

Список литературы

1 **Арсланбекова, С. А.** Использование прикладных программ как составляющая цифровизации образования / С. А. Арсланбекова, Ф. Н. Галлямов, Э. Ф. Мурзина // Конструирование стратегических приоритетов развития образования как ответ на вызовы третьего тысячелетия : материалы III Всерос. науч.-практ. конф. – Уфа, 2022. – С. 330–334.

2 **Дик, Е. Н.** Реализация прикладных задач в программе МATHCAD в процессе обучения математике в высшей школе / Е. Н. Дик // Преподавание математики в высшей школе и работа с одаренными студентами в современных условиях : материалы Междунар. науч.-практ. семинара / ред. М. Е. Лустенков (гл. ред.) [и др.]. – Могилев, 2022. – С. 79–82.

3 **Дик, Е. Н.** Соотношение энергетики биологически активных точек и интеллекта в системе индивидуальности : дис. ... канд. психол. наук : 19.00.02 / Е. Н. Дик // БГАУ. – Уфа, 1999. – 150 с.

4 **Нафиков, М. З.** Теоретическая механика. Раздел кинематика. Конспект лекций [Электронный ресурс] : учеб. пособие по направлениям подготовки бакалавра: 110800 Агроинженерия, 140100 Теплотехника и теплоэнергетика / М. З. Нафиков. – Уфа : Башкирский ГАУ, 2012. – 67 с. – Режим доступа : <http://megaobuchalka.ru/5/34401.html>. – Дата доступа : 17.01.2023.

5 Об утверждении федерального образовательного стандарта высшего образования – бакалавриат по направлению подготовки 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов» : приказ М-ва науки и высшего образования РФ от 07 августа 2020 г. № 916.

УДК 656.072.6

АКТУАЛИЗАЦИЯ СУЩЕСТВУЮЩИХ СТАНДАРТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

К. В. СИНЮТИЧ

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Управление системой перевозок пассажиров общественным транспортом в регулярном сообщении невозможно без определения правил, нормативов, минимального набора параметров, стандартов функционирования системы, при анализе которых можно сделать вывод о работе общественного транспорта. В РБ параметры и аспекты функционирования организаций общественного транспорта регламентированы такими нормативными правовыми актами, как Законы, Кодексы, Постановления Совета министров, государственными стандартами (СТБ, ГОСТ), решениями местных исполнительных комитетов.

В данном исследовании акцент сделан на анализе действующих в Беларуси стандартов, затрагивающих сферу общественного транспорта, принятых Советом Министров Республики Беларусь и Государственным комитетом по стандартизации РБ. Цель исследования – оценить актуальность действующих стандартов и выработать рекомендации по совершенствованию стандартов транспортного обслуживания населения системой общественного транспорта.

Минимальные социальные стандарты в сфере обслуживания населения общественным транспортом представлены в Постановлении Совета Министров [1]. Данным документом в области транспорта определены следующие параметры обслуживания: охват транспортным обслуживанием административных центров сельсоветов – ≥ 16 рейсов в нед., агрогородков с населением более 1 тыс. чел. – ≥ 28 рейсов в нед., населенных пунктов с населением от 20 до 50 чел. – ≥ 4 рейсов в нед., свыше 50 чел. – ≥ 8 рейсов в нед.; для городов и гор. поселков с численностью населения от 10 до 30 тыс. чел. – один автобус на 8 тыс. чел., от 30 до 50 тыс. чел. – один автобус на 4 тыс. чел., от 50 до 250 тыс. чел. – один автобус (троллейбус, трамвай) на 2 тыс. чел., от 250 до 1 млн чел. – один автобус (троллейбус, трамвай) на 1,5 тыс. чел., свыше 1 млн чел. – один автобус (троллейбус, трамвай, вагон метрополитена) на 2 тыс. чел. Норматив обслуживания населения на маршрутах междугородных внутриобластных автомобильных перевозок: ежедневно один оборот (два рейса) между районным и областным центрами.

В данных стандартах зафиксированы показатели по минимальному количеству рейсов в населенные пункты в зависимости от численности населения, при этом временной период, дни недели выполнения рейсов в стандарте не конкретизированы. Транспортное обслуживание населенных пунктов с численностью населения меньше 20 человек не предусмотрено. Сезонное транспортное обслуживание садовых товариществ стандартами в области транспорта не регламентировано. Предельное расстояние до остановки: 3 км. Преодоление такого расстояния для маломобильных категорий граждан может быть затруднительно. При этом в стандарте не определено, каким образом должно быть определено это расстояние (по дорогам или по прямой линии, проведенной между населенным пунктом и местом остановки общественного транспорта).

Норматив обслуживания населения для городов и городских поселков указан в виде числа автобусов, троллейбусов, вагонов трамвая и/или метрополитена на определенное число жителей, при этом не конкретизировано время и/или дни работы, максимальные или минимальные интервалы движения пассажирских транспортных средств, минимальные требования к этим средствам. Таким образом, формальным выполнением указанного стандарта для города с численностью населения в 29000 человек может

быть наличие в городе у перевозчиков 3 автобусов категории М2, при этом каждым автобусом может выполняться минимум 1 рейс в неделю, что недостаточно для современного качественного транспортного обслуживания населения.

Минимальные требования к обустройству остановочных пунктов указаны в технической документации. На автомобильных дорогах [2] автобусные остановки должны быть оборудованы остановочными и посадочными площадками со скамьями и урнами для мусора, а также павильонами или навесами для пассажиров с информацией о названии остановки и с устройством для размещения расписания движения автобусов. В населенных пунктах требования [3] к остановочным пунктам конкретизированы: расстояния между остановками должны составлять от 800 до 1200 м для скоростных автобусов и трамваев и от 350 до 600 м для остального транспорта, а требования по оборудованию остановок укрытием от дождя не регламентированы.

В то же время в Правилах автомобильных перевозок пассажиров [4] расстояния между остановочными пунктами определены следующим образом: городские автомобильные перевозки пассажиров должны иметь промежуточные остановочные пункты с расстоянием между ними при многоэтажной застройке 350–800 м, при малоэтажной – 500–1000 м, в пригородном сообщении – не более 6000 м (при наличии жилых строений) и не менее 1500 м.

Строительными нормами определена дальность пешеходных подходов к остановочным пунктам пригородного пассажирского транспорта её следует принимать не более 1 км. Дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке нескоростных видов пассажирского транспорта составляет не более 250–800 м в крупных и больших городах и не более 150–600 м (в зависимости от функциональной зоны).

Учитывая разрозненность документов, регламентирующих стандарты транспортного обслуживания населения Республики Беларусь, с целью унификации указанных в разных документах стандартов предлагают реализовать следующие мероприятия:

1 Разработать единый нормативный акт, содержащий все существующие стандарты и нормативы в сфере общественного транспорта.

2 Администрациям областных и Минскому городскому исполнительным комитетам совместно с операторами регулярных пассажирских перевозок предлагается уточнить принятые исполкомами социальные стандарты в области транспорта, включив в эти стандарты следующие аспекты работы общественного транспорта: время начала и окончания работы транспорта в городах; предоставление услуг общего пользования в ночное время, в праздничные дни; максимально допустимый интервал движения общественного транспорта; рекомендации по выбору вида общественного транс-

порта при проектировании новых микрорайонов, промышленных предприятий, объектов притяжения (крупных торговых центров, кинотеатров, парков и т. п.); приемлемый или максимальный уровень наполнения автобусов, троллейбусов, трамваев в чел./м² свободной площади пола; минимальные технические требования к оборудованию, доступности транспортных средств общественного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры; зону охвата всех сельских населенных пунктов независимо от числа жителей в них с учетом интересов маломобильных категорий граждан.

Анализ документов показывает, что отдельные стандарты транспортного обслуживания отличаются между собой, хотя и регламентируют одни и те же аспекты транспортного обслуживания. Параметры качества транспортного обслуживания, например периодичность рейсов в течение суток или недели, предельные или минимальные интервалы движения общественного транспорта, допустимый уровень заполненности пассажирских транспортных средств, на основании проанализированных документов не могут быть определены, обслуживание населенных пунктов с численностью населения меньше 20 чел. не предусмотрено, установленное предельное расстояние подхода к остановочным пунктам общественного транспорта в пригородной зоне в 3 км может быть непреодолимо маломобильными категориями граждан, сезонное транспортное обслуживание садовых товариществ стандартами в области транспорта не регламентировано. Для решения данных вопросов были предложены мероприятия по унификации стандартов в области общественного транспорта.

Список литературы

1 Приложение к постановлению Совета Министров РБ 30.05.2003 № 724 «О мерах по внедрению системы государственных социальных стандартов по обслуживанию населения республики», п. 25–30 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=C20300724>. – Дата доступа : 21.02.2023.

2 Об установлении перечня государственных социальных стандартов по обслуживанию населения города Минска [Электронный ресурс] : решение Мин. гор. исполн. ком. от 26 июня 2003 г. № 1013. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=r90301013>. – Дата доступа : 21.02.2023.

3 Технический кодекс установившейся практики ТКП 45-3.03-227-2010 (02250) «Улицы населенных пунктов. Строительные нормы проектирования», п. 6.1, 13.14. – Минск : М-во архитектуры и строительства Респ. Беларусь, 2011. – 46 с.

4 О некоторых вопросах автомобильных перевозок пассажиров, п. 80, 85 : постановление Совета Министров РБ от 30 июня 2008 г. № 972 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=c20800972>. – Дата доступа : 21.01.2023.