

Порядок диспетчерского регулирования

1. Регулирование движения ТС

1.1. В целях обеспечения качества осуществления перевозок Заказчик имеет право ввести режим диспетчерского регулирования – режим, когда диспетчерское регулирование осуществляется диспетчерами Заказчика (далее – диспетчерское регулирование).

1.2. Режим диспетчерского регулирования может вводиться в случае сбоев движения, как по вине, так и не по вине Подрядчика.

1.3. Диспетчерское регулирование производится по маршруту, исходя из конкретно складывающихся условий на маршруте (дорожных, погодных условий, объема пассажиропотока, наличия ТС) с учетом возможности привлечения ТС с других маршрутов, обслуживаемых в рамках одного государственного контракта, заключенного с Подрядчиком, для обеспечения качества обслуживания пассажиров (переключения ТС).

1.4. Диспетчерское регулирование на маршруте заключается в применении диспетчерской службой в каждом конкретном случае наиболее рациональных приемов, перечисленных в настоящем порядке с целью обеспечения надлежащего качества обслуживания пассажиров и выполнения транспортной работы на маршруте в соответствии с плановыми заданиями. При этом обеспечение надлежащего качества обслуживания пассажиров является приоритетом.

1.5. Диспетчерское регулирование осуществляется с использованием информационной системы навигации (далее – ГИС), а также голосовой и телефонной связи. Взаимодействие Подрядчика и Заказчика осуществляется через водителей и диспетчеров.

1.6. Движение ТС на маршруте осуществляется под контролем диспетчерской службы.

1.7. При диспетчерском регулировании диспетчер Заказчика самостоятельно устанавливает время отправлений от начальных и конечных остановочных пунктов. Маршрутное задание (технологические операции во время стоянки, время отправления в каждый рейс) передаётся водителям с помощью специальных технических средств ГИС (консоль в кабине водителя, табло на конечных станциях) или посредством голосовой и телефонной связи в соответствии с оперативным расписанием. Учет и контроль исполнения маршрутного задания осуществляется посредством ГИС.

1.8. Подрядчик ежедневно, не позднее 8 часов до начала работы маршрута, загружает в ГИС реестр выпуска ТС с обязательными для заполнения параметрами:

- номер маршрута, действующего на дату выпуска;
- номер графика (наряда);
- парковый номер ТС;

- время выпуска из парка, установленное Подрядчиком;
- время прибытия в парк Подрядчика;
- ФИО и табельный номер водителя (для каждой смены);
- вид организации труда водителя (плановый);
- вид организации труда водителя (фактический для каждой смены);
- время начала и время окончания работы водителя.

1.9. Для обеспечения качества перевозок пассажиров, диспетчерская служба Заказчика применяет следующие методы регулирования:

- выравнивание интервалов (отправление в рейсы ТС по возможности с равными интервалами);
- увеличение или уменьшение продолжительности междурейсовых стоянок;
- изменение последовательности направления графиков (нарядов) в рейс;
- изменение времени, продолжительности и количества обеденных перерывов;
- переключение ТС с маршрута на маршрут, обслуживаемых по одному Государственному контракту.

2. Учет выпуска и работы ТС

2.1. Выпуск ТС по маршрутам учитывается ГИС.

2.2. Учет выпуска ТС, работающих на городских и пригородных маршрутах, осуществляется по часам суток:

- по рабочим дням на 5.30, 6.00, 7.00, 8.00, 16.00, 18.00 и за целый день;
- по выходным дням на 6.00, 7.00, 8.00, 10.00, 12.00, 16.00, 18.00 и за целый день;

2.3. Подрядчик должен оперативно (не позднее фактического времени выпуска из парка) вносить сведения в реестр выпуска по каждому маршруту, закрепленному за Подрядчиком.

2.4. Плановый выпуск по часам суток определяется расписаниями по государственному контракту.

2.5. В учёт фактического выпуска включаются ТС, которые на отчётный час выпущены с площадки выпуска Подрядчика.

