

## Порядок диспетчерского регулирования

### 1. Общие положения

1.1. Настоящий Порядок определяет порядок осуществления диспетчерского регулирования движением транспортных средств на маршрутах, обслуживаемых Подрядчиками в соответствии с заключенными контрактами на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам (далее – Контракт), в случаях:

- ввода на маршрутах режима измененных условий;
- работе транспортных средств по временным маршрутам;
- организации работы маршрутов при нештатных и чрезвычайных ситуациях на транспортном комплексе.

1.2. Диспетчерское регулирование осуществляется по маршруту исходя из конкретно складывающихся условий на маршруте (дорожных, погодных, наличия ТС и иных) с учетом возможности привлечения ТС с других маршрутов (переключения ТС) Подрядчика (при условии соответствия требованиям Приложения №2 к Контракту), для обеспечения качества обслуживания пассажиров.

1.3. Диспетчерское регулирование на маршруте заключается в применении в каждом конкретном случае наиболее рациональных методов, 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.

1.4. Функции Заказчика при осуществлении диспетчерского регулирования:

- при наступлении обстоятельств, указанных в п. 3.1 Настоящего Порядка – ввод по запросу Подрядчика и снятие режима измененных условий;
- при наступлении обстоятельств, указанных в п. 4.1 Настоящего Порядка – согласование трассы временного маршрута, определенного Подрядчиком, либо (в случае несогласия) – определение новой трассы временного маршрута и режима работы (по интервалу, по расписанию) по нему;
- при наступлении обстоятельств, указанных в п. 4.8 Настоящего Порядка – определение трассы временного маршрута и режима работы (по интервалу, по расписанию) по нему;

1.5. Функции Подрядчика при осуществлении диспетчерского регулирования:

- составление оперативного расписания и передача водителям маршрутных заданий;
- при наступлении обстоятельств, указанных в п. 3.1 Настоящего Порядка – инициирование ввода режима измененных условий;
- при наступлении обстоятельств, указанных в п. 4.1 Настоящего Порядка – определение трассы временного маршрута и организация работы по нему до получения указаний диспетчерской службы Заказчика;
- при наступлении обстоятельств, указанных в п. 4.8 Настоящего Порядка – организация работы по временному маршруту в соответствии с указаниями диспетчерской службы Заказчика.

### 2. Регулирование движения ТС

2.1. Регулирование движения ТС заключается в задании времени отправлений транспортных средств от начальных и конечных остановочных пунктов (составлении оперативного расписания) при наличии разворотных колец (в случае отсутствия разворотного кольца/площадки отстоя регулирование осуществляется с НП/КП, где есть площадка отстоя).

2.2. Маршрутное задание (технологические операции во время стоянки, время отправления в каждый рейс) передаётся водителям с помощью специальных технических средств (консоль в кабине водителя) или посредством голосовой и телефонной связи.

2.3. При работе маршрута по расписанию транспортные средства отправляются в рейс согласно времени, указанному в Приложении №1 к Контракту.

2.4. При работе маршрута по вспомогательному расписанию (интервалу) время отправления транспортных средств рассчитывается исходя из обеспечения равномерных интервалов движения на маршруте. Порядок расчета указан в п. 5 Настоящего Порядка.

2.5. Диспетчерское регулирование осуществляется с применением следующих методов 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, обслуживаемого одним Подрядчиком (при условии соответствия требованиям Приложения №2 к Контракту).

2.6. Временем начала движения по маршруту от начального/конечного пункта считается время отправления первого транспортного средства от начального/конечного пункта по трассе, указанной в Приложении №1 к Контракту.

2.7. Временем окончания движения по маршруту от начального/конечного пункта считается время отправления последнего транспортного средства от начального/конечного пункта по трассе, указанной в Приложении №1 к Контракту.

2.8. При осуществлении диспетчерского регулирования необходимо обеспечивать соответствие фактического времени начала и окончания движения по маршрутам от начального/конечного пунктов времени, указанного в Приложении №1 к Контракту с учетом п. 2.6 настоящего Порядка.

2.9. Не допускается отправление транспортных средств в рейс ранее планового начала движения и позднее 15 минут от планового окончания движения на маршруте (позднее 60 минут в случае действия режима измененных условий на момент планового времени окончания движения).

### **3. Работа транспортных средств в режиме измененных условий**

3.1. В случаях, когда изменяющиеся дорожные условия (транспортные заторы, дорожные ремонтные работы на трассе маршрута, ограничения дорожного движения, неблагоприятные климатические условия и другие причины, затрудняющие движение) приводят к снижению скорости движения транспортных средств по маршрутам и невозможности соблюдения расписания движения (далее – Обстоятельства), Подрядчиком может быть инициирован, а Заказчиком согласован перевод маршрутов на работу в режиме измененных условий.

3.2. Режим измененных условий вводится и снимается в порядке, предусмотренном Приложением №13 к Контракту.

3.3. Перевод маршрутов на работу в режиме измененных условий может быть согласован Заказчиком при наличии подтверждающих данных интернет-сервисов отображения на карте загруженности дорог или данных информационных систем. Подтверждающими считаются данные о наличии транспортных заторов на участке маршрута уровня от семи баллов и выше.

3.4. Снятие режима измененных условий может быть осуществлено Заказчиком в случае снижения транспортных заторов на участке маршрута до уровня шести баллов и ниже.

3.5. Время ввода режима измененных условий не может быть ранее планового времени начала движения<sup>1</sup> транспортных средств по маршрутам, проходящим через участок улично-дорожной сети, на котором наступили Обстоятельства (далее – УДС).

3.6. Время снятия режима измененных условий не может превышать плановое время окончания движения<sup>2</sup> транспортных средств по маршрутам, проходящим через участок УДС. В случае превышения режим измененных условий снимается плановым временем окончания движения транспортных средств независимо от наличия на участке УДС Обстоятельств.

3.7. Документом, подтверждающим обоснованность ввода и снятия режима измененных условий, является скриншот экрана или данные информационных систем, подтверждающие наступление и прекращение действий Обстоятельств, с указанием даты и времени формирования скриншота (данных) и наименования участка улично-дорожной сети, на котором возникли (в случае ввода) или прекратили действие (в случае снятия) Обстоятельства.

3.8. Датой и временем ввода и снятия режима измененных условий считается дата и время формирования соответствующего скриншота или данных информационных систем.

3.9. В режиме измененных условий диспетчерское регулирование заключается в обеспечении равномерных интервалов движения на маршрутах. При этом количество отправок в текущий астрономический час не должно превышать количество отправок на данный астрономический час в соответствии с графиком движения по маршруту. В случае если фактическое количество отправок в текущий астрономический час меньше планового количества на данный астрономический час, то допускается увеличить количество отправок в следующий астрономический час не более чем на разницу планового и фактического количества отправок в текущий астрономический час при условии соблюдения равномерного интервала движения транспортных средств на маршруте.

#### **4. Работа транспортных средств по временным маршрутам и при нештатных и чрезвычайных ситуациях на транспортном комплексе**

4.1. 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 Заказчика.

4.2. Работа Подрядчика по самостоятельно установленному временному маршруту осуществляется до получения указаний диспетчерской службы Заказчика и не может превышать шестидесяти минут с момента изменения трассы.

4.3. Маршрут, с которого транспортные средства переведены на временный маршрут, считается основным.

4.4. Трасса временного маршрута должна отвечать следующим критериям:

- трасса должна быть максимально приближенной к основной трассе маршрута;
- трасса должна проходить по альтернативному параллельному участку улично-дорожной сети относительно основной трассы маршрута;
- посадка и высадка пассажиров должна осуществляться на оборудованных остановочных пунктах (знак 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»);

4.5. При невозможности организовать движение по трассе временного маршрута, отвечающей п. 4.4 Настоящего Порядка, движение может быть организовано по укороченной трассе. При этом трасса укороченного маршрута должна отвечать следующим критериям:

- трасса должна максимально соответствовать трассе основного маршрута;

---

<sup>1</sup> Плановым временем начала движения считается плановое время прибытия первого транспортного средства на участок УДС (в соответствии с графиками работы маршрутов)

<sup>2</sup> Плановым временем окончания движения считается плановое время прибытия последнего транспортного средства на участок УДС (в соответствии с графиками работы маршрутов)

- протяженность участка маршрута, пролегающего вне трассы основного маршрута, должна быть минимально возможной с учетом дорожных условий и ПДД;

- посадка и высадка пассажиров должна осуществляться на оборудованных остановочных пунктах (знак 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»);

4.6. При работе основного маршрута по расписанию транспортные средства отправляются в рейс во время, обеспечивающее отправление транспортных средств с остановочных пунктов основного маршрута максимально приближенное ко времени, указанному в Приложении №1 к Контракту.

4.7. При работе основного маршрута по вспомогательному расписанию (интервалу) транспортные средства отправляются в рейс исходя из обеспечения равномерных интервалов движения на временном маршруте. Интервал рассчитывается исходя из нормы времени на пробег по трассе временного маршрута и количества транспортных средств, работающих на нем.

4.8. Режим работы по временным маршрутам при нештатных и чрезвычайных ситуациях на транспортном комплексе устанавливается Заказчиком.