобилей и, как следствие – увеличение скорости передвижения. *(слайд 8).*

За 2017 год сумма от оплаты муниципальных парковок составила 33,5 млн. рублей, от оплаты ранее наложенных штрафов – 59,9 млн.рублей, наложено штрафов на сумму 51,4 млн.рублей.

Четвертое - организация выделенных полос для движения городского пассажирского транспорта

В настоящее время в г.Казани данная полоса есть на 47 улицах. Согласно проведенного анализа на сегодня г.Казань является лидером неофициального рейтинга городов по обеспеченности выделенными полосами для движения городского пассажирского транспорта. Так на тысячу человек в городе приходится чуть больше 155 метров выделенных полос.

В пятерку лидеров также попали города Набережные Челны, Тольятти, Ростов-на-Дону и Москва. (Рейтинг считается следующим образом: суммируется длина выделенных полос наземного транспорта в городе. Если полоса двусторонняя, она учитывается дважды. Полученная сумма делится на число жителей и умножается на 1000 – получается длина в метрах в расчете на тысячу жителей).

Кроме того, значимый вклад в улучшение дорожно-транспортной обстановки внесли мероприятия по отмене левых поворотов, организации одностороннего движения и установке технических средств организации дорожного движения. (слайд 9)

Как показал опыт проведения международных мероприятий в г.Казани – Всемирной летней Универсиады 2013 года, Чемпионата мира по водным видам спорта 2015 года и Чемпионата мира по футболу 2018 года мероприятия по улучшению дорожно-транспортной обстановки принесли свои плоды. Доказательство тому - минимум нареканий со стороны оргкомитетов, контролирующих органов, а также жителей города в части создания неудобств в передвижении по городу.

Однако, реализация вышеуказанных мероприятий - это всего лишь поддержание существующей транспортной ситуации, причиной тому опять же повторяюсь – стремительно растущая автомобилизация. (слайд 10)

Анализируя опыт крупных городов мира и Европы, переживших аналогичный бум автомобилизации 30-40 лет назад, можно отметить, что единственно

возможным способом лечения этой «болезни» являются приоритетное развитие общественного транспорта и проведение сдерживающей политики по отношению к личным легковым автомобилям. *(слайд 11)*

Секрет успеха современных городов — это превращение общественного транспорта в конкурентоспособную альтернативу личному. Для повышения комфорта и безопасности общественного транспорта в г.Казани в течении 2-х последних лет закуплено 350 автобусов, 35 трамваев и 85 троллейбусов. *(слайд 12)*

Что касается характеристики работы городского пассажирского транспорта Казани. Транспортная сеть состоит из:

- 59 автобусных маршрутов, на которых эксплуатируются 788 единиц подвижного состава, 7 специальных (сезонных) автобусных маршрутов на 14 единиц,

- 6 трамвайных маршрутов с общим количеством 72 единицы.

- 11 троллейбусных маршрутов с общим количеством 140 единиц,

- одной линии метрополитена из 10 станций. Пассажиры обслуживают 14 составов электропоездов (47 вагонов).

В Казани на сегодня регулярные муниципальные маршруты обслуживают 14 перевозчиков. *(слайд 13)*

Всего в 2017 году городским пассажирским транспортом перевезено 257,3 млн. пассажиров, что на 2% больше, чем в 2016 году.

На долю МУПов приходится 75,4 % от общего объема перевозок.

Стоимость проезда на всех видах городского пассажирского транспорта составляет 25 рублей, по транспортной карте – 23 рубля, на некоторых специальных тарифных планах до 15 рублей. *(слайд 14)*

В г.Казани зарегистрировано 436 тыс. граждан льготных категорий, из них более 350 тыс. получили льготные транспортные карты. В среднем ежемесячно пополняется более 138 тыс. карт и совершается около 8 млн. поездок *(7,7млн.)*. *(слайд 15)*

Продолжается работа по развитию автоматизированной системы оплаты проезда на городском пассажирском транспорте г.Казани. Всего с начала внедрения

данного проекта выпущено более 1,26 млн. электронных проездных билетов. На сегодня 76,2% пассажиров оплачивают проезд по безналичной системе.

В Казани сформирована самая широкая в Российской Федерации сеть пополнения транспортных карт - на сегодня их количество составляет 749 пунктов.

Все маршруты и подвижной состав в полном объеме работают до 20.00, до 23.30 - 30 наиболее популярных маршрутов автобусов и троллейбусов. Казанский метрополитен работает до 00.00. Несмотря на низкий пассажиропоток, соблюдение этого режима жестко контролируется через систему спутниковой навигации.

(слайд 16)

В 2017 году в г.Казани завершено создание Единой автоматизированной диспетчерской службы, включающей наземный городской электрический транспорт. В рамках совместного с ПРООН и Минтранса России проекта приобретены сервер и специализированное программное обеспечение.

Создание единой диспетчерской службы городского наземного транспорта - это первый шаг к созданию в перспективе единого центра управления дорожным движением.

Весь подвижной состав городского пассажирского транспорта оборудован видеорегистраторами. Кроме того 468 единиц подвижного состава муниципальных предприятий оборудованы системой видеонаблюдения, позволяющей контролировать ситуацию в салонах и кабине водителя.

Для повышения качества обслуживания в рамках АСУ-Т на всем подвижном составе без участия водителя посредством автоинформаторов в автономном режиме осуществляется информирование пассажиров на трех языках (татарском, русском и английском). *(слайд 17)*

Для улучшения качества обслуживания на крупных пассажирообразующих остановочных пунктах установлены электронные 233 информационных табло, оповещающие о прибытии общественного транспорта. Из них для слабовидящих пассажиров 55 табло имеют кнопку вызова звуковой информации. *(слайд 18)*

Качество обслуживания на пассажирском транспорте напрямую зависит и от квалифицированного водительского и кондукторского состава. Поэтому одним из

наиболее сложных направлений работы предприятий транспортного комплекса остается проблема подготовки и привлечения водительских кадров.

В настоящее время среднесписочная численность водителей, работающих на городском пассажирском транспорте г.Казани составляет 2246 человек. Фактически - работает 1968 водителей. Дефицит составляет 278 человек.

На сегодня в транспортных предприятиях продолжают трудиться 507 иностранных работников. Их доля в среднем составляет около 25%. *(слайд 19)*

Кроме качества обслуживания от профессионализма водителей зависит и безопасность пассажирских перевозок.

За 2017 год в г.Казани по вине водителей городского пассажирского транспорта произошло 123 дорожно-транспортных происшествия, в которых 2 человека погибли и 164 получили травмы различной степени тяжести. Основную часть от всех ДТП продолжают составлять случаи падений пассажиров в салонах транспортных средств.

При этом прогнозируемый показатель Федеральной целевой программы “Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах” по городу Казани не превышен. *(слайд 20)*

В заключении хочу отметить, что по оценке специалистов Научно-исследовательского института автомобильного транспорта существующая маршрутная сеть Казани полностью соответствует федеральному стандарту, имеет оценку – выше среднего, и является достаточно удобной для жителей, имеет социально направленный характер, хотя и очень дорогая в обслуживании. Благодаря большой аналитической работе проделанной НИИАТ в рамках разработки новой маршрутной сети пассажирского транспорта г.Казани мы сейчас видим, как необходимо развиваться в ближайшие годы. *(слайд 21)*

Спасибо за внимание!