

Приказ Минавтотранса РСФСР от 31 декабря 1981 г. N 200

Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте

См. Постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. N 112 Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

О деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси см. также статью 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. N 69-ФЗ

В целях обеспечения дальнейшего совершенствования организации пассажирских перевозок Министерство автомобильного транспорта РСФСР приказывает:

1. Утвердить прилагаемые Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

2. Республиканским объединениям и главным управлениям автомобильного транспорта, Республиканскому объединению "Росмежавтовокзал", транспортным управлениям, управлениям пассажирского автомобильного транспорта, производственным объединениям автовокзалов и пассажирских автостанций, пассажирским автотранспортным предприятиям:

2.1. Принять к руководству и исполнению Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

2.2. Организовать изучение указанных Правил всеми работниками, имеющими отношение к организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

3. Главному пассажирскому управлению, Республиканскому объединению "Росмежавтовокзал", НИИАТ оказывать методическую помощь подведомственным министерству предприятиям и организациям в решении вопросов, связанных с применением Правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте.

Министр Е.Г.ТРУБИЦЫН

См. также:

Распоряжение Минтранса РФ от 18 апреля 2013 г. N НА-37-р О введении в действие Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования

Приказ Минавтотранса РСФСР от 30 марта 1987 г. N 44 О введении временной инструкции и рекомендаций по обеспечению выполнения рейсов на автобусных маршрутах

Приказ Минавтотранса РСФСР от 9 декабря 1970 г. N 19 Об утверждении правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта

Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте

Оглавление

Общие положения

Основные требования, предъявляемые к работникам пассажирского автотранспорта

Автобусные перевозки

Особенности организации специальных и заказных автобусных перевозок

Легковые таксомоторные перевозки

Маршрутные таксомоторные перевозки

Диспетчерское управление движением автобусов и таксомоторов

Применение математических методов и электронно-вычислительной техники

Разработка перспективных и текущих планов развития пассажирских перевозок

Линейный контроль

Приложение 1. МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ

I. Определение рентабельности отдельных видов перевозок

1. Определение общей рентабельности

2. Определение расчетной рентабельности

II. Определение рентабельности эксплуатации автобусов на отдельных междугородных маршрутах

1. Определение общей рентабельности

2. Определение расчетной рентабельности

Приложение 2. ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА АВТОБУСНЫХ МАРШРУТАХ

I. Общие положения

II. Требования, предъявляемые к эксплуатации автобусов

III. Требования, предъявляемые к автомобильным дорогам, железнодорожным переездам, паромным переправам, остановочным пунктам и другим сооружениям, по которым проходят автобусные маршруты

IV. Порядок обследования маршрутов и нормирования скоростей движения автобусов

Приложение 2.1

Приложение 2.2

Приложение 3. ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ПАСПОРТА АВТОБУСНОГО МАРШРУТА

Общие положения

Заполнение паспорта автобусного маршрута

Приложение 4. ПАСПОРТ АВТОБУСНОГО МАРШРУТА

Приложение 5. Методика повышения скоростей движения автобусов в междугородном сообщении
Приложение 6. Методические указания по организации полужэкспрессных автобусных маршрутов в городах
Приложение 7. Методология выявления резервов повышения скоростей сообщения автобусов и пути их реализации
Приложение 8. Методика нормирования скоростей движения автобусов на городских маршрутах
Приложение 9. Руководство по нормированию скоростей движения автобусов при междугородных автобусных перевозках
Приложение 10. Инструкция по изучению пассажиропотоков
Приложение 11. Методические указания по совершенствованию транспортного обслуживания населения городов в часы "пик"
Приложение 12. Расписание движения автобусов городского (пригородного) сообщения
Приложение 13. Расписание движения автобусов
Приложение 14. Сводное расписание движения автобусов по контрольному пункту
Приложение 15. Маршрутное расписание
Приложение 16. Маршрутное расписание
Приложение 17. Маршрутное расписание
Приложение 18. Инструкция о порядке организации работы автобусов городского сообщения без кондукторов на автотранспортных предприятиях и в организациях министерства автомобильного транспорта РСФСР
Приложение 19. Методические указания о порядке перехода на бескассовый метод обслуживания пассажиров городского автобусного транспорта
Приложение 20. Методика выбора эффективной системы организации движения автобусов на междугородных маршрутах различной протяженности
Приложение 21. Инструкция по оборудованию и оформлению остановочных пунктов пассажирского автотранспорта, а также внешнего и внутреннего оформления автобусов и таксомоторов
Приложение 22. Технические условия на расположение, параметры и оборудование остановочных пунктов городского общественного транспорта
Приложение 23. Типовое положение об автобусном вокзале (автостанции) министерства автомобильного транспорта РСФСР
Приложение 24. Табель обязательного оборудования и оформления помещений автовокзалов и автостанций междугородных автобусных сообщений
Приложение 25. Книга жалоб и предложений
Приложение 26. Инструкция о порядке ведения книги жалоб и предложений
Приложение 27. Типовой технологический процесс работы автовокзала (автостанции) междугородных сообщений
Приложение 28. Положение об организации внутрисовхозных (внутриколхозных) автобусных перевозок сельскохозяйственных рабочих автомобильным транспортом общего пользования
Приложение 29. Правила пользования легковыми таксомоторами
Приложение 30. Правила обслуживания предприятий, учреждений и организаций легковыми таксомоторами и расчетов за пользование этими автомобилями на территории РСФСР
Приложение 31. Инструкция по опломбированию и эксплуатации таксометров, таксометрового и спидометрового оборудования, устанавливаемого на таксомоторах министерства автомобильного транспорта РСФСР
Приложение 32. Инструкция по изучению спроса населения на легковые таксомоторы
Приложение 33. Паспорт стоянки легковых таксомоторов
Приложение 34. Талон культуры обслуживания пассажиров водителем таксомотора
Приложение 35. Положение о центральной диспетчерской станции пассажирского автотранспорта
Приложение 36. Правила пользования автобусами городских сообщений
Приложение 37. Правила пользования автобусами пригородных сообщений
Приложение 38. Правила пользования автобусами междугородных сообщений
Приложение 39. Методическое руководство по организации помаршрутного контроля оплаты проезда на городских автобусах

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила устанавливают основные принципы организации пассажирских перевозок, порядок работы эксплуатационной службы республиканских объединений и главных управлений автомобильного транспорта, транспортных управлений, управлений пассажирского автомобильного транспорта, производственных объединений пассажирского автомобильного транспорта и автовокзалов и пассажирских автостанций, автотранспортных предприятий системы Министерства автомобильного транспорта РСФСР, осуществляющих пассажирские перевозки (в дальнейшем именуемых "автотранспортные предприятия и организации").

2. Правила обязательны для выполнения всеми работниками системы министерства, имеющими отношение к работе пассажирского автотранспорта.

3. Основными задачами автотранспортных предприятий и организаций, осуществляющих пассажирские перевозки, являются:

- полное удовлетворение потребностей населения в пассажирских автомобильных перевозках;
- обеспечение высокой культуры обслуживания пассажиров и безопасности перевозок;

- выполнение планов пассажирских перевозок;
- эффективное использование транспортных средств, неуклонное повышение производительности труда, максимальное снижение транспортных расходов;
- обобщение и распространение передовых методов работы.

4. Настоящие Правила должны обеспечить:

- слаженную работу всех подразделений и работников пассажирского автотранспорта, четкую организацию движения;
- доставку пассажиров в кратчайшие сроки;
- необходимые удобства пассажирам и высокую культуру их обслуживания в пути и на остановочных пунктах;
- безопасность движения;
- эффективное использование подвижного состава пассажирского автотранспорта;
- высокую производительность труда работников, занятых пассажирскими перевозками;
- выполнение государственного плана перевозок и основных технико-эксплуатационных, финансово-экономических показателей работы пассажирского автотранспорта.

5. Организация пассажирских перевозок включает:

- систематическое изучение пассажиропотоков;
- разработку на основе материалов обследований пассажиропотоков: рациональных маршрутных схем, предусматривающих при необходимости открытие новых и изменение направления существующих маршрутов; выбор типа и определение количества подвижного состава на маршрутах;
- нормирование скоростей движения автобусов;
- выбор систем организации движения автобусов с использованием рациональных режимов труда водителей;
- составление расписаний движения автобусов и графиков выпуска легковых таксомоторов на линию;
- координацию работы автомобильного транспорта с другими видами пассажирского транспорта;
- управление движением транспортных средств и оперативный контроль за регулярностью движения;
- обслуживание пассажиров на автовокзалах, автостанциях и в пути;
- разработку текущих и перспективных планов развития пассажирского автотранспорта городского, пригородного и междугородного сообщений.

6. Для проведения экономического анализа организации различных видов пассажирских перевозок, выявления низкорентабельных и убыточных маршрутов автотранспортные предприятия должны использовать "Методику определения себестоимости и рентабельности отдельных видов пассажирских перевозок и междугородных автобусных маршрутов" (Приложение 1).

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ,

ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К РАБОТНИКАМ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА

7. Лица, поступающие для работы на предприятия и в организации пассажирского автотранспорта, в пределах возложенных на них служебных обязанностей должны знать и строго выполнять:

- Устав автомобильного транспорта РСФСР;
- Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР;
- настоящие Правила;
- Правила дорожного движения;
- Инструкцию по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;
- Памятку водителю автобуса по обеспечению безопасности перевозок пассажиров;
- Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта;
- инструкции по технике безопасности и производственной санитарии;
- должностные инструкции;
- другие руководящие указания в области пассажирских перевозок.

Работники автотранспортных предприятий и организаций подвергаются периодическим проверкам знаний указанных документов.

8. Водители, назначаемые для работы на автобусах и легковых таксомоторах, обязаны пройти стажирование и спецподготовку в установленном порядке.

9. Работники пассажирского автотранспорта при исполнении служебных обязанностей должны быть опрятно одеты и содержать в чистоте и порядке свое рабочее место.

Работники, для которых установлена форменная одежда, к исполнению служебных обязанностей без нее не допускаются.

АВТОБУСНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Классификация автобусных маршрутов

10. Автобусный маршрут представляет собой установленный и соответственно оборудованный путь следования автобусов между начальным и конечным пунктами. Перевозки пассажиров на маршруте осуществляются по утвержденным расписаниям движения.

11. Автобусные маршруты подразделяются на городские, пригородные, междугородные.

К городским относятся маршруты, проходящие в пределах черты города (другого населенного пункта), к пригородным - проходящие за пределы черты города на расстояние до 50 км включительно, к междугородным - за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км.

Кроме того, пригородные и междугородные маршруты подразделяются на внутрирайонные (начинающиеся и оканчивающиеся в пределах одного административного района), внутриобластные, внутрикраевые и внутриреспубликанские (АССР), начинающиеся и оканчивающиеся в пределах области, края, автономной республики, межобластные, межкраевые (проходящие через территорию двух и более областей,

краев и автономных республик), межреспубликанские - проходящие на территории двух и более союзных республик.

Среди пригородных и междугородных выделяют сельские автобусные маршруты, к которым относятся маршруты, связывающие сельские населенные пункты между собой, с районным центром, станциями железных дорог, аэропортами, пристанями, два и более районных центра между собой в случае, если один из них является селом. К сельским относятся также маршруты, проходящие внутри сельских населенных пунктов.

С учетом повышенных требований к безопасности движения в горной местности в качестве особой категории автобусных маршрутов выделяются горные. Отнесение автобусных маршрутов к категории горных производится в соответствии с Методикой определения горных автобусных маршрутов, утвержденной Министерством автомобильного транспорта РСФСР (указание от 06.03.80 N 43-ц).

12. Все автобусные маршруты подразделяются на постоянные и сезонные (временные). Движение автобусов на постоянных маршрутах осуществляется круглогодично, а на сезонных - в течение определенного периода времени (сезона).

Порядок организации автобусных маршрутов

13. Организация новых автобусных маршрутов производится в порядке, установленном ст. 76 Устава автомобильного транспорта РСФСР:

13.1. Городских, пригородных - транспортными управлениями (управлениями пассажирского автомобильного транспорта) по согласованию с исполнительными комитетами городских, районных Советов народных депутатов.

13.2. Междугородных:

- в пределах области, края, автономной республики - транспортными управлениями (управлениями пассажирского автомобильного транспорта) по согласованию с соответствующими Советами Министров автономных республик или исполнительными комитетами областных (краевых) Советов народных депутатов;

- между областями - Министерством автомобильного транспорта РСФСР.

13.3. Межреспубликанских - Министерством автомобильного транспорта РСФСР по согласованию с органами управления автомобильным транспортом других союзных республик.

Об открытии маршрутов министерство, транспортные управления (управления пассажирского автомобильного транспорта) издают приказы (указания).

14. Для решения вопроса о целесообразности открытия маршрута предварительно необходимо:

- определить потребность в перевозках пассажиров по этому маршруту (предполагаемый устойчивый пассажиропоток);

- выбрать трассу движения и обследовать дорожные условия;

- составить технико-экономическое обоснование целесообразности открытия маршрута.

15. Новые маршруты открываются при наличии устойчивого пассажиропотока и условий, обеспечивающих безопасность движения.

16. При открытии маршрутов должны предусматриваться:

- расположение начальных и конечных остановочных пунктов маршрутов в достаточно крупных пассажирообразующих и пассажиропоглощающих местах;

- обеспечение транспортной связи для наибольшего числа пассажиров по кратчайшим направлениям между основными пунктами города;

- использование типа автобусов, соответствующего виду перевозок;

- средства контроля за регулярностью движения;

- обеспечение координированного движения автобусов на вновь открываемом маршруте с движением автобусов на существующих маршрутах, а также с работой других видов пассажирского транспорта;

- применение на междугородных маршрутах эффективных систем организации движения.

17. Выбор трассы автобусного маршрута производится при обязательном соблюдении следующих требований:

- соответствия типа покрытия, состояния и ширины проезжей части дороги и обочин, горизонтальных и вертикальных радиусов кривых, продольных уклонов, видимости и обустройства дорог, а также железнодорожных переездов, ледовых и паромных переправ "Требованиям по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах" (Приложение 2), строительным нормам и правилам (СНиП);

- соответствия общего веса автобуса с максимальным наполнением допустимой нагрузке на мосты, расположенные на маршруте.

18. В случае, когда признано целесообразным открыть автобусный маршрут, службой эксплуатации в порядке, определенном Инструкцией по заполнению паспорта автобусного маршрута (Приложение 3), составляется паспорт маршрута по установленной форме (Приложение 4), разрабатывается расписание движения автобусов, которое утверждается в установленном порядке.

В паспорт включаются сведения, характеризующие маршрут: наличие линейных сооружений, остановочных пунктов, расстояния между ними, стоимость проезда, состояние дороги и др.

19. Если для улучшения обслуживания пассажиров необходимо дополнительно обустроить маршрут линейными сооружениями, одновременно с паспортом разрабатывается план мероприятий по обустройству маршрута с указанием сроков выполнения соответствующих работ, который утверждается одновременно с паспортом. По мере принятия в эксплуатацию новых линейных сооружений вносятся дополнения в паспорт маршрута.

20. В зависимости от величины пассажиропотока, дорожных условий при обустройстве автобусного маршрута должно предусматриваться наличие:

- площадок для разворота и отстоя автобусов в начальных и конечных пунктах маршрута, автопавильонов, а в крупных пассажирообразующих пунктах - пассажирских автостанций;

- городских пассажирских автостанций на начальных или конечных пунктах маршрутов;
- посадочных площадок и автопавильонов на промежуточных остановочных пунктах маршрута;
- специальных площадок для заезда - "карманов", посадочных площадок, автопавильонов и в зависимости от размера пассажирооборота - автостанций и автовокзалов на остановочных пунктах пригородных и междугородных маршрутов.

21. В зависимости от величины и распределения пассажиропотоков на маршруте работу автобусов организуют с обычным, полуэкспрессным (скорым) или экспрессным режимом движения или с режимом движения по системе спаренных рейсов.

При обычном режиме движения остановка автобусов является обязательной на всех остановочных пунктах.

При полуэкспрессном режиме движения автобусы останавливаются лишь на отдельных установленных остановочных пунктах.

Автобусы-экспрессы на городских, пригородных маршрутах следуют от начального до конечного пункта без промежуточных остановок.

Движение на междугородных маршрутах в экспрессном и полуэкспрессном режиме организуется на основе "Методики повышения скоростей движения автобусов в междугородном сообщении" (Приложение 5), а на городских маршрутах в полуэкспрессном режиме в соответствии с "Методическими указаниями по организации полуэкспрессных автобусных маршрутов в городах" (Приложение 6).

Мероприятия по повышению скоростей движения автобусов разрабатываются автотранспортными предприятиями и организациями на основе "Методики повышения скоростей движения автобусов в междугородном сообщении", а для городских маршрутов - "Методологии выявления резервов повышения скоростей сообщения автобусов и путей их реализации" (Приложение 7).

На маршрутах, остановочные пункты которых характеризуются большим пассажирообменом, движение автобусов организуется по системе спаренных рейсов. При этом движение каждой пары автобусов на маршруте осуществляется по единому графику (расписанию) и их подача на посадку и отправление от начального остановочного пункта производится одновременно, практически без интервалов. Режим движения по системе спаренных рейсов применяется, как правило, в часы "пик".

При наличии значительного и устойчивого пассажиропотока на какой-либо части маршрута в пределах указанной части маршрута организуются укороченные рейсы.

Экспрессные, полуэкспрессные и укороченные рейсы или маршруты могут быть постоянными или временными (по сезонам года или в течение определенных установленных часов дня, в часы "пик").

22. Каждому автобусному маршруту транспортное управление присваивает определенный порядковый номер <*>: городским - от N 1 до 99; пригородным - от N 100 до N 499; междугородным - от N 500 и выше.

<*> Нумерация городских и пригородных маршрутов ведется по каждому городу. Междугородные маршруты имеют единую нумерацию по области.

Цифры на трафаретах, указывающих номера маршрутов (рейсов) с экспрессным и скорым режимом движения автобусов, обозначаются красным цветом с добавлением соответственно буквы "Э" и "С", а укороченных - красным цветом с добавлением буквы "К".

23. Остановочные пункты городских автобусных маршрутов должны размещаться вблизи пассажирообразующих и пассажиропоглощающих пунктов: жилых массивов, предприятий, культурно-бытовых учреждений, торговых центров, мест массового отдыха, железнодорожных станций, речных и морских портов, аэропортов, станций метрополитена и т.д.

24. В зависимости от специфики пассажиропотока и его периодических изменений промежуточные остановочные пункты по времени работы подразделяются на постоянные, временные и "по требованию".

Постоянные остановочные пункты устанавливаются в местах с устойчивым и значительным пассажирооборотом, и остановка автобуса на них обязательна.

Временные остановочные пункты устанавливаются при неустойчивом пассажирообороте. В часы уменьшения пассажирооборота автобусы на них не останавливаются. Временные остановочные пункты устанавливаются также в случаях ремонта дорожного полотна на отдельных участках маршрута и в других подобных случаях.

Остановочные пункты по требованию пассажиров устанавливаются в местах с малым и неустойчивым пассажирооборотом.

Минимальное расстояние между остановочными пунктами на обычных городских маршрутах должно составлять 300 - 400 м, максимальное - не более 800 - 1000 м.

25. Перед открытием автобусного маршрута предприятия и организации, указанные в п. 13 настоящих Правил, создают по согласованию с местными Советами народных депутатов комиссии с участием представителей дорожных органов и Государственной автомобильной инспекции. Комиссии обследуют условия организации перевозок на маршруте и составляют акт о готовности маршрута к началу автобусного движения.

При наличии недостатков комиссия определяет в акте меры по их устранению с указанием сроков и ответственных лиц. Маршрут открывается после устранения недостатков, отмеченных в акте.

26. Об открытии или изменении городских маршрутов население оповещается через местную печать, радио и специальными объявлениями в автобусах и на остановочных пунктах не позднее чем за три дня, а междугородных и пригородных - не позднее чем за пять дней.

27. После открытия маршрута автотранспортное предприятие организует систематический контроль за организацией перевозок и обслуживанием пассажиров на нем, уточняет направление маршрута, расположение остановочных пунктов, частоту движения, контролирует наполнение автобусов на отдельных участках и эффективность использования подвижного состава.

28. Изменение маршрута производится применительно к порядку, предусмотренному п. 25 настоящих Правил.

29. При изменении обстановки движения на маршруте и отсутствии возможности принять меры по обеспечению безопасности движения автотранспортные организации временно прекращают движение и уведомляют об этом исполнительный комитет местного Совета народных депутатов.

Нормирование скоростей движения автобусов на маршрутах

30. Нормирование скоростей движения автобусов на маршрутах (установление оптимальных норм времени пробега автобусов между остановочными пунктами) является одним из важных компонентов организации пассажирских перевозок.

Нормирование скоростей движения должно производиться с учетом требований п. 4 настоящих Правил.

31. Автотранспортные предприятия и организации проводят нормирование скоростей движения автобусов на маршрутах согласно следующим документам:

- городских - по "Методике нормирования скоростей движения автобусов на городских маршрутах" (Приложение 8);

- междугородных и пригородных - в соответствии с "Руководством по нормированию скоростей движения автобусов при междугородных автобусных перевозках" (Приложение 9).

32. Нормирование скоростей проводят при открытии маршрута, а также (вне очереди) при изменении его трассы, замене подвижного состава и изменении условий движения.

33. На действующих маршрутах нормирование скоростей проводят в следующие сроки:

- городских и пригородных - не реже одного раза в два года. На маршрутах, проходящих в горной местности и по неусовершенствованным покрытиям, нормирование осуществляется на основании обследования и проведения пробного рейса на реке двух раз в год (в весенне-летний и осенне-зимний периоды);

- междугородных внутриобластных, межобластных и межреспубликанских - не реже одного раза в два года.

Обследование и изучение пассажирских потоков

34. Для повышения качества обслуживания пассажиров и обеспечения эффективного использования подвижного состава автотранспортные предприятия и организации обязаны систематически обследовать и изучать пассажиропотоки по дням недели и месяцам года как на отдельных маршрутах, так и на всей маршрутной сети.

35. Предприятия и организации, имеющие право открытия автобусных маршрутов (п. 13 настоящих Правил), ежегодно составляют и утверждают планы обследования пассажиропотоков, в которых определяют сроки его проведения.

36. Обследование пассажиропотоков проводится сплошное и выборочное.

Сплошное обследование осуществляется одновременно на всех маршрутах одного или нескольких видов пассажирского транспорта, выборочное - на отдельных маршрутах или рейсах маршрутов.

37. Устанавливается следующая периодичность проведения обследований пассажиропотоков на автобусном транспорте:

- сплошное на всей городской, пригородной и междугородной маршрутной сети - не реже одного раза в три года. Рекомендуется проводить на всех видах городского или внегородского транспорта;

- выборочное на отдельных городских, пригородных и междугородных маршрутах - не реже двух раз в год (в осенне-зимний и весенне-летний периоды), а также при возникших резких изменениях пассажиропотока;

- на вновь открытых маршрутах обследование проводят после трех-четырех месяцев регулярной работы автобусов.

38. Существующие методы получения данных о пассажиропотоках на автобусных маршрутах подразделяются на отчетно-статистические и натурные.

39. Отчетно-статистический метод применяется при анализе данных о выручке от перевозки пассажиров на маршрутах и проданных билетах.

Систематический анализ этим методом отчетных данных о проданных билетах и выручке не только не исключает периодического проведения натурных обследований пассажиропотоков, но является основой для их организации.

Натурное обследование проводится анкетным, талонным, счетно-табличным, таблично-опросным или глазомерным методами согласно Инструкции по изучению пассажиропотоков (Приложение 10).

Для обследования пассажиропотоков на городских, пригородных и междугородных маршрутах небольшой протяженности в первую очередь должен применяться табличный метод, основанный на опросе пассажиров в автобусе и обеспечивающий при сравнительно небольших затратах получение наиболее полных сведений о пассажиропотоках и в том числе данных, характеризующих распределение поездок пассажиров между остановочными пунктами маршрутов, пересадки пассажиров и своевременность осуществления перевозок.

На междугородных маршрутах большой протяженности целесообразно применять анкетный метод (заполнение специальных анкет учетчиками в подвижном составе).

40. Полученный в результате обследований пассажиропотоков материал служит основанием для корректировки маршрутной схемы, отдельных маршрутов, составления расписаний движения автобусов, организации экспрессных, полуэкспрессных, укороченных и спаренных рейсов, выбора типа автобусов, распределения их по маршрутам, назначения остановочных пунктов и используется для разработки мероприятий по улучшению обслуживания населения в часы "пик" в соответствии с "Методическими указаниями по совершенствованию транспортного обслуживания населения городов в часы "пик" (Приложение 11).

Организация труда водителей и кондукторов

41. Организация труда водителей и кондукторов должна обеспечивать:

- четкую работу автобусов в соответствии с утвержденными расписаниями и качественное обслуживание пассажиров;

- безопасность перевозок пассажиров;
- полное использование нормы рабочего времени за учетный период;
- соблюдение установленных трудовым законодательством продолжительности рабочего дня, порядка предоставления отдыха и перерывов в работе для приема пищи;
- высокую производительность труда.

42. Режим труда и отдыха водителей, осуществляющих пассажирские перевозки, устанавливаются в соответствии с Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденным Постановлением Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС от 16.08.77 N 255/16 (указание Минавтотранса РСФСР от 13.01.78 N 13-ц).

43. Графики работы (сменности) на линии составляются для всех водителей ежемесячно на каждый день или смену с ежедневным и суммированным учетом рабочего времени и доводятся до сведения водителей за две недели до введения их в действие.

В них устанавливается время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, а также время, предоставляемое для межсменного и еженедельного отдыха.

График работы (сменности) водителей утверждается администрацией предприятия по согласованию с местным комитетом профсоюза.

Об изменении графика работы (сменности) водителя на линии и изменении в связи с этим времени явки на работу водитель должен быть поставлен в известность не менее чем за сутки до начала работы.

44. Автотранспортное предприятие обязано обеспечить минимальные, в пределах установленных норм, затраты времени на подготовку автобусов к выезду на линию, оформление путевой документации, прием автобусов и вручки после окончания работы на линии.

45. Отдел эксплуатации автотранспортного предприятия, выполняющего пассажирские перевозки, с целью обеспечения безопасности движения автобусов на маршрутах осуществляет:

- ежедневные предрейсовые, межрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водителей автобусов с обязательной отметкой об их проведении в путевом листе;

- обеспечение водителей перед выездом в рейс расписанием движения и схемой маршрута с указанием опасных мест;

- анализ выполнения всех рейсов, предусмотренных расписанием;

- регулярные, перед выпуском автобусов на линию, проверки наличия водительских удостоверений и ежедневную информацию водителей автобусов при выезде в рейс о погоде и условиях проезда (туман, гололед и т.д.) с обязательной отметкой в путевом листе;

- установление пониженных скоростей, а при необходимости прекращение движения, если дорожные или метеорологические условия (разрушение дорожного покрытия, гололед, сильный снегопад, туман, заносы и т.д.) представляют угрозу безопасности перевозок пассажиров;

- контроль за режимом труда и отдыха водителей;

- установление режима работы и места отдыха в пути следования при направлении водителей в разовые дальние рейсы или командировки;

- контроль за работой подвижного состава на линии, соблюдением водителями "Правил дорожного движения";

- медицинское переосвидетельствование водителей в установленные сроки совместно с отделом кадров;

- принятие необходимых мер по соблюдению установленных норм вместимости автобусов (в автобусах городских и пригородных маршрутов разрешается перевозка пассажиров в количестве, не превышающем общую вместимость автобуса, указанную в технической характеристике автобуса данной марки. В автобусах междугородных маршрутов разрешается перевозка пассажиров по количеству мест для сидения);

- выдачу разрешения на выделение автобусов по разовым заказам только при наличии дорожных условий, обеспечивающих безопасность перевозок пассажиров.

46. В зависимости от характера пассажиропотоков, протяженности маршрутов и режима работы автобусов применяются различные формы организации труда водителей и кондукторов.

Работа водителей и кондукторов организуется по индивидуальному или бригадному методу с использованием передового опыта организации труда.

47. Бригады водителей автобусов организуются для обслуживания городского, пригородного, междугородного маршрута или группы маршрутов. Руководство бригадой осуществляется бригадиром, который подчинен непосредственно начальнику колонны или отряда.

48. Основными задачами, стоящими перед бригадой водителей автобусов, являются: выполнение государственного плана перевозок и доходов; внедрение передовых форм и методов обслуживания пассажиров; обеспечение высокопроизводительного использования исправных автобусов, высокой регулярности движения автобусов и высокой культуры обслуживания пассажиров; недопущение дорожно-транспортных происшествий; повышение уровня трудовой, производственной (линейной) и финансовой дисциплины членов бригады.

49. На регулярных междугородных маршрутах должны применяться следующие системы организации труда водителей:

- одиночная езда - в автобусе в течение всего оборота на маршруте работает один водитель. Применяется, как правило, на маршрутах, где оборот автобуса совершается в течение рабочей смены водителя;

- сменная езда - автобус обслуживается бригадой водителей, смена которых производится на границах смежных участков (плеч), устанавливаемых в пунктах расположения автотранспортных предприятий или других

населенных пунктах. Каждый водитель работает в одном автобусе на определенном плече маршрута. Применяется на маршрутах протяженностью более 250 км;

- сменно-групповая езда - за несколькими автобусами закрепляют бригаду водителей, каждый водитель работает на разных автобусах, но на определенном участке (плече) маршрута. Применяется на маршрутах протяженностью более 250 км.

50. При междугородных автобусных перевозках, осуществляемых с пребыванием водителя в автобусе продолжительностью более 12 ч, в рейс направляются два водителя.

Составление расписаний движения

51. Расписание является основой организации движения автобусов на маршрутах и обязательно для выполнения всеми линейными работниками пассажирского автотранспорта. Им определяется количество рейсов, время движения автобусов между остановочными пунктами.

Расписание движения должно разрабатываться с учетом необходимости обеспечить:

- удовлетворение потребности населения в перевозках по каждому маршруту;
- использование вместимости автобусов по установленным нормам;
- минимальные затраты времени пассажирами на поездки;
- регулярность движения автобусов на всем протяжении маршрута;
- создание необходимых удобств пассажирам в пути следования;
- соблюдение режима и условий труда водителей и кондукторов согласно трудовому законодательству;
- соответствие машино-часов работы автобусов количеству, предусмотренному трансфинпланом;
- эффективное использование автобусов.

52. Автотранспортные предприятия и организации обязаны составлять следующие виды расписаний движения:

- сводное маршрутное расписание движения для городских, пригородных и междугородных сообщений в табличной форме (Приложения 12 и 13);

- станционное расписание движения автобусов по контрольному пункту (для конечных и промежуточных пунктов маршрутов, Приложение 14);

- рабочие маршрутные расписания, выдаваемые для исполнения каждому водителю при выезде из гаража или на диспетчерском пункте (Приложения 15, 16, 17).

53. Станционное расписание движения вывешивается для информации пассажиров на всех автовокзалах (пассажирских автостанциях), промежуточных и конечных остановочных пунктах междугородных и пригородных маршрутов. В виде отдельных листов или брошюр оно распространяется среди населения.

54. Расписание движения для городских и пригородных маршрутов составляют на летний и осенне-зимний периоды года и отдельно для рабочих и выходных (субботних и воскресных) дней.

Сроки переходов на новые расписания движения по отдельным маршрутам могут изменяться в зависимости от местных климатических и других условий.

55. Расписания движения автобусов для городских и пригородных маршрутов ежегодно утверждаются по согласованию с местными Советами народных депутатов, транспортными управлениями (управлениями пассажирского автомобильного транспорта).

Указанные управления составляют на 2 года сводные расписания движения для междугородных маршрутов (на летний и осенне-зимний периоды). Сводные расписания движения автобусов для междугородных межобластных маршрутов утверждаются Республиканским объединением "Росмежавтовокзал", для межреспубликанских маршрутов - Министерством автомобильного транспорта РСФСР по согласованию с органами управления автомобильным транспортом других союзных республик.

56. Расписания движения для внутриобластных, внутрикраевых и внутриреспубликанских (АССР) междугородных маршрутов и в том числе для разовых перевозок в предпраздничные и праздничные дни утверждаются транспортными управлениями (управлениями пассажирского автомобильного транспорта).

57. Расписания движения для всех междугородных маршрутов, соединяющих Москву с другими городами, утверждает Республиканское объединение автовокзалов и пассажирских автостанций "Росмежавтовокзал".

Расписания движения для межобластных маршрутов и проходящих параллельно с ними внутриобластных маршрутов разрабатывают транспортные управления (управления пассажирского автомобильного транспорта), в состав которых входят автотранспортные предприятия, обслуживающие эти маршруты, и после согласования с другими заинтересованными управлениями представляют на утверждение в Республиканское объединение автовокзалов и пассажирских автостанций "Росмежавтовокзал".

58. Каждому рейсу межреспубликанских и межобластных маршрутов Министерство автомобильного транспорта РСФСР присваивает номер, установленный расписанием движения. Транспортные управления (управления пассажирского автомобильного транспорта) при издании расписаний движения автобусов обязаны сохранить установленные министерством номера рейсов.

59. Движение автобусов на межреспубликанских и межобластных маршрутах производится по московскому времени. Для удобства пассажиров в расписаниях наряду с московским временем указывается и местное время.

Организация работы автобусов без кондукторов

60. Введению бескондукторного обслуживания пассажиров на городских маршрутах должна предшествовать тщательная подготовительная работа, предусматривающая:

- оборудование автобусов устройствами для сбора платы и выдачи проездных билетов, звукоусилительными установками;

- обучение водителей работе без кондукторов;

- информацию населения через печать, радио, телевидение, путем объявлений на остановочных и других пунктах о сроках перехода на бескондукторное обслуживание пассажиров и порядке оплаты проезда.

61. Организация работы автобусов без кондукторов осуществляется в соответствии с "Инструкцией о порядке организации работы автобусов городского сообщения без кондукторов на автотранспортных предприятиях и в организациях Министерства автомобильного транспорта РСФСР" (Приложение 18).

62. Для обеспечения более полного сбора выручки на маршрутах и сокращения отклонений между стоимостью оторванных билетов и фактической суммой выручки автотранспортные предприятия обязаны:

- систематически проводить на предприятиях и в организациях разъяснительную работу по вопросам бескондукторного обслуживания населения;
- организовывать широкую продажу абонементных талонов и проездных месячных билетов, обеспечивая их постоянное наличие у водителей во время работы на линии;
- периодически направлять на маршруты автобусы с кондукторами и регулярно проводить сравнительные анализы часовой выручки при различных методах организации обслуживания пассажиров;
- ежедневно учитывать фактические отклонения выручки от стоимости оторванных билетов по каждому маршруту с доведением результатов учета до всего коллектива автотранспортного предприятия;
- постоянно контролировать правильность оплаты проезда штатными линейными и общественными контролерами.

На остановочных пунктах с большим пассажирооборотом автотранспортные предприятия организуют (по возможности) размен монет.

Бескассовое обслуживание пассажиров на городском автобусном транспорте

63. Бескассовый метод обслуживания пассажиров вводится в целях повышения культуры обслуживания пассажиров, упрощения сбора проездной платы и сокращения эксплуатационных расходов, связанных с учетом, хранением и инкассацией выручки.

Бескассовый метод предусматривает отмену денежного расчета за проезд непосредственно в автобусе и введение предварительной оплаты пассажирами стоимости проезда вне салона автобуса путем приобретения разовых (абонементных) талонов и долгосрочных (месячных, квартальных) билетов в специальных кассах городского общественного транспорта, транспортно-экспедиционных агентствах, кассах, киосках торговой сети и "Союзпечати".

Приобретаемые в этих целях абонементные талоны действительны в городах (населенных пунктах) с одинаковым тарифом.

64. Перевод на бескассовый метод обслуживания пассажиров в автобусах городского сообщения осуществляется одновременно на всех маршрутах города (населенного пункта) по ходатайству Советов Министров автономных республик, край(обл)исполкомов только после получения разрешения Министерства автомобильного транспорта РСФСР, данного по согласованию с Министерством финансов РСФСР.

65. Организационно-подготовительная работа и осуществление бескассового обслуживания производится в соответствии с "Методическими указаниями о порядке перехода на бескассовый метод обслуживания пассажиров городского автобусного транспорта" (Приложение 19).

Организация движения автобусов на междугородных маршрутах

66. Движение автобусов на междугородных маршрутах организуется по сквозной системе.

Каждый автобус проходит весь маршрут от начального до конечного пункта и обратно. Пересадки пассажиров на маршруте из одного автобуса в другой не допускаются.

67. Автотранспортные предприятия при организации движения автобусов на междугородных маршрутах руководствуются "Методикой выбора эффективной системы организации движения автобусов на междугородных маршрутах различной протяженности" (Приложение 20).

68. На маршрутах межобластных сообщений могут эксплуатироваться автобусы двух или нескольких транспортных управлений по согласованию с республиканскими объединениями, главными территориальными управлениями (объединениями) автомобильного транспорта и Республиканским объединением автовокзалов и пассажирских автостанций "Росмежавтовокзал".

69. На маршрутах межреспубликанских сообщений могут эксплуатироваться автобусы автотранспортных предприятий двух или более союзных республик по соглашениям, утверждаемым соответствующими министерствами автомобильного транспорта союзных республик.

В указанных соглашениях определяются зоны обслуживания технической помощью, порядок взаиморасчетов при продаже билетов, техническом обслуживании и эксплуатационном ремонте автобусов, условия отдыха автобусных бригад.

Регулярность движения автобусов на маршрутах

См. также:

Приказ Минавтотранса РСФСР от 30 марта 1987 г. N 44 О введении временной инструкции и рекомендаций по обеспечению выполнения рейсов на автобусных маршрутах

70. Регулярность движения автобусов является одним из основных качественных показателей организации перевозок и уровня обслуживания пассажиров.

71. Движение автобуса на маршруте считается регулярным, если автобус отправился в рейс точно по расписанию, своевременно проследовал все промежуточные контрольные пункты и прибыл на конечный пункт по расписанию с учетом допустимых отклонений.

72. На автобусных маршрутах допускаются следующие отклонения от расписаний: городских - +/- 2 мин.; пригородных - +/- 3 мин.; междугородных - +/- 5 мин.

~~73. Регулярность движения автобусов на маршруте определяется в процентном выражении как отношение количества выполненных по расписанию рейсов к общему плановому количеству рейсов, предусмотренных расписанием за сутки, декаду, месяц, квартал, год.~~

~~В таком же порядке определяется регулярность движения автобусов по автотранспортному предприятию, городу, пригороду, автовокзалу (автостанции) или по группе маршрутов, проходящих через автовокзал (автостанцию), автомобильной дороге.~~

~~74. В случаях, когда Советы Министров автономных республик или исполнительные комитеты областных (краевых) Советов народных депутатов принимают в соответствии со ст. 20 Устава автомобильного транспорта РСФСР решение о временном прекращении или ограничении перевозок пассажиров по автомобильным дорогам, при расчете регулярности движения автобусов на пригородных и междугородных маршрутах исключаются маршруты (рейсы), проходящие по этим дорогам.~~

~~75. Для повышения регулярности движения во всех транспортных управлениях (управлениях пассажирского автомобильного транспорта) создается постоянный резерв автобусов в размере до 5% от количества, предусмотренного расписанием. Транспортными управлениями (управлениями пассажирского автомобильного транспорта) утверждается количество резервных автобусов для каждого автотранспортного предприятия с учетом безусловного обеспечения установленной для них регулярности движения.~~

~~Резервными считаются автобусы, вышедшие на линию и поступившие в распоряжение центральных диспетчерских станций, контрольно-диспетчерских пунктов, автовокзалов и автостанций. Резервные автобусы могут быть использованы только для подмены сошедших с линии.~~

~~76. Интервалы движения автобусов в городах в часы "пик" на основных маршрутах не должны превышать 4 - 5 минут.~~

~~77. Количество пассажиров в городских автобусах в часы "пик" не должно превышать 5 человек на 1 кв. м свободной площади пола салона автобуса.~~

~~78. Отвлечение автобусов от работы на маршрутах для выполнения перевозок по заказам категорически запрещается и может допускаться только в случаях аварийной обстановки в городе, с разрешения Министерства автомобильного транспорта РСФСР.~~

Экипировка автобусов, оборудование остановочных пунктов

~~79. Автобусы, работающие на маршрутах, и остановочные пункты маршрутов оборудуются в соответствии с "Инструкцией по оборудованию и оформлению остановочных пунктов пассажирского автотранспорта, а также внешнего и внутреннего оформления автобусов и таксомоторов" (Приложение 21) и "Техническими условиями на расположение, параметры и оборудование остановочных пунктов городского общественного транспорта" (Приложение 22).~~

~~80. Автобусы междугородных маршрутов оборудуются звукоусилительными установками для информации пассажиров водителями в пути следования о времени прибытия, отправления и стоянки автобуса на промежуточных остановочных пунктах, наличии в пути пунктов питания, необходимости предъявления билетов для контроля и т.п.~~

~~81. На начальных, конечных и промежуточных остановочных пунктах городских и пригородных автобусных маршрутов при интервале движения менее 20 мин. вывешивают показатели интервалов, при интервале более 20 мин. - почасовые расписания движения автобусов по данному остановочному пункту.~~

~~82. На остановочных пунктах междугородных маршрутов вывешивают расписания движения автобусов.~~

~~83. На остановочных пунктах, где нет автовокзалов (автостанций), указатели остановок и расписания вывешивают автотранспортные предприятия.~~

Линейные сооружения пассажирской службы и организация работы автовокзалов и пассажирских автостанций

~~84. Линейные сооружения пассажирской службы предназначаются для обслуживания пассажиров, размещения эксплуатационной и других служб, отдыха водителей и кондукторов.~~

~~85. К линейным сооружениям относятся автобусные вокзалы (автовокзалы), пассажирские автомобильные станции (автостанции), автобусные павильоны (автопавильоны) и служебные автомобильные станции.~~

~~86. Автовокзалы предназначены для обслуживания пассажиров, осуществляющих поездки в междугородном автобусном сообщении. Они располагаются в городах и крупных населенных пунктах.~~

~~Автовокзал представляет собой изолированный от городского движения комплекс, состоящий из пассажирского здания, внутренней территории с перронами посадки и высадки пассажиров, площадками для стоянки автобусов между рейсами, пунктами технического осмотра автобусов, привокзальной площадки с подъездами и стоянкой городского транспорта.~~

~~Автовокзал должен иметь билетные кассы, камеры хранения ручной клади и багажа, зал ожидания и в зависимости от категории комнату матери и ребенка, буфет или ресторан, помещения для культурно-бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров (почту, справочное бюро, пункт медицинской помощи и т.д.), а также комнаты отдыха для водителей и кондукторов, пункт межрейсового медицинского осмотра водителей и другие служебные помещения для работников, непосредственно связанных с обслуживанием пассажиров и организацией движения автобусов и таксомоторов.~~

~~Организация начальных (конечных) пунктов пригородных маршрутов на автовокзалах не должна ухудшать обслуживание пассажиров, следующих в междугородном сообщении.~~

~~В случаях, когда начальные (конечные) пункты пригородных маршрутов целесообразно расположить на автовокзале, оборудуются платформы пригородных маршрутов с самостоятельной схемой движения пассажиров и автобусов.~~

87. Пассажирская автостанция предназначена для обслуживания пассажиров междугородных и пригородных автобусных сообщений на конечных и промежуточных остановочных пунктах маршрутов.

Автостанции строятся на автомобильных дорогах, в населенных пунктах и входят в комплекс обустройства автомобильной дороги.

Автостанция должна иметь здание в блоке с перроном для посадки и высадки пассажиров, а также площадки для стоянки автобусов.

В здании автостанции размещаются билетные кассы и в зависимости от объема перевозок зал ожидания, камера хранения и другие помещения для культурно-бытового, санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров и размещения работников, непосредственно связанных с обслуживанием пассажиров и организацией движения автобусов.

Пассажирские автостанции подразделяются на два типа обслуживания пассажиров:

- междугородных и пригородных автобусных маршрутов в городах, населенных пунктах и на дорогах вне населенных пунктов, по которым проходят маршруты с относительно небольшой интенсивностью движения;

- только пригородных автобусных сообщений в городах с большой интенсивностью движения при условии, что для обслуживания пассажиров междугородных сообщений имеется автовокзал или другая автостанция.

88. Размещение автовокзалов (автостанций) должно быть удобным для большинства пассажиров.

89. В городах, населенных пунктах и на автомобильных дорогах автопавильоны строятся закрытого, полужакрытого типа, а также в виде навесов и предназначены для укрытия пассажиров от дождя и других неблагоприятных климатических явлений.

90. Служебные автостанции предназначены для размещения линейного персонала, а также для отдыха и приема пищи водителями и кондукторами. Они строятся, как правило, на конечных пунктах городских маршрутов.

91. Автовокзалы, автостанции и служебные автостанции, как правило, строятся по типовым проектам. Основанием для выбора типового проекта служат фактические и перспективные (с резервацией земельного участка для расширения) показатели отправления пассажиров из данного пункта за сутки и интенсивность движения, измеряемая количеством автобусов, проходящих за час. На основании технико-экономического обоснования выбирается для привязки типовой проект автовокзала (автостанции).

В отдельных случаях допускается размещение автостанций в неспециализированных помещениях с обязательной реконструкцией их по нормам действующих типовых проектов.

92. В соответствии со ст. 27 Устава автомобильного транспорта РСФСР предприятия и организации автомобильного транспорта общего пользования могут по согласованию с органами управления других видов транспорта использовать принадлежащие этим органам управления помещения в вокзалах для организации в них автовокзалов (автостанций).

93. В объединенном вокзале все помещения по обслуживанию пассажиров являются общими как для пассажиров автобусов, так и другого вида транспорта.

94. В совмещенном вокзале, организованном в зданиях железнодорожного (речного, морского, аэро) вокзала, выделяются служебные помещения для касс, диспетчерской и других необходимых служб автобусного транспорта, а на привокзальной площади - территории для посадки и высадки пассажиров и стоянки автобусов. Обслуживание пассажиров и управление каждым видом транспорта в этом случае остается отдельным.

95. При организации совмещенного или объединенного вокзала хозяйственные взаимоотношения между автотранспортными предприятиями, организациями и предприятиями, организациями других видов транспорта регулируются соглашениями, заключаемыми с учетом местных условий.

96. Задачи автовокзала (пассажирской автостанции), его права и обязанности определяются положением, разрабатываемым и утверждаемым в соответствии с "Типовым положением об автобусном вокзале (автостанции) Министерства автомобильного транспорта РСФСР" (Приложение 23).

97. Перед отправлением автобусов в рейс диспетчер автовокзала (автостанции) информирует водителей об опасных участках дороги, мостах, объездах, где требуется, исходя из конкретных условий погоды (туман, гололед, снегопад и т.д.), особая осторожность, и дает обязательные для водителей указания о снижении скорости движения на отдельных участках либо об отмене рейса в случае, когда по сложившимся условиям невозможно обеспечить безопасность движения.

98. На автовокзале (автостанции) вывешивается на видном для водителей месте схема маршрута с указанием участков дорог, требующих особой осторожности езды, а также табло с информацией о метеорологических условиях.

99. Режим работы автовокзала (автостанции) утверждается транспортным управлением (управлением пассажирского автомобильного транспорта), производственным объединением автовокзалов и пассажирских автостанций в строгом соответствии с графиком прохождения автобусов.

100. Автовокзалы (автостанции) с некруглосуточным режимом работы должны иметь на фасадной стороне здания расписание движения автобусов или автоматическую установку для выдачи справок о расписании их движения.

101. Закрытие автовокзала (автостанции) на обеденный перерыв или для уборки помещений не допускается. Перерыв в работе камеры хранения ручной клади и багажа может устанавливаться в часы наименьшей частоты движения автобусов с обязательным ее открытием не позднее чем за 30 мин. до отправления очередного автобуса.

102. Автовокзалы (автостанции) оборудуются мебелью, а также обеспечиваются справочно-информационными материалами и другим инвентарем согласно "Табелю обязательного оборудования пассажирских автостанций и автовокзалов междугородных автобусных сообщений" (Приложение 24).

На автовокзале (автостанции), в диспетчерском пункте, а также в автобусе междугородных маршрутов обязательно должна быть "Книга жалоб и предложений" (Приложение 25), которая ведется в соответствии с "Инструкцией о порядке ведения", "Книги жалоб и предложений" (Приложение 26).

103. При междугородных перевозках обслуживание пассажиров и автобусных бригад, прием и отправдение автобусов организуются в соответствии с "Типовым технологическим процессом работы автовокзалов (автостанций) междугородных сообщений" (Приложение 27).

Порядок организации работы служб автовокзала (автостанции) должен обеспечивать максимальные удобства пассажирам с минимальной затратой времени на выполнение всех операций, связанных с поездкой. В этих целях на автовокзале (автостанции) организуется рациональное движение пассажиров в здании и на перронах, применяется оборудование, повышающее производительность труда работников автовокзала, в работу каждой службы внедряются передовые методы обслуживания пассажиров.

104. Для каждого автовокзала (автостанции) составляется технологический паспорт работы автовокзала (автостанции). Указанный паспорт автовокзала (автостанции) должен содержать:

- план автовокзала (автостанции) с экспликацией расположения и указанием назначения всех служебных пассажирских и вспомогательных помещений, входных и выходных дверей, стендов расписаний отправления и прибытия автобусов, таблиц стоимости билетов, схем маршрутов междугородных сообщений, перечень аппаратуры всех имеющихся видов внешней и внутренней связи, оповещения и сигнализации;

- план эвакуации пассажиров и персонала эксплуатационной службы в случае пожара, согласованный с местной пожарной инспекцией;

- генеральный план со схемой движения автобусов в станционной зоне с указанием направлений движения при въезде и выезде из нее. При этом должны быть предусмотрены только правые повороты при въезде и выезде, наличие пунктов разворота автобусов на прилегающих улицах в каждом направлении движения, подъезд автобусов к платформам посадки и высадки только правой стороной, минимальное маневрирование при подъезде и отъезде от платформ, устранение возможных пересечений путей движения автобусов с потоками пассажиров;

- план станционной зоны с обозначением мест установки указателей направлений въезда и выезда автобусов, выхода пассажиров в город и в здание вокзала и специализации платформ (перронов) по назначению (для прибывающих, отправляющихся и транзитных автобусов), а также контуров мест для стоянки таксомоторов и межрейсовых стоянок автобусов;

- график приема и отправления автобусов с указанием времени и места стоянки автобусов каждого рейса;

- график работы станционных служб.

105. Транспортные управления обязаны не реже двух раз в год контролировать готовность линейных сооружений к весенне-летним и осенне-зимним перевозкам пассажиров, для чего создается специальная комиссия. Председателем комиссии назначается заместитель начальника транспортного управления по пассажирским перевозкам.

Производственные объединения автовокзалов и пассажирских автостанций

106. При наличии соответствующих условий в транспортных управлениях (управлениях пассажирского автомобильного транспорта) или в Республиканском объединении "Росмежавтовокзал" организуются производственные объединения автовокзалов и пассажирских автостанций с включением в состав объединения всех автовокзалов, пассажирских автостанций, диспетчерских и кассовых пунктов.

107. Главными задачами производственного объединения автовокзалов и пассажирских автостанций являются:

- высокий уровень культуры обслуживания пассажиров междугородных и пригородных сообщений;

- выполнение плана перевозок;

- рентабельное и эффективное использование подвижного состава, выделяемого в распоряжение объединения;

- широкое использование достижений науки, техники и передового опыта в работе объединения;

- разработка и внедрение мероприятий, способствующих расширению услуг, предоставляемых пассажирам, и повышению качества работы;

- постоянный анализ, изучение пассажиропотоков и разработка предложений по развитию и совершенствованию автобусных перевозок для полного удовлетворения потребностей населения в поездках по междугородным и пригородным маршрутам;

- внедрение в процесс обслуживания пассажиров средств механизации и автоматизации;

- развитие сети линейных сооружений на маршрутах междугородных сообщений;

- внедрение технических средств связи в работу автовокзалов и автостанций;

- контроль за экипировкой подвижного состава;

- внешнее и внутреннее оформление зданий автовокзалов и автостанций, прилегающих территорий и перронов;

- своевременный ремонт и поддержание в исправном состоянии имеющегося оборудования, линейных зданий и сооружений, находящихся на балансе объединения;

- укрепление трудовой дисциплины и создание условий для высокопроизводительного труда, закрепления кадров, совершенствование форм и систем оплаты труда, материального и морального стимулирования;

- всемерное развитие социалистического соревнования за образцовое обслуживание пассажиров.

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ И ЗАКАЗНЫХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Специальные автобусные перевозки

108. Специальные автобусные маршруты организуются для следующих целей:

108.1. Своевременной и быстрой доставки работников промышленных предприятий и строительных организаций, жилые массивы и производственные объекты которых удалены от общих линий городского пассажирского транспорта, к месту работы и обратно.

108.2. Перевозки детей в школы и дошкольные учреждения.

108.3. Перевозки отдельных групп (вахт) рабочих нефтяной и угольной промышленности, а также работников строительных организаций к местам работы (буровым вышкам, угольным разрезам, объектам строительства), расположенным вне населенных пунктов, и обратно.

Специальные автобусные маршруты подразделяются на городские и пригородные.

109. Специальные автобусные маршруты, указанные в пункте 108.1 настоящих Правил, организуются в соответствии со ст. 90.1 Устава автомобильного транспорта РСФСР по договорам, которые заключаются с промышленными предприятиями и строительными организациями, и предусматривают обязанность этих предприятий и организаций покрывать дополнительные расходы в случае убыточности эксплуатации таких маршрутов.

Режим работы специальных маршрутов устанавливается по согласованию с промышленными предприятиями и строительными организациями.

110. Организация специальных автобусных маршрутов производится в порядке и в соответствии с требованиями, предусмотренными в разделе "Порядок организации автобусных маршрутов". Движение на специальных маршрутах организуется согласно расписаниям.

111. Организации специальных автобусных маршрутов должно предшествовать выявление количества трудящихся, школьников, детей дошкольного возраста, которых нужно перевезти в разное время суток, мест расположения их жилья, и определение рациональных пунктов сбора пассажиров.

112. Работу автобусов специальных маршрутов к промышленным предприятиям и строительным организациям организуют, как правило, с экспрессным или полуэкспрессным режимом движения.

113. Организация специальных автобусных маршрутов не должна ухудшать обслуживание пассажиров на обычных городских маршрутах.

114. Вахтовые перевозки организуются в соответствии с договорами, заключаемыми автотранспортными предприятиями и организациями с предприятиями нефтяной, угольной промышленности и строительными организациями.

Объемы и сроки перевозок, формы оплаты предусматриваются в договоре.

115. Вахтовые перевозки осуществляются по согласованным с соответствующими предприятиями и организациями маршрутам по расписаниям, утвержденным транспортным управлением (управлением пассажирского автомобильного транспорта).

На каждый автобусный маршрут должен быть составлен паспорт установленного образца (см. Приложение 4).

Типы и количество выделяемых автобусов, необходимых для осуществления вахтовых перевозок пассажиров, пункты их подачи, а также продолжительность работы на этих перевозках определяются в договорах, заключаемых автотранспортными предприятиями и обслуживаемыми предприятиями, организациями.

Автотранспортное предприятие обязано при выпуске автобусов на линию обеспечить водителей расписаниями, схемами опасных участков маршрутов.

116. Автотранспортное предприятие ежеквартально производит обследование дорожных условий на данных маршрутах, определяя их соответствие "Требованиям по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах" (см. Приложение 2).

Заказные перевозки

117. Автотранспортное предприятие (организация) в пределах установленных министерством лимитов предоставляет государственным, кооперативным организациям, а также гражданам автобусы по договорам или отдельным заказам.

118. Выделение автобусов по заказам для выполнения перевозок за пределами города по маршрутам, где неизвестны условия движения, может производиться только в случаях, когда маршруты движения предварительно обследованы работниками службы эксплуатации, и обеспечена безопасность движения.

119. В случаях, когда автобус, выделяемый по заказу, используется на маршруте большой протяженности, водитель должен иметь график движения с указанием времени и мест остановок в пути на отдых, обед и ночлег, а также схему маршрута с указанием опасных мест.

120. Отклонение от установленного маршрута следования, превышение скоростей движения, переполнение автобусов сверх установленных норм вместимости, нарушение режима труда и отдыха водителей категорически запрещаются.

121. Выделение автотранспортными предприятиями автобусов на заказные перевозки не должно ухудшать обслуживание пассажиров на установленных регулярных маршрутах.

Специальные перевозки пассажиров в сельской местности

122. Специальные автобусные маршруты в сельской местности организуются для перевозки транспортом общего пользования рабочих сельского хозяйства: доярок, овощеводов, механизаторов и других, от места жительства к месту работы и обратно, детей в ясли и детские сады, школьников в школы и интернаты, а также для выполнения других пассажирских перевозок на территории колхозов и совхозов (внутриколхозные, внутрисовхозные перевозки).

Данные перевозки осуществляются по утвержденным маршрутам в строгом соответствии с разработанными расписаниями движения.

123. В зависимости от потребности в перевозках устанавливаются постоянные маршруты с движением автобусов в течение всего года или сезонные (временные) - с движением автобусов в течение определенного (сезонного) периода времени.

При недостаточном объеме перевозок автобусное сообщение на маршруте может быть организовано через день, два или один раз в неделю.

124. Для обслуживания населения сельской местности в районных центрах областей, краев, автономных республик и крупных населенных пунктах, не имеющих автотранспортных предприятий транспорта общего пользования, могут создаваться филиалы таких предприятий при условии передачи им помещений, предоставляемых исполкомами местных Советов народных депутатов, промышленными предприятиями, отделениями Сельхозтехники, совхозами, колхозами.

125. Организация перевозок на внутриколхозных и внутрисовхозных маршрутах производится в соответствии с "Положением об организации автобусных перевозок в сельской местности (на территории колхозов и совхозов)" (Приложение 28).

126. В сельской местности вне территории колхозов и совхозов школьники, как правило, перевозятся на действующих автобусных маршрутах, проходящих в этой местности. В местах, где отсутствует регулярное автобусное сообщение, при необходимости организуются специальные школьные автобусные маршруты.

127. Перевозка школьников должна быть организована в строгом соответствии с _ 232 - 241 "Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР".

128. При организации перевозок школьников автотранспортные предприятия обязаны:

- систематически проверять состояние этих перевозок, автомобильных дорог и пунктов посадки и высадки;

- устанавливать на действующих маршрутах специальные остановочные знаки с указанием времени прохождения автобусов, осуществляющих перевозку школьников;

- выделять в сводных расписаниях движения автобусов специальные школьные рейсы, обеспечивающие своевременную доставку школьников в школу и обратно и недопущение перегруза этих рейсов пассажирами;

- установить на автобусах, осуществляющих перевозку только школьников, лобовые и боковые трафареты с надписью "Школьный" и опознавательные знаки - цветное изображение дорожного знака 1.20 "Дети".

ЛЕГКОВЫЕ ТАКСОМОТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Порядок использования легковых таксомоторов

129. С целью предоставления наибольших удобств и сокращения затрат времени на поездки автотранспортные предприятия организуют перевозки пассажиров и их багажа в легковых таксомоторах.

В установленных случаях легковые таксомоторы применяются для обслуживания предприятий и учреждений.

130. Перевозки пассажиров и их багажа в таксомоторах осуществляются в соответствии с "Правилами пользования легковыми таксомоторами" (Приложение 29).

Обслуживание предприятий, учреждений и организаций производится в соответствии с "Правилами обслуживания предприятий, учреждений и организаций легковыми таксомоторами и расчетов за пользование этими автомобилями на территории РСФСР" (Приложение 30).

131. Легковые таксомоторы укомплектовываются таксометровым оборудованием в соответствии с "Инструкцией по опломбированию и эксплуатации таксомоторов, таксометрового и спидометрового оборудования, устанавливаемого на таксомоторах Министерства автомобильного транспорта РСФСР" (Приложение 31).

132. На кузове легкового таксомотора наносятся отличительные знаки или устанавливается специальное оборудование в соответствии с действующим ГОСТом, а внутри салона вывешиваются справочные материалы, включающие визитную карточку и таблицу с указанием времени окончания работы.

133. Легковые таксомоторы предоставляются пассажирам на стоянках, вне стоянок при подаче пассажиром сигнала поднятием руки, а также по срочным и предварительным заказам.

134. Транспортное управление (управление пассажирского автомобильного транспорта) по согласованию с местными Советами народных депутатов устанавливает предельные границы обслуживаемой территории легковыми таксомоторами, но не далее 50 км за черту города. Установленные границы оформляются приказом по транспортному управлению. Выезд легковых таксомоторов за пределы установленных границ может осуществляться лишь по разрешению отдела эксплуатации автотранспортного предприятия.

Изучение спроса населения на обслуживание легковыми таксомоторами и определение их потребного количества

135. Автотранспортные предприятия в целях улучшения обслуживания населения и повышения эффективности использования легковых таксомоторов обязаны проводить обследования спроса населения на таксомоторы. Обследование проводят не реже двух раз в год по ежегодно разрабатываемым автотранспортными предприятиями и утверждаемым транспортными управлениями (управлениями пассажирского автомобильного транспорта) планам. Обследование спроса населения на таксомоторы проводят в соответствии с "Инструкцией по изучению спроса населения на легковые автомобили-такси" (Приложение 32).

136. На основании анализа материалов изучения спроса населения на легковые таксомоторы, а также поступивших предложений трудящихся автотранспортное предприятие составляет планы выпуска автомобилей на линию, развития сети стоянок и пополнения парка на планируемый период.

Выпуск легковых таксомоторов на линию

137. Автотранспортные предприятия на основании материалов обследования спроса населения на легковые таксомоторы, анализа статистических данных о работе таксомоторов, графика проведения их технического обслуживания ежемесячно составляют графики выпуска легковых таксомоторов на линию по дням недели и часам суток.

138. При наличии в городе нескольких таксомоторных предприятий график выпуска легковых таксомоторов на линию составляется пассажирской службой транспортных управлений (управлений пассажирского автомобильного транспорта) для всего города и для каждого автотранспортного предприятия в отдельности.

139. Каждый случай отклонений от графика (опоздание с выездом на линию, преждевременный возврат в гараж и т.д.) учитывается и рассматривается руководством автотранспортного предприятия с принятием мер по устранению причин отклонения.

140. Время выезда легкового таксомотора на линию и возвращения его в парк отмечается в путевом листе штамп-часами.

141. Сменно-суточное задание водителям составляется дифференцированно, в зависимости от периода суток и дней недели (будничные, субботние и воскресные) работы на линии.

Размещение и оборудование стоянок легковых таксомоторов

142. Стоянки легковых таксомоторов размещаются на территории городов и других населенных пунктов.

143. Количество стоянок в городе (населенном пункте) определяется с учетом списочного состава таксомоторов в автотранспортном предприятии из расчета на менее одной на 2 кв. км площади города.

144. Стоянки легковых таксомоторов размещаются с учетом спроса пассажиров на таксомоторы по территории города. Количество таксомоторных стоянок на 1 кв. км территории увеличивается в районах с высокой плотностью застройки, в местах размещения городских площадей, стадионов, парков, рынков, универсагов, универсамов, вокзалов, аэропортов, театров, гостиниц и т.п.

145. Автотранспортное предприятие разрабатывает план размещения стоянок и представляет его на согласование исполкомам местных Советов народных депутатов.

Места размещения стоянок на улицах и площадях города, порядок поворотов на стоянку и выезда, расстановки легковых таксомоторов на стоянках согласовываются с Госавтоинспекцией.

146. На каждую таксомоторную стоянку составляется паспорт (Приложение 33), они оборудуются указателями в соответствии с действующим ГОСТом.

147. На таксомоторных стоянках, с которых производится более 40 отправок в часы "пик", организуются линейные диспетчерские пункты легковых таксомоторов. Они оборудуются телефонной или радиосвязью с центральной диспетчерской станцией (ЦДС), автотранспортными предприятиями, другими линейными диспетчерскими пунктами и телефонизированными стоянками.

148. Время работы таксомоторных стоянок определяется спросом населения и может быть круглогодичным, сезонным, круглосуточным или ограничиваться определенными часами.

149. Таксомоторные стоянки, действующие в вечернее и ночное время, должны быть освещены.

Работа легковых таксомоторов по заказам

150. Заказы на легковые таксомоторы принимаются по телефонам, лично от пассажиров на диспетчерских пунктах таксомоторов, в транспортно-экспедиционных предприятиях.

При договоренности с администрацией зрелищных предприятий, организаций других видов транспорта там могут быть организованы приемные пункты заказов на таксомоторы, о чем население оповещается соответствующими рекламными объявлениями.

151. Порядок и номера телефонов заказа легковых таксомоторов доводятся до сведения населения путем рекламы на улицах и площадях городов, в вокзалах, театрах, гостиницах и других пунктах повышенного спроса населения на легковые таксомоторы.

152. Срочные заказы (принимаемые не менее чем за 20 мин. до начала поездки пассажиров) и предварительные заказы (принимаемые не более чем за 10 сут. до их исполнения) принимаются и передаются водителям диспетчерами ЦДС и автотранспортных предприятий, стационарных и передвижных диспетчерских пунктов таксомоторов.

При подаче легковых таксомоторов по заказу на расстояние свыше 4 км требуется согласие пассажира на дополнительную оплату такой подачи.

153. Водителям радиофицированных и нерадиофицированных легковых таксомоторов устанавливаются сменные задания на выполнение заказов.

Организация труда водителей легковых таксомоторов

154. Организация труда водителей легковых таксомоторов должна обеспечивать:

- выпуск легковых таксомоторов в соответствии с утвержденным графиком по дням недели и часам суток;
- четкую работу автомобилей на линии;
- высокую культуру обслуживания пассажиров;
- безопасность движения легковых таксомоторов в течение всего времени их пребывания на линии;
- повышение эффективности использования легковых таксомоторов;
- соблюдение установленных трудовым законодательством продолжительности рабочего дня и перерывов в работе для отдыха и приема пищи.

155. Режим труда и отдыха водителей легковых таксомоторов устанавливается в соответствии с Положением о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденным Постановлением Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС от 16.08.77 N 255/16 (указание Минавтотранса РСФСР от 13.01.78 N 13-ц).

Для водителей легковых таксомоторов устанавливается односменный режим работы при двухсменном использовании таксомоторов на линии.

Бригадный метод работы является основной формой организации труда водителей.

156. Графики работы (сменности) на линии составляются для всех водителей помесечно на каждый день или смену как с ежедневным, так и суммированным учетом рабочего времени, и доводятся до водителей за две недели до их введения в действие. В них устанавливаются время начала, окончания и продолжительность ежедневной работы (смены), время перерывов для отдыха и питания, а также время, предоставляемое для межсменного и еженедельного отдыха.

157. График работы (сменности) водителей утверждается администрацией автотранспортного предприятия по согласованию с местным комитетом профсоюза.

158. Об изменении графика работы (сменности) водителя на линии и в связи с этим времени его явки на работу водитель должен быть поставлен в известность не менее чем за сутки до начала работы.

159. График работы (сменности) водителей должен обеспечивать полное использование каждым из них нормы рабочего времени за учетный период при обязательном соблюдении трудового законодательства.

160. Автотранспортное предприятие обязано в пределах установленного подготовительно-заключительного времени обеспечивать минимальные затраты времени на подготовку автомобилей к выезду на линию, оформлению путевой документации, прием автомобилей и выручки после окончания работы на линии.

161. Для водителей легковых таксомоторов вводится "Талон культуры обслуживания пассажиров" установленного образца (Приложение 34) согласно указанию министерства от 02.04.76 N ГПП-1/370.

МАРШРУТНЫЕ ТАКСОМОТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

162. Для повышения качества обслуживания пассажиров в городах, пригородном и междугородном сообщениях организуются специальные перевозки на микроавтобусах (типа РАФ), легковых автомобилях (типа ГАЗ-24-02 "Волга") по установленным маршрутам - маршрутные таксомоторные перевозки.

163. Маршрутные таксомоторные перевозки в городах организуются для доставки пассажиров к вокзалам, крупным торговым центрам и другим объектам при наличии постоянного в течение определенного периода времени пассажиропотока.

164. Открытие таксомоторных маршрутов производится в том же порядке, как и автобусных маршрутов (п. п. 13 - 29).

165. Обследование и изучение пассажиропотоков на таксомоторных маршрутах производится 2 раза в год.

Нормирование скоростей движения таксомоторов производится аналогично нормированию скоростей движения автобусов на городских маршрутах (п. п. 30 - 33).

166. Маршрутные таксомоторы и остановочные пункты маршрутов оборудуются в соответствии с действующим ГОСТ, "Инструкцией по оборудованию и оформлению остановочных пунктов пассажирского автотранспорта, а также внешнего и внутреннего оформления автобусов и таксомоторов" (см. Приложение 21) и Техническими условиями на расположение, параметры и оборудование остановочных пунктов городского общественного транспорта (см. Приложение 22). В маршрутном таксомоторе устанавливается касса, и взимание денег непосредственно водителем запрещается.

167. Посадка (высадка) пассажиров в маршрутные таксомоторы производится на остановочных пунктах и в пути следования по требованию пассажиров (не нарушая правил дорожного движения).

Посадка в пути по требованию производится при наличии свободных мест.

168. Движение маршрутных таксомоторов осуществляется по расписаниям, составленным на основе материалов обследований пассажиропотоков.

169. Перевозка пассажиров в маршрутных таксомоторах производится на основании билетов установленного образца, приобретаемых непосредственно в автомобиле или кассах автовокзалов, пассажирских автостанций.

170. Плата за проезд в маршрутном таксомоторе устанавливается согласно тарифам на маршрутные таксомоторные перевозки.

ДИСПЕТЧЕРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ АВТОБУСОВ И ТАКСОМОТОРОВ

Диспетчерское управление городскими перевозками

171. Для централизованного контроля и управления движением автобусов и легковых таксомоторов в областных (краевых) центрах и столицах автономных республик в составе транспортных управлений (управлений пассажирского автомобильного транспорта) организуются центральные диспетчерские станции (ЦДС).

ЦДС оборудуются средствами проводной радиотелефонной и индуктивной связи, автоматики, телемеханики и вычислительной техники.

172. Для централизованного управления движением автобусов и легковых таксомоторов ЦДС оснащается:

- прямой проводной связью с автотранспортными предприятиями, конечными и промежуточными контрольными пунктами автобусных маршрутов и стоянками легковых таксомоторов;

- радиотелефонной связью с легковыми таксомоторами, передвижными диспетчерскими пунктами автобусного и таксомоторного транспорта, автомобилями технической помощи и линейными диспетчерскими пунктами, где отсутствует прямая проводная связь;

- индуктивной связью с автобусами на конечных и промежуточных контрольных пунктах маршрутов.

173. ЦДС в своей работе руководствуется "Типовым технологическим процессом центральной диспетчерской станции пассажирского автомобильного транспорта" (Приложение 35).

ЦДС состоит из двух отделений: автобусного и таксомоторного транспорта.

174. Общее руководство работой диспетчерского аппарата ЦДС возлагается на начальника ЦДС, находящегося в непосредственном подчинении заместителя начальника транспортного управления (управления пассажирского автомобильного транспорта).

175. В соответствии с типовой организационной структурой в составе ЦДС имеются:

- группы сменных старших диспетчеров, маршрутных и разъездных в отделении автобусного транспорта;
- группы сменных старших диспетчеров, дежурных по приему заказов, по распределению и исполнению заказов, разъездных в отделении таксомоторного транспорта;

- диспетчеры по разработке технологических карт диспетчерского управления движением автобусов и легковых таксомоторов применительно к местным условиям;

- группа анализа исполненного движения автобусного и таксомоторного транспорта за каждые сутки.

176. При ЦДС создаются передвижные линейные диспетчерские пункты.

177. Основными задачами ЦДС являются:

- улучшение качества транспортного обслуживания пассажиров за счет повышения регулярности движения, оперативного контроля за состоянием обслуживания пассажиров на линии, оперативного регулирования движением подвижного состава с соблюдением безопасности движения;
- повышение эффективности использования автобусов и легковых таксомоторов за счет рационального использования резерва автобусов на наиболее загруженных направлениях, увеличения количества выполняемых заказов и своевременного переключения легковых таксомоторов на стоянки повышенного спроса;
- принятие мер по оказанию своевременной технической помощи автобусам на линии;
- ведение учета и составление отчетности по выполненным перевозкам и подготовка предложений по дальнейшему совершенствованию их организации.

178. Штатная численность диспетчерского состава ЦДС определяется в зависимости от количества подвижного состава на линии, числа маршрутов, объема поступающей информации и применяемой системы ее обработки.

179. Отделение автобусного транспорта ЦДС на основе получаемой информации осуществляет:

- оперативный контроль за своевременным и полным выпуском автобусов на каждый маршрут, соблюдением регулярности движения автобусов на маршрутах и эффективным использованием автобусов;
- управление движением на всей сети автобусных маршрутов;
- прием заказов и осуществление заказных перевозок;
- координацию движения автобусов с другими видами городского транспорта;
- принятие мер по оказанию своевременной технической помощи на линии.

180. Отделение таксомоторного транспорта ЦДС на основе получаемой информации осуществляет:

- оперативный контроль за своевременным и полным выпуском легковых таксомоторов на линию по часам суток;
- распределение свободных легковых таксомоторов по основным стоянкам, учитывая спрос населения;
- управление работой легковых таксомоторов на линии;
- централизованный прием заказов на легковые таксомоторы и их своевременное выполнение;
- координацию движения легковых таксомоторов с другими видами пассажирского транспорта;
- принятие мер по оказанию своевременной технической помощи на линии.

181. ЦДС имеет право требовать:

181.1. От автотранспортных предприятий:

- выпуска автобусов и легковых таксомоторов в полном соответствии с утвержденными расписаниями и графиками;
- своевременного оказания технической помощи подвижному составу на линии или его замены при технической неисправности;
- выполнения указаний по распределению подвижного состава на маршруты, таксомоторные стоянки и заказы, а также выпуска резервных автобусов;
- предоставления периодической информации, предусмотренной технологическим процессом работы ЦДС (о времени и количестве выпущенных автобусов и легковых таксомоторов, причинах неполного выпуска, опозданий, сходов, принятых мерах и пополнении недостающего на линии подвижного состава и др.).

181.2. От водителей автобусов и легковых таксомоторов выполнения:

- всех установленных расписанием рейсов;
- информации о времени прибытия на контрольные пункты при выполнении каждого рейса, а также состоянии обслуживания пассажиров на маршруте;
- указаний диспетчерского аппарата по соблюдению регулярности движения, о переключении на другой маршрут и др.;
- указаний по обеспечению заказов на легковые таксомоторы, а также информации о месте нахождения радиофицированных автомобилей после каждой поездки с пассажирами.

182. ЦДС обязана:

- обеспечивать централизованное управление движением пассажирского автомобильного транспорта с соблюдением правил безопасности движения;
- строго выполнять технологический процесс работы пассажирской ЦДС;
- предоставлять транспортному управлению и автотранспортным предприятиям установленную отчетность;
- предоставлять оперативную информацию автотранспортным предприятиям и транспортному управлению о состоянии обслуживания пассажиров и работе подвижного состава на линии;
- осуществлять координацию работы автомобильного транспорта с другими видами пассажирского транспорта;
- вносить предложения по совершенствованию расписаний и графиков движения, уточнению маршрутной сети, размещению автобусных остановок, стоянок легковых таксомоторов, развитию средств диспетчерской связи;
- иметь информацию о состоянии регулярности движения автобусов в городе на любое время смены.

183. ЦДС несет ответственность за четкое управление движением автобусов и легковых таксомоторов на линии в соответствии с утвержденными маршрутными расписаниями и графиками.

184. Права и обязанности каждого конкретного работника ЦДС определяются должностными инструкциями, утвержденными начальником ЦДС.

Диспетчерское управление пригородными и междугородными перевозками

185. Для централизованного контроля и управления движением автобусов пригородных и междугородных маршрутов на автовокзалах и пассажирских автостанциях организуется диспетчерская служба.

186. Диспетчерская служба автовокзалов и автостанций оснащается прямой проводной связью с автотранспортными предприятиями, радиотелефонной, радиорелейной и другими видами современной диспетчерской связи для централизованного управления движением автобусов на внегородских маршрутах.

187. Организация контроля и управления должна обеспечивать повышение качества обслуживания пассажиров, полное и своевременное выполнение всех предусмотренных расписаниями рейсов, принятие мер по оказанию своевременной технической помощи автобусам на линии, регулярное движение автобусов на всем протяжении маршрута и их эффективное использование, координацию движения автобусов с другими видами внегородского транспорта, ведение учета и составление отчетности по выполненным перевозкам и подготовку предложений по дальнейшему совершенствованию их организации.

188. Диспетчерское руководство движением автобусов на междугородных маршрутах осуществляется передачей регулярной информации между автовокзалами и автостанциями о следующем:

- времени фактического отправления автобусов по каждому рейсу;
- нарушениях и отклонениях движения от расписания;
- наличии свободных мест в автобусах;
- освобождающихся местах в автобусах по прибытии на автовокзал (автостанцию);
- значительном скоплении пассажиров на автовокзале (автостанции);
- дорожных и погодных условиях;
- дорожно-транспортных происшествиях и др.

189. Диспетчерский состав в своей работе строго руководствуется действующими расписаниями движения автобусов на пригородных и междугородных маршрутах.

Диспетчерский состав автовокзалов и пассажирских автостанций осуществляет оперативную координацию управления движением с другими видами пассажирского транспорта.

ПРИМЕНЕНИЕ МАТЕМАТИЧЕСКИХ МЕТОДОВ И ЭЛЕКТРОННО-ВЫЧИСЛИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

190. При организации пассажирских перевозок с применением математических методов и электронно-вычислительной техники (ЭВТ) производится:

- обработка и анализ материалов обследования пассажиропотоков;
- разработка оптимальных маршрутных схем и маршрутных расписаний движения;
- нормирование скоростей движения на маршрутах;
- автоматизированное диспетчерское управление движением автобусов и легковых таксомоторов;
- прогнозирование развития пассажирского транспорта.

191. Применение математических методов и ЭВТ должно способствовать оптимизации перевозочного процесса, повышению эффективности использования подвижного состава и улучшению обслуживания пассажиров.

РАЗРАБОТКА ПЕРСПЕКТИВНЫХ И ТЕКУЩИХ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

192. Для каждого города (населенного пункта), в котором имеется автобусный транспорт, транспортное управление (управление пассажирского автомобильного транспорта) разрабатывает пятилетний перспективный план развития пассажирских перевозок и строительства производственно-технической базы.

Для крупных городов с населением более 250 тыс. жителей, в которых имеется несколько видов пассажирского транспорта, разрабатывается комплексная схема развития всех видов городского пассажирского транспорта, которая является основным документом для составления перспективных и текущих планов развития пассажирских перевозок и строительства производственно-технической базы.

193. Комплексные схемы развития городского пассажирского транспорта согласно действующему законодательству согласовываются в установленном порядке Министерством автомобильного транспорта РСФСР, Министерством жилищно-коммунального хозяйства РСФСР и утверждаются Советом Министров РСФСР.

194. Текущее и перспективное планирование развития пассажирского автотранспорта должно осуществляться отдельно по видам перевозок (автобусные - городские, пригородные, междугородные; таксомоторные).

195. На основании перспективного плана развития перевозок, анализа поступивших предложений, изучения материалов обследования пассажиропотоков транспортные управления, управления пассажирского автомобильного транспорта, главное территориальное управление (объединение) автомобильного транспорта совместно с автотранспортными предприятиями разрабатывают годовые планы развития маршрутной сети, в которых предусматривается:

- организация новых маршрутов;
- продление действующих маршрутов;
- изменение маршрутной схемы;
- усиление движения на действующих маршрутах;
- потребность в пополнении парка автобусов по маркам;
- потребность в финансировании строительства линейных сооружений.

196. Текущее планирование перевозок включает планирование их на текущий месяц и сутки.

Основными документами текущего планирования является суточный план работы автобусов на маршрутах (маршрутный план) и наряд-задание автобусным бригадам.

197. Маршрутный план определяет объем перевозок (в пассажирах), работу автобусов (в пассажиро-километрах) и размер выручки (в рублях) за сутки по каждому маршруту.

198. Маршрутный план составляется на основании утвержденного расписания движения по маршрутам, суточного наряда на выпуск автобусов и материалов первичного учета размера денежной выручки и количества перевозимых пассажиров.

199. Суточный план автотранспортного предприятия в целом получается суммированием маршрутных суточных планов.

200. В соответствии с показателями, планируемыми автотранспортным предприятием, и с учетом разработанных на основе этих показателей расписаний движения автобусов отдел эксплуатации по согласованию с технической службой автотранспортного предприятия составляет месячные графики выпуска автобусов на маршруты.

Месячные графики работы автобусов и обслуживающих их бригад не позднее чем за две недели до начала работы по этим графикам доводятся до сведения членов бригады.

201. Дежурный диспетчер автотранспортного предприятия на основании суточного наряда выдает водителям путевые листы, автобусные расписания и проверяет наличие билетно-учетных листов.

ЛИНЕЙНЫЙ КОНТРОЛЬ

202. Контроль на линии за работой пассажирского автотранспорта предусматривает проверки:

- качества подготовки автомобилей к работе на линии (внешний и внутренний вид, экипировка);
- выполнения водителями, кондукторами и другими линейными работниками своих должностных инструкций;

- соблюдения графика движения автобусов на маршрутах;

- соблюдения водителями Правил дорожного движения;

- правильности оформления путевой документации;

- полноты сбора выручки;

- состояния линейных сооружений;

- наличия легковых таксомоторов на стоянках;

- состояния таксометрового и спидометрового оборудования автомобилей;

- состояния и оборудования стоянок легковых таксомоторов;

- эффективности использования радиофицированных автомобилей;

- выполнения пассажирами "Правил пользования автобусами городских сообщений" (Приложение 36), "Правил пользования автобусами пригородных сообщений" (Приложение 37) и "Правил пользования автобусами междугородных сообщений" (Приложение 38).

203. Контроль за работой пассажирского автотранспорта на линии осуществляется контрольно-ревизорской службой транспортного управления (управления пассажирского автомобильного транспорта), линейными диспетчерами, администрацией, общественными контролерами, а на междугородных маршрутах, кроме того, персоналом автовокзалов и пассажирских автостанций.

204. Контрольно-ревизорская служба транспортного управления осуществляет линейный контроль в соответствии с Уставом автомобильного транспорта РСФСР и Положением о контрольно-ревизорской службе Министерства автомобильного транспорта РСФСР, утвержденным Постановлением Совета Министров РСФСР от 03.04.70 N 203.

205. Лица, указанные в п. 203, осуществляют контроль на линии при наличии у них удостоверения контрольно-ревизорской службы транспортного управления, удостоверения общественного контролера, а администрация транспортного управления (управления пассажирского автомобильного транспорта) и автотранспортных предприятий - при наличии служебных удостоверений.

Указанные лица осуществляют контроль в соответствии с "Методическим руководством по организации помаршрутного контроля оплаты проезда на городских автобусах" (Приложение 39), а также действующими на автомобильном транспорте другими положениями и инструкциями.

206. О всех выявленных на линии нарушениях работники контрольно-ревизорской службы производят отметки в путевых листах, указываются место и время контроля, а у легковых таксомоторов отмечаются показания спидометра и таксометра на момент контроля. При грубых нарушениях правил пользования автомобилями, злоупотреблениях с выручкой составляются акты и рапорты по формам, утвержденным Министерством автомобильного транспорта РСФСР.

В отдельных случаях автомобили могут сниматься с линии.

207. Материалы о выявленных при линейном контроле нарушениях правил эксплуатации автомобилей, правил пользования автомобилями, финансовых нарушениях и т.п. направляются в автотранспортные предприятия и организации для принятия мер по их устранению.

Руководители автотранспортных предприятий и организаций обязаны в семидневный срок рассмотреть представленные материалы и о результатах сообщить подразделению контрольно-ревизорской службы, направившему эти материалы.

Приложение 1

МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК И МЕЖДУГОРОДНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ

См. Распоряжение Минтранса РФ от 18 апреля 2013 г. N НА-37-р О введении в действие Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования

В настоящее время оценка результатов хозяйственной деятельности предприятия пассажирского транспорта, а также их экономическое стимулирование производятся исходя из выполнения утвержденных плановых показателей пассажирооборота, производительности труда, прибыли и себестоимости перевозок <*>. Величина прибыли и себестоимости определяют уровень рентабельности.

<*> Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 28 октября 1982 г. N 942 "Об улучшении планирования, организации перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности работы предприятий и организаций транспорта".

Большое значение, которое приобрела в настоящее время рентабельность, обязывает к более глубокому изучению данного показателя, и в том числе при осуществлении междугородных автобусных перевозок, выявлению уровня рентабельности в отдельных условиях и факторов, определяющих ее величину.

Однако для того, чтобы глубже изучить данную экономическую категорию, выявить ее колебания, необходимо располагать сведениями об уровне рентабельности как в целом по виду перевозок, так и по отдельным междугородным маршрутам. Для этого надо иметь научно обоснованную методику определения рентабельности. Разработка данной методики имеет большое практическое значение, так как она позволит автотранспортным предприятиям использовать ее для углубления экономического анализа организации отдельных видов пассажирских перевозок, эксплуатации автобусов на отдельных маршрутах, выявления низкорентабельных и убыточных маршрутов с целью проведения необходимых мероприятий, направленных на улучшение экономических показателей работы и повышение уровня обслуживания пассажиров.

Ниже дается методика определения рентабельности отдельных видов перевозок, междугородных автобусных маршрутов. Методика приводится на примере расчета анализируемых показателей по данным работы пассажирского автотранспортного предприятия междугородных сообщений.

Как правило, пассажирские автотранспортные предприятия в настоящее время осуществляют несколько видов перевозок. Подвижной состав предприятий в большинстве случаев обслуживает городские, пригородные и междугородные автобусные маршруты, выполняет другие виды перевозок (обслуживание предприятий и учреждений легковыми автомобилями, предоставление автобусов по заказам и др.). Даже имеющиеся в незначительном количестве специализированные пассажирские предприятия, обслуживающие только междугородные маршруты, помимо этого, осуществляют также другие виды перевозок. Так, рассматриваемое предприятие осуществляет три вида перевозок: междугородные автобусные перевозки на регулярных маршрутах, предоставление автобусов по заказам, обслуживание предприятий и учреждений легковыми автомобилями.

При средней величине рентабельности в целом по автотранспортному предприятию уровень рентабельности отдельных видов перевозок значительно изменяется. При высоком уровне рентабельности отдельных видов перевозок другие виды услуг могут оказаться низкорентабельными или даже убыточными.

Одним из важнейших моментов деятельности предприятия при новых условиях работы является повышение рентабельности производства. Это в свою очередь обуславливает необходимость совершенствования методов экономического анализа. При осуществлении автотранспортными предприятиями нескольких видов перевозок нельзя ограничиться определением уровня рентабельности в целом по предприятию. При этом должен быть также рассчитан уровень рентабельности каждого отдельного вида. В дальнейшем, в частности при анализе рентабельности автобусных перевозок, должен быть определен уровень ее по отдельным маршрутам.

До перехода на новые условия работы рентабельность рассчитывалась как отношение суммы прибыли к величине расходов. В таком виде данный показатель отражал экономическую эффективность эксплуатационных расходов на осуществление перевозок. Недостатком этого показателя является то, что он не отражает эффективности использования основных фондов. С введением новой системы планирования и экономического стимулирования рентабельность стала рассчитываться как отношение прибыли к сумме производственных фондов.

В настоящее время для более детального анализа необходимо применять одновременно оба показателя рентабельности, параллельно их сопоставлять.

Поскольку методика расчета рентабельности, как отношение прибыли к эксплуатационным расходам, известна, здесь дается методика определения общей и расчетной рентабельности.

I. Определение рентабельности отдельных видов перевозок

1. Определение общей рентабельности

Общая рентабельность (в %) определяется как отношение суммы балансовой прибыли к среднегодовой стоимости производственных основных фондов и нормируемых оборотных средств, не прокредитованных банком:

$$P = \frac{\Pi}{\text{об } \Phi + C} \cdot 100, \quad (1)$$

об Φ + C
об об

где P - общая рентабельность; Π - балансовая прибыль; Φ - об об

среднегодовая стоимость производственных основных фондов; C - об

среднегодовая стоимость нормируемых оборотных средств.

Сумма прибыли находится как разница между суммой доходов и суммой расходов с учетом 2,0% отчислений от величины доходов на строительство и реконструкцию автомобильных дорог:

$$\Pi = D - (R + 2\% D), \quad (2)$$

где D - доходы (без учета страхового сбора на межобластных и межреспубликанских маршрутах); R - расходы.

В табл. 1 приведен расчет прибыли отдельных видов перевозок.

Таблица 1

Показатели по	Всего				В том числе по видам перевозок			
	пред-прия-тию за год	между-городные маршруты	заказ-ные и легковым ав-тотранспортом	обслуживание предприятий и учреждений				
Доходы от перевозок, тыс. руб.	3799,8	3711,6	53,9	34,3				
Расходы от перевозок, тыс. руб.	2398,7	2338,7	27,3	32,7				
2% отчислений на строительство и реконструкцию дорог, тыс. руб.	76,0	74,2	1,1	0,7				
Прибыль или убыток от перевозок, тыс. руб.	1325,1	1298,7	25,5	0,9				
Прочие прибыли или убытки, тыс. руб.	-4,8	-4,6	-0,1	-0,1				
Всего, прибыль или убыток, тыс. руб.	1320,3	1294,1	25,4	0,8				

Уровень общей рентабельности отдельных видов перевозок при наличии величины прибыли не может быть определен на основе отчетных данных, так как в балансе отражается общая стоимость основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств и нет ее распределения по видам перевозок. Для расчета рентабельности отдельных видов перевозок необходимо произвести распределение основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств между ними.

Производственные основные фонды включают подвижной состав, здания, сооружения, оборудование, производственный и хозяйственный инвентарь и прочие фонды.

Общая стоимость подвижного состава по отдельным видам перевозок определяется исходя из стоимости среднесписочной единицы с учетом марки и количества занятого подвижного состава. В табл. 2 приводится распределение общей среднегодовой стоимости подвижного состава между отдельными видами перевозок.

Таблица 2

Показатели	Общая				В том числе по видам перевозок			
	средне-годовая стоимость транспортных средств	между-городные маршруты	заказ-ные перевозки	обслуживание предприятий и учреждений				
Подвижной состав, тыс. руб. всего	1573,7	-	-	-				
В том числе:								
автобусы марки А	1262,3	1258,1	4,2	-				
автобусы марки Б	281,8	281,8	-	-				
прочие автобусы	10,85	-	10,85	-				
легковые автомобили	18,7	-	-	18,7				
Итого по видам перевозок	-	1539,9	15,1	18,7				

В структуре остальных производственных основных фондов наибольший удельный вес составляют здания, сооружения и оборудование. Поскольку нормативы удельных капитальных вложений в автотранспортные предприятия построены исходя из типа эксплуатируемого подвижного состава и его количества, распределение стоимости оставшихся основных фондов между видами перевозок целесообразно производить пропорционально общей стоимости подвижного состава, так как в стоимости находят отражение и тип, и количество подвижного состава (табл. 3).

Таблица 3

Показатели	Всего				В том числе по видам перевозок			
	по пред-прия-тию	между-городные маршрут-ные	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений	по пред-прия-тию	между-городные маршрут-ные	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений
Среднегодовая стоимость подвижного состава, тыс. руб.	1573,7	1539,9	15,1	18,7				
Процентное распределение среднегодовой стоимости подвижного состава	100	97,9	0,9	1,2				
Среднегодовая стоимость зданий, сооружений, оборудования и прочих основных фондов, тыс. руб.	594,3	581,8	5,4	7,1				
Итого среднегодовая стоимость производственных основных фондов, тыс. руб.	2168,0	2121,7	20,5	25,8				

В группе нормируемых оборотных средств наибольший удельный вес составляют те элементы, расход которых зависит от пробега подвижного состава (топливо, смазочные, обтирочные и прочие эксплуатационные материалы, запчасти и т.п.). Кроме этого, в состав нормируемых оборотных средств входят малоценные и быстроизнашивающиеся предметы, норматив которых определяется в процентах от сметы накладных расходов. Поскольку накладные расходы принято относить к группе постоянных, величина которых калькулируется на машино-часы работы, то сумму малоценных и быстроизнашивающихся предметов целесообразно распределять между видами перевозок пропорционально машино-часам работы. Все остальные нормируемые оборотные средства следует распределять пропорционально пробегу (табл. 4).

Таблица 4

Показатели	Всего по				В том числе по видам перевозок			
	предпри-ятию	между-городные маршрут-ные	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений	по пред-прия-тию	между-городные маршрут-ные	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений
Машино-часы работы, тыс.	406,8	373,2	8,6	25,0				
Процентное распределение машино-часов работы	100	91,7	2,1	6,2				
Средние остатки малоценных и быстроизнашиваемых предметов, тыс. руб.	34,5	31,7	0,7	2,1				
Общий пробег, тыс. км	13286,8	12740,7	276,3	269,8				
Процентное распределение общего пробега	100	95,9	2,1	2,0				
Прочие нормируемые оборотные средства: топливо, материалы, запчасти, агрегаты, автомобильная резина в запасе и др., тыс. руб.	254,6	244,1	5,3	5,2				
Итого среднегодовая стоимость нормируемых оборотных средств, тыс. руб.	289,1	275,8	6,0	7,3				

Определив величину прибыли, среднегодовую стоимость производственных основных фондов и нормируемых оборотных средств отдельных видов перевозок, производим по формуле (1) расчет общей рентабельности (табл. 5).

Таблица 5

Показатели	Всего				В том числе по видам перевозок			
	по пред-прия-тию	между-городные маршрут-ные	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений	по пред-прия-тию	между-городные маршрут-ные	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений
Балансовая прибыль, тыс. руб.	1320,3	1294,1	25,4	0,8				
Среднегодовая стоимость подвижного состава, тыс. руб.	1573,7	1539,9	15,1	18,7				
Среднегодовая стоимость зданий, сооружений, оборудования и прочих основных фондов, тыс. руб.	594,3	581,8	5,4	7,1				
Среднегодовая стоимость нормируемых оборотных средств, тыс. руб.	289,1	275,8	6,0	7,3				
Итого среднегодовая стоимость производственных основных фондов и нормируемых оборотных средств, тыс. руб.	2457,1	2397,5	26,5	33,1				
Общая рентабельность, %	53,7	54,0	95,9	2,5				

2. Определение расчетной рентабельности

Расчетная рентабельность (в %) определяется как отношение суммы балансовой прибыли, уменьшенной на суммы платы за производственные основные фонды и нормируемые оборотные средства, фиксированных платежей в бюджет и платежей по процентам за банковский кредит, к планируемой среднегодовой стоимости производственных основных фондов и оборотных средств:

$$P = \frac{\Pi - (S + \Phi + K)}{\text{расч оп об об}} \cdot 100, (3)$$

где P - расчетная рентабельность;

Π - балансовая прибыль;

расч - расчетная рентабельность;

оп об об - средняя стоимость производственных основных фондов за вычетом фондов, по которым предоставлены льготы по плате в бюджет;

S - платежи за производственные основные фонды и нормируемые оборотные средства;

Φ - фиксированные платежи в бюджет;

K - платежи по процентам за банковский кредит;

Φ' - средняя стоимость производственных основных фондов за вычетом фондов, по которым предоставлены льготы по плате в бюджет;

C - средние остатки нормируемых оборотных средств, не прокредитованные банком;

З - средняя стоимость сверхплановых не прокредитованных банком запасов неустановленного оборудования.

Таким образом, для определения расчетной рентабельности отдельных видов перевозок необходимо предварительно рассчитать величины входящих в формулу (3) членов по каждому виду перевозок.

Норма платы за производственные основные фонды и нормируемые оборотные средства по отдельным видам перевозок находится в проценте, установленном в целом для автотранспортного предприятия (для данного предприятия 6%).

Фиксированные платежи в бюджет для данного предприятия не установлены. В случае, если для предприятия установлены фиксированные платежи, общую сумму их целесообразно распределить между отдельными видами перевозок пропорционально их доходам, поскольку данные платежи вносятся в бюджет за счет прибыли в процентах от общей суммы доходов.

Величину платежей за банковский кредит по каждому виду перевозок более правильно условно определить путем распределения общей суммы пропорционально суммам производственных основных фондов и нормируемых оборотных средств.

При наличии в автопредприятии сверхплановых не прокредитованных банком запасов неустановленного оборудования (в этом предприятии данное оборудование отсутствует) стоимость его целесообразно распределить между видами перевозок пропорционально средней стоимости производственных основных фондов.

Исходя из вышеизложенной методики в табл. 6 определена расчетная рентабельность отдельных видов перевозок.

Таблица 6

Показатели	Шифр	Всего	В том числе по видам перевозок				
			стро-ки	по пред-прия-тию	между-городные маршру-ты	заказ-ные и учреждений	обслуживание предприятий и учреждений
Балансовая прибыль, тыс. руб.	1	1320,3	1294,1	25,4	0,8		
Среднегодовая стоимость производственных основных фондов и нормируемых средств, тыс. руб.	2	2457,1	2397,5	26,5	33,1		
Плата за производственные основные фонды и нормируемые оборотные средства, тыс. руб. (6% от стр. 2)	3	147,4	143,8	1,6	2,0		
Фиксированные платежи в бюджет, тыс. руб.	4	-	-	-	-		
Платежи по процентам, за банковский кредит, тыс. руб. (пропорционально стр. 2)	5	4,5	4,4	0,05	0,05		
Прибыль за вычетом платы за производственные основные фонды и оборотные средства, фиксированных платежей в бюджет и % за банковский кредит, тыс. руб. (стр. 1 - (стр. 3 + стр. 4 + стр. 5))	6	1168,5	1145,9	23,8	-1,2		
Среднегодовая стоимость производственных основных фондов, по которым предоставлены льготы по плате в бюджет, тыс. руб.	7	-	-	-	-		
Средняя стоимость сверхплановых не прокредитованных банком запасов неустановленного оборудования, тыс. руб.	8	-	-	-	-		
Расчетная рентабельность, % стр. 6	9	47,5	47,8	89,8	-3,6		

II. Определение рентабельности эксплуатации автобусов на отдельных междугородных маршрутах

1. Определение общей рентабельности

Методика расчета рентабельности эксплуатации автобусов на отдельных маршрутах в основном аналогична методике расчета рентабельности отдельных видов перевозок.

Однако здесь необходимо произвести некоторые дополнительные расчеты. Уровень общей рентабельности определяется по формуле (1). При этом, пользуясь формулой (2), необходимо установить величину прибыли по каждому маршруту.

Если величина дохода планируется и учитывается в автотранспортных предприятиях по каждому маршруту, то специального учета расходов по отдельным маршрутам нет. Как правило, нет такого учета и даже по отдельным видам автобусных перевозок (городские, пригородные, междугородные).

Определение же уровня рентабельности работы автобусов на тех или иных перевозках и маршрутах предопределяет необходимость располагать данными о величине эксплуатационных расходов. Наличие сведений о расходах, кроме необходимых исходных данных для расчета рентабельности, позволяет также определить себестоимость единицы транспортной работы в различных условиях.

Исходя из вышеизложенного следует, что в автотранспортных предприятиях, где осуществляется несколько видов автобусных перевозок, должен быть организован учет затрат по каждому виду. Учет же затрат по каждому маршруту является крайне трудоемким. Величина их может быть определена расчетным путем, т.е. распределением общей суммы фактических затрат по виду перевозок между отдельными маршрутами. Для этого необходимо произвести калькуляцию себестоимости перевозок, т.е. определить величину затрат на 1 км пробега по переменным расходам и на 1 машино-ч работы по постоянным расходам, кроме зарплаты водителей и кондукторов, по которой для удобства расчета необходимо определить отдельно величину расходной ставки.

Как известно, к переменным расходам относят затраты на топливо, смазочные и прочие эксплуатационные материалы, техническое обслуживание и текущий ремонт, восстановление и ремонт шин, амортизационные отчисления на капитальный ремонт. К постоянным расходам - основную и дополнительную заработную плату и отчисления на социальное страхование водителей и кондукторов, амортизационные отчисления на полное восстановление (до 1975 г.), накладные и внепроизводственные расходы.

Величина вышеуказанных расходных ставок по группе переменных и постоянных затрат определяется путем деления переменных расходов по виду перевозок на общий пробег и постоянных - на машино-часы работы. При этом более правильно рассчитывать удельную величину постоянных расходов (без зарплаты) на 1 машино-ч нахождения автобуса на линии, так как это позволит учесть затраты, связанные с простоем автобусов на конечных пунктах маршрутов, т.е. оценить эффективность организации движения.

Учитывая то, что парк подвижного состава предприятия состоит в основном из автобусов марки А (119 шт.) и незначительного количества автобусов марки Б (14 шт.) и то, что эти две марки эксплуатируются одновременно на отдельных маршрутах, найдены общие величины расходных ставок по группам переменных и постоянных расходов (табл. 7).

Таблица 7

Элементы затрат	Сумма	Удельная	Удельная
расходов, тыс. руб.	величина	величина	величина
расходов на 1 км пробега, коп.	переменных	на постоянных	на постоянных
расходов на 1 км пробега, коп.	расходов на 1 машино-ч работы, руб.	расходов на 1 машино-ч работы, руб.	расходов на 1 машино-ч работы, руб.
I. Переменные расходы	1173,3	9,2	
Топливо	121,2		
Смазочные и прочие эксплуатационные материалы	22,4		
Эксплуатационные ремонты и техническое обслуживание автомобилей	446,7		
Амортизация автотранспорта на капитальный ремонт	410,7		
Износ и ремонт автомобильной резины	172,3		
II. Постоянные расходы	1165,4		1,18 <*>
Основная и дополнительная зара-			

всего	1,74	1,74	2,03	2,03	2,03	2,03	2,28	2,08	2,38
В том числе:									
зарплата водителей			0,95	0,95	1,05	1,05	1,05	1,05	1,05
амортизационные отчисления (на полное восстановление)	0,12	0,12	0,15	0,15	0,15	0,15	0,40	0,20	0,50
накладные расходы	0,67	0,67	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

Для расчета затрат по отдельным маршрутам величина расходной ставки по переменным расходам умножается на общий пробег по маршруту (с учетом нулевого) и по группе постоянных расходов на машино-часы работы. Величина затрат по статье заработная плата водителей определяется с учетом того, обслуживают ли одновременно автобус один или два водителя.

Располагая данными о сумме доходов, которая планируется и учитывается по каждому автобусному маршруту, и расходов и произведя расчет отчислений на дорожное строительство, определяется прибыль по каждому маршруту. В табл. 9 показан данный расчет по пяти маршрутам, а всего предприятие обслуживает 17 маршрутов.

Таблица 9

Наименование маршрута	Пассажирооборот (тыс. пмк)	Доход (без страховых сборов), тыс. руб.	Общий пробег, тыс. км	Машино-часы работы (без зарплат), тыс. руб.	Эксплуатационные расходы (постоянные + переменные), тыс. руб.	Себестоимость, тыс. руб.	2% от прибыли, тыс. руб.				
Москва - Алексин	10463,9	16843	577,9	---	53,2	25,2	19,9	98,3	9,39	3,9	91,2
Москва - Богородицк	12679,1	22373	841,5	---	77,5	37,3	26,4	141,2	11,1	5,0	107,3
Москва - Воронеж	15550,4	20286	807,9	---	74,4	33,8	47,9	156,1	10,0	5,4	110,4
Москва - Липецк	9599,7	17755	712,8	---	65,6	21,5	41,9	129,0	13,4	3,2	27,9
Москва - Орел	15822,2	28436	1043,0	---	96,1	41,8	67,1	205,0	12,9	5,2	48,9
и т.д.											

<*> В числителе машино-часы работы, в знаменателе - машино-часы нахождения подвижного состава на линии.

<*> На автобусе работают одновременно по 2 водителя.

Определив сумму прибыли по каждому маршруту, находится средняя стоимость подвижного состава, занятого на маршрутах. Данная величина определяется как произведение средней стоимости списочного автобуса на количество работавших на маршруте автобусов.

Общая стоимость остальных производственных основных фондов и нормируемых оборотных средств распределяется между маршрутами по методике, применявшейся при распределении их между отдельными видами перевозок. В табл. 10 дается расчет общей рентабельности отдельных маршрутов.

Таблица 10

Наименование маршрута	Балансовая стоимость подвижной состав	Производственные основные фонды		Средняя стоимость производств. основных фондов и норми-	Итого средняя стоимость	Общая рента-
		средняя стоимость остальных	нормируемых оборотных			

	руб. шт.	сочное количество,	ко-тыс. руб. тыс. руб.	стоимость, тыс. руб.	фондов, тыс. руб.	средств, тыс. руб.	руемых оборотных средств,	
Москва - Алексин	91,2	5,3	60,6	22,9	12,5	96,0	95,1	
Москва - Богородицк	107,3	8,0	91,5	34,6	18,0	144,1	74,5	
Москва - Воронеж	110,4	5,4	61,8	23,3	17,1	102,2	108,1	
Москва - Липецк	27,9	4,6	52,6	19,9	15,2	87,7	31,8	
Москва - Орел	48,9	9,3	106,4	40,2	22,4	169,0	28,9	
и т.д.								

2. Определение расчетной рентабельности

Определение уровня расчетной рентабельности отдельных маршрутов показано в табл. 11. Данный расчет производится по методике, изложенной при определении расчетной рентабельности отдельных видов перевозок.

Таблица 11

Наименование маршрута	Балансовая прибыль, тыс. руб.	Плата за производ. фонды и оборотные средства, тыс. руб.	Прибыль для производ. фондов, тыс. руб.	Средняя стоимость нормируемых средств, тыс. руб.	Средняя стоимость изв. основн. фондов, тыс. руб.	Средняя стоимость нормируемых средств и запасов, тыс. руб.	Средняя стоимость основн. фондов, тыс. руб.	Расчетная рентабельность, %
Москва - Алексин	91,2	5,9	85,3	83,5	12,5	-	96,0	88,9
Москва - Богородицк	107,3	8,9	98,4	126,1	18,0	-	144,1	68,3
Москва - Воронеж	110,4	6,3	104,1	85,1	17,1	-	102,2	101,8
Москва - Липецк	27,9	5,4	22,5	72,5	15,2	-	87,7	25,6
Москва - Орел	48,9	10,5	38,4	146,6	22,4	-	169,0	22,7
и т.д.								

Приложение 2

Утверждаю
Министр автомобильного транспорта РСФСР
Е.Г.ТРУБИЦЫН
18 августа 1975 года
Министр строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР
А.А.НИКОЛАЕВ
17 июля 1975 года
Министр жилищно - коммунального хозяйства РСФСР

С.М.БУТУСОВ
6 августа 1975 года
Согласовано
Заместитель Министра
путей сообщения СССР
Н.А.ГУНДОБИН
26 августа 1975 года
Заместитель Министра
внутренних дел СССР
Б.Т.ШУМИЛИН
14 октября 1975 года

**ТРЕБОВАНИЯ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
НА АВТОБУСНЫХ МАРШРУТАХ
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Требования по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах утверждены в соответствии с Постановлением Совета Министров РСФСР от 17 января 1974 г. N 31 "О дополнительных мерах по предупреждению дорожно-транспортных происшествий" и определяют основные положения, направленные на предотвращение дорожно-транспортных происшествий на действующих и вновь открываемых маршрутах движения автобусов.

2. Безопасность движения на автобусных маршрутах является одной из основных задач на автомобильном транспорте при организации пассажирских перевозок.

3. Настоящие Требования обязательны:

- для Советов Министров автономных республик, исполнительных комитетов областных (краевых), городских (районных) Советов народных депутатов, дорожных, коммунальных и других предприятий и организаций, ведущих строительство и эксплуатацию автомобильных дорог, которые в соответствии с Уставом автомобильного транспорта РСФСР должны содержать находящиеся в их ведении автомобильные дороги, дорожные знаки, указатели и другие технические средства регулирования движения в состоянии, обеспечивающем беспрепятственное и безопасное движение автомобилей, а также принимать меры к улучшению движения на этих дорогах;

- для автотранспортных предприятий, управлений, министерств и организаций, эксплуатирующих автобусы, которые должны обеспечить безопасность движения и сохранность дорог.

4. Перевозки пассажиров автобусами в городском, пригородном, междугородном, междуреспубликанском и международном сообщениях производятся по утвержденным маршрутам.

Общий порядок открытия автобусных маршрутов и их классификация определяются Уставом автомобильного транспорта РСФСР, а также иными нормативными актами.

5. Безопасность движения на автобусных маршрутах обеспечивается соблюдением комплекса требований, основными из которых являются:

- укомплектование автобусов водителями, имеющими соответствующую квалификацию <*>;

<*> Для работы в горных условиях допускаются водители 1 - 2-го классов, имеющие стаж работы на горных дорогах не менее 2 лет.

- проведение в установленные сроки медицинского переосвидетельствования и ежедневного медицинского осмотра водителей;

- своевременное проведение стажировки <*>, инструктажа и обеспечение водителей схемами автобусных маршрутов;

<*> Водители, назначаемые для вождения автобусов на горных маршрутах, проходят обязательную стажировку на указанных маршрутах в течение 6 дней с последующим утверждением их кандидатур общественной комиссией по контролю за безопасностью движения и приказом по автотранспортному предприятию. При переводе с одного горного маршрута на другой проводится стажировка водителей на новом маршруте в течение 1 - 2 дней.

- соблюдение транспортной дисциплины и норм вместимости автобусов;

- обеспечение установленного режима труда и отдыха водителей;

- содержание автобусов в технически исправном состоянии;

- выделение количества автобусов, заложенных расписанием;

- нормирование скоростей движения автобусов на маршруте;

- соответствие весовых параметров и габаритов автобусов технической категории автомобильных дорог

<*>;

<*> На дорогах I и II технических категорий разрешается работа всех типов и моделей автобусов. На дорогах III технической категории разрешается работа автобусов с осевой нагрузкой менее 7 т. На дорогах IV и V технических категорий - автобусов с осевой нагрузкой менее 4 т. При наличии на маршруте участков дорог разных технических категорий типы подвижного состава принимаются из расчета пропуска автобусов по участку дороги низшей технической категории.

При невозможности обеспечения соответствия весовых параметров и габаритов автобусов фактической технической категории автомобильных дорог до открытия новых автобусных маршрутов и при ежегодном обследовании действующих маршрутов разрабатываются дополнительные мероприятия (установка дорожных

знаков, разметка, ограничение скорости движения и т.п.), обеспечивающие необходимый уровень безопасности движения автобусов на этих маршрутах.

- содержание автомобильных дорог, железнодорожных переездов, паромных переправ, дорожных знаков, указателей и других средств регулирования движения в технически исправном состоянии, обеспечивающем беспрепятственное и безопасное движение автобусов.

6. За нарушение настоящих Требований организации и предприятия несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

II. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОБУСОВ

7. Техническое состояние автобусов, работающих на маршрутах, должно отвечать Правилам дорожного движения, Правилам технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта и инструкциям заводов-изготовителей.

8. На горных и приравненных к ним маршрутах не допускается использование автобусов с пробегом более 200 тыс. км с начала их эксплуатации, при этом покрышки автошин должны иметь износ не более 50% от нормативного.

9. Не допускается выпуск на линию автобусов с неисправными устройствами аварийного открывания люков, дверей, окон в салоне автобусов, не обеспеченных необходимым исправным противопожарным оборудованием, медицинскими аптечками, знаками аварийной остановки, противооткатными башмаками, комплектами молоточков для разбивания стекол, не имеющих надписей, информирующих пассажиров о способах экстренного открывания люков, окон и дверей и удаления стекол салона автобуса в случае дорожно-транспортного происшествия.

10. Автобусы, работающие на горных и приравненных к ним маршрутах, должны быть оборудованы противотуманными фарами и фарами заднего хода.

11. При работе автобусов на линии транспортные управления (объединения), предприятия (организации) должны особое внимание уделять контролю за соблюдением водителями расписания движения и норм вместимости автобусов:

- на городских и пригородных маршрутах число пассажиров в автобусе не должно превышать общей вместимости, предусмотренной инструкцией завода-изготовителя;

- на междугородных и горных автобусных маршрутах количество пассажиров не должно превышать числа мест для сидения.

III. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕЕЗДАМ, ПАРОМНЫМ ПЕРЕПРАВАМ, ОСТАНОВОЧНЫМ ПУНКТАМ И ДРУГИМ СООРУЖЕНИЯМ, ПО КОТОРЫМ ПРОХОДЯТ АВТОБУСНЫЕ МАРШРУТЫ

12. Техническое состояние вновь строящихся автомобильных дорог или их участков, по которым проходят автобусные маршруты, а также соответствующее их инженерное обустройство должны удовлетворять требованиям безопасности движения, установленным Строительными нормами и правилами, часть II, раздел Д, 1972 г. (СНиП II-Д.5-72) и другими действующими нормами и правилами их содержания.

На дорогах, построенных ранее по устаревшим техническим условиям, должны быть приняты меры, обеспечивающие безопасное движение, в соответствии с действующими в данное время нормами и правилами.

13. Во всех случаях, когда ширина проезжей части улиц и автомобильных дорог позволяет выделить полосы только для движения автобусов, дорожные и коммунальные организации по согласованию с органами Госавтоинспекции должны организовывать работу автобусов на специальных полосах дорожного движения.

14. Проезжая часть улиц городов, поселков и автомобильных дорог, по которым организуется регулярное движение автобусов, в зависимости от технической категории может иметь усовершенствованный капитальный, усовершенствованный облегченный или переходный тип покрытия.

15. Допускается, как исключение, движение автобусов на временных (сезонных) маршрутах по дорогам, не полностью отвечающим требованиям п.12, по специальному распоряжению соответствующих исполкомов Советов народных депутатов и только в благоприятное для проезда время года (летний и зимний периоды).

16. На участках дорог в пределах населенных пунктов и на подходах к ним должны быть предусмотрены тротуары за пределами земляного полотна.

17. Количество пересечений и примыканий и их состояние должно соответствовать требованиям СНиП (п. 4.5, 4.6) <*>.

<*> Здесь и далее приведены пункты СНиП, помещенные в Приложении 2.1 настоящих Требований.

Обстановка автомобильных дорог

18. Обстановка автомобильных дорог и участков, по которым проходят автобусные маршруты, должна соответствовать СНиПам, ГОСТам и иным нормативным документам.

19. Установка дорожных знаков должна производиться в соответствии с требованиями ГОСТ 10807-71.

Разметка проезжей части - в соответствии с требованиями ГОСТ 13508-74.

Светофорные объекты в городах и населенных пунктах должны устанавливаться в соответствии с требованиями Руководства по регулированию дорожного движения в городах, утвержденного Министерством внутренних дел СССР 30.08.73 и Министерством жилищно-коммунального хозяйства РСФСР 23.08.73.

20. Установка ограждений и направляющих устройств на автомобильных дорогах должна производиться в соответствии с требованиями СНиП (п. 10.12 - 10.14) и других нормативных документов.

21. На участках автомобильных дорог в горной местности, по которым проходят автобусные маршруты, осуществляется дополнительное обустройство дорог посредством сооружения площадок для остановок автомобилей и противоаварийных съездов в соответствии с требованиями СНиП (п. 3.28).

22. Участки автомобильных дорог V технической категории с уклонами более 60 град. в местах с неблагоприятными гидрологическими условиями и легко размокаемыми грунтами, а также участки с уменьшенной (против норм) шириной обочин, по которым проходят автобусные маршруты, должны быть обустроены необходимым количеством развязок, сооружаемых в соответствии с требованиями СНиП (п. 3.9).

Содержание автомобильных дорог

23. В соответствии с Уставом автомобильного транспорта РСФСР Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР, Советы Министров автономных республик, исполнительные комитеты Советов народных депутатов, а также колхозы, совхозы и другие предприятия и организации обязаны содержать находящиеся в их ведении автомобильные дороги, дорожные знаки, указатели и другие технические средства регулирования движения в состоянии, обеспечивающем беспрепятственное и безопасное движение автомобилей, а также принимать необходимые меры к улучшению движения на этих дорогах.

24. Дороги, по которым осуществляется постоянное автобусное движение, должны содержаться в соответствии с требованиями правил содержания и ремонта автомобильных дорог.

25. Содержание, обслуживание и надзор за техническими средствами регулирования, дорожными знаками и разметкой обеспечиваются соответствующими дорожными и коммунальными организациями, а также органами Госавтоинспекции в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 20 июля 1972 года "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения".

26. Покрытие дороги должно обеспечивать надежное сцепление колес с дорогой (СНиП, п. 6.16 - 6.21).

27. Асфальтобетонные покрытия должны своевременно очищаться от пыли и грязи. Особенно тщательно должна производиться очистка асфальтобетонных покрытий в пределах населенных пунктов, а также в местах примыкания подъездных дорог или пересечений с ними. На всем протяжении автобусных маршрутов покрытие дорог должно быть ровное, без колеи и выбоин.

28. Содержание автомобильных дорог в зимнее время должно осуществляться с учетом требований действующих указаний и инструкций по защите и очистке автомобильных дорог от снега и по борьбе с гололедом на автомобильных дорогах.

Дороги с усовершенствованными покрытиями должны полностью очищаться от снега.

29. Просадки, выбоины и другие неровности дорожного покрытия, особенно в местах сопряжения с искусственными сооружениями, должны устраняться в первую очередь.

30. Обочины должны быть в одном уровне с покрытием проезжей части дороги и укрепляться стабилизацией грунта вяжущими материалами или другим способом в зависимости от покрытия проезжей части дороги применительно к требованиям СНиП (п. 6.20 и 6.21).

Образующиеся промоины на обочинах должны немедленно устраняться, а до их устранения ограждаться ясно видимыми ограждениями.

31. В зимний период эксплуатации необходимо при наличии предупреждения гидрометеослужбы проводить профилактическую россыпь материалов, предотвращающих образование гололеда, и с началом снегопада начинать патрульную снегоочистку дорог.

В первую очередь эти мероприятия должны осуществляться на наиболее опасных участках: спусках, кривых малого радиуса и подходах к ним на расстоянии не менее 100 м в пределах пересечений в одном уровне и на расстоянии 100 - 150 м до пересечения, на участках с ограниченной видимостью и т.п.

32. Посадочные площадки и пассажирские павильоны должны содержаться в чистоте, а во время гололеда посадочные площадки должны посыпаться песком или другими противогололедными материалами.

33. При выполнении на автомобильных дорогах ремонтных работ дорожные, коммунальные организации по согласованию с органами Госавтоинспекции обеспечивают в установленном порядке организацию движения путем расстановки необходимых дорожных знаков, ограждающих устройств, установки сигнализации, организации объездов и т.п., а в случае необходимости принимают меры к временному изменению автобусного маршрута.

34. В случае стихийных бедствий (оползни, обвалы, лавины, размывы, разрушения дорог, мостов), а также при получении от органов гидрометеослужбы штормовых предупреждений о стихийных явлениях, опасных для движения, дорожные организации должны незамедлительно сообщить о временном перерыве движения ближайшему автотранспортному предприятию, которое обязано передать это сообщение своей вышестоящей организации. Последняя извещает надлежащие автотранспортные предприятия о временном прекращении или изменении маршрутов движения автобусов до получения от дорожных органов извещения о возможности его возобновления.

35. Решение о временном прекращении или изменении маршрутов движения автобусов по причинам, указанным в п. 34, автотранспортная организация, осуществляющая автобусные перевозки в области (крае, АССР), доводит до сведения соответствующего Совета Министров АССР, исполкома краевого или областного Совета народных депутатов.

Кроме того, о временном прекращении движения на автобусных маршрутах, проходящих по дорогам общегосударственного значения, ставится в известность Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР и Министерство автомобильного транспорта РСФСР.

Об изменении в движении автобусов автотранспортные предприятия своевременно извещают пассажиров, а также заинтересованные предприятия и организации.

36. Для обеспечения соответствия подвижного состава технической категории и фактическому состоянию автомобильных дорог, по которым проходят действующие или намечаются к открытию новые автобусные маршруты, местные коммунальные и дорожные органы ежегодно в январе (по эксплуатируемым) и не позднее чем за 6 месяцев до намечаемого срока открытия (по вновь открываемым) маршрутам, должны представлять в транспортные управления (управления пассажирского автомобильного транспорта) сведения о фактической технической категории (в соответствии со СНиП) автомобильных дорог и их участков.

Организация связи

37. Для руководства и контроля за работой автобусов, оказания технической и иной помощи на линии, конечные остановки маршрутов, а также промежуточные остановки, где организована кассовая продажа билетов, должны быть оснащены телеграфной, телетайпной или радиосвязью.

Остановочные пункты

38. Выбор местоположения остановочных пунктов автобуса производится автотранспортными предприятиями (организациями), исходя из условий обеспечения удобства пассажирам, необходимой видимости автобусных остановок и безопасности движения транспортных средств и пешеходов, согласовывается с органами ГАИ, дорожными