2.6. ТС, выпущенное из парка Подрядчика на линию, принимается на выпуск при выполнении им не менее одного рейса.

2.7. ТС в течение суток принимается на выпуск только один раз, вне зависимости от того, на каком маршруте и виде перевозок он работал.

3. Работа ТС на линии

3.1. ТС считается работающим с момента его выпуска из парка и до момента прибытия его в парк Подрядчика.

3.2. ТС считается работающим на маршруте с момента прибытия и до момента отправления от начального или конечного остановочного пункта.

3.3. Каждый случай отклонения от расписания отражается в ведомости движения и в журнале потерь линейного времени.

3.4. В случаях срывов выпуска ТС из парка Подрядчика на маршруты и выпуске ТС вне графика, Подрядчик обязан вносить соответствующие данные в реестр выпуска не позднее фактического времени выпуска ТС с площадки выпуска Подрядчика.

3.5. Водитель должен сообщать в диспетчерскую службу Заказчика следующее:

- о невозможности своевременного выезда в рейс с указанием причины;
- по прибытию из рейса с отклонением сообщить причину и место опоздания (с указанием адреса);
- о возникновении неисправности ТС;
- о случаях причинения пассажиром технических повреждений ТС, и других случаях грубого нарушения Правил пользования наземным пассажирским транспортом;
- о случаях внезапного закрытия проезда для ТС на каком-либо участке маршрута;
- о случаях обнаружения в салоне ТС подозрительных посторонних предметов;
- о случившемся дорожно-транспортном происшествии, обстоятельствах, времени и месте происшествия и других ЧС.

4. Порядок регулирования движения ТС

4.1. При выполнении Подрядчиком работ на маршруте, время прибытия и время отправления ТС, интервалы, регулярность движения, простои, возвраты, переключения ТС, нерегулярные рейсы отражаются в ГИС в ведомости движения.

4.2. Подрядчик и диспетчерская служба Заказчика контролирует продолжительность рабочего времени водителя Подрядчика, не допуская превышения лимита рабочего времени водителя в соответствии с приказом Минтранса РФ от 20.08.2004 №15 «Об утверждении Положения об особенностях рабочего времени и времени отдыха водителей». Общее время нахождения водителя Подрядчика в течение смены (с момента выпуска ТС из парка до времени возврата в парк Подрядчика) для спаренной организации труда не должно превышать 11 часов 30 минут, для строенной и односменной организации труда 9 часов 30 минут. В рабочее время водителя не включается продолжительность обеденного перерыва и время нахождения в разрыве.

В случае, если в результате регулирования движения диспетчерской службой Заказчика возникает необходимость привлечения к работе водителя за пределами установленной для работника продолжительности рабочего времени в течение дня, но в пределах времени, установленного законодательством РФ в части режима труда и отдыха водителей, такое привлечение согласовывается с Подрядчиком.

4.3. Подрядчику запрещается самовольно изменять график работы маршрута без согласования с диспетчерской службой Заказчика.

5. Учет наличия ТС на маршрутах по часам суток

5.1. Наличие ТС на маршрутах учитывается в ГИС в суточных диспетчерских докладах.

5.2. Плановое количество ТС по маршруту на отчетный час определяется расписанием в соответствии с государственным контрактом.

5.3. Фактическое количество ТС, работающих на маршруте на отчетный час, учитывается следующим образом:

– ТС, прибывшее на начальный или конечный пункт маршрута в 8.00 и ранее, учитывается в отчете на 8 часов, а ТС, прибывшее в 8.01 и позднее, на 8 часов не учитывается;

– ТС, убывающее от начального или конечного пункта в 17.00 и позднее, учитывается в отчете на 17 часов, а убывающее в 16.59 и ранее, на 17 часов не учитывается;

– ТС, в период обеденного перерыва водителя, в разрыве, в простое на конечной станции, конечном пункте или на трассе маршрута по техническим, эксплуатационным или прочим причинам, в простое до графика, а также своевременно не вернувшийся из рейса, учитывается в наличии на маршруте на отчетный час;

– ТС, находящееся в простое на отчетный час и с последующим возвратом в парк Подрядчика, не учитывается в наличии на маршруте на отчетный час;

– ТС, находящееся в разрыве в парке Подрядчика, на отчетный час не учитывается;

– при переключениях (плановых или оперативных) ТС учитывается в наличии на том маршруте, на котором работает на отчетный час;

– если заправка ТС топливом производится в период его работы на маршруте (если это предусмотрено графиком работы), то ТС учитывается на отчетный час, а в случае заправки во время паркового рейса – не учитывается.

5.4. ГИС ведет суммарный учет наличия ТС на маршрутах по часам суток и на отчетные часы, по государственным контрактам и Подрядчикам.

6. Простои ТС на линии

6.1. Простоем считается вынужденная остановка ТС продолжительностью 11 минут и более.

6.2. Каждый случай простоя ТС фиксируется в ГИС в журнале потерь линейного времени с указанием причины простоя и фактической величины потери линейного времени.

6.3. Временем начала простоя является фактическая остановка движения ТС в пути следования или на конечном остановочном пункте. Окончанием простоя считается время готовности ТС к работе.

6.4. При простое ТС во время выполнения рейса на трассе маршрута время начала и окончания простоя определяется на основании данных ГИС.

6.5. Если водитель ТС, находящегося в простое по технической причине, не вызвал техпомощь, либо не сообщил в соответствующие службы Подрядчика, простой учитывается полностью «по вине водителя».

6.6. В случае опоздания водителя на смену, водителю второй смены оформляется простой «по вине водителя», а водителю первой смены оформляется простой «ожидание смены».

7. Замена ТС

7.1. ТС, преждевременно возвращающееся в парк Подрядчика, может быть заменено Подрядчиком другим ТС. Направление ТС из парка Подрядчика вместо ТС, сошедшего с линии, считается заменой.

7.2. При замене ТС прибывшим от Подрядчика, преждевременный возврат не учитывается, если замена произведена своевременно без потерь линейного времени.

7.3. В случае замены ТС, потеря линейного времени учитывается ГИС, начиная с момента вынужденной остановки ТС, работавшего по данному графику (наряду), до времени прибытия на маршрут другого ТС.

7.4. Подрядчик согласовывает с диспетчерской службой Заказчика вопрос замены ТС, преждевременного возвратившегося в парк Подрядчика и формирует соответствующую запись в ГИС.

7.5. ТС, выпущенное из парка Подрядчика для замены преждевременно вернувшегося, не влияет на увеличение суточного выпуска по парку Подрядчика и должно работать по времени графика (наряда ТС), которое заменено.

8. Работа маршрутов по измененным трассам

8.1. При невозможности движения ТС по маршруту и (или) осуществления посадки и высадки пассажиров в установленных остановочных пунктах вследствие осуществления дорожных работ, перекрытия движения и т.п., Подрядчик вправе, предварительно уведомив об этом диспетчерскую службу Заказчика, самостоятельно изменить маршрут и продолжить перевозки по измененному маршруту до получения указания диспетчерской службы. После получения указания диспетчерской службы Подрядчик обязан следовать этому указанию. Перевод ТС Подрядчика на временный маршрут осуществляется по указанию диспетчерской службы Заказчика.

8.2. Количество выполненных рейсов по измененным трассам определяется по данным ГИС.

9. Перегон ТС в парк Подрядчика

9.1. Перегон ТС от начального или конечного остановочного пункта в парк Подрядчика осуществляется водителем ТС при работе на маршруте в соответствии с установленным графиком.

9.2. Перегон ТС от конечного остановочного пункта в парк Подрядчика осуществляется водителем, вызванным из парка Подрядчика, в следующих случаях:

– при невозможности перегона ТС в парк Подрядчика работающим на ТС водителем в случае болезни, нахождения в состоянии наркотического или алкогольного опьянения и др.

– если по прибытии ТС на конечную станцию продолжительность рабочей смены водителя уже составляет более 11 часов 30 минут или составит более 11 часов 30 минут при перегоне ТС в парк Подрядчика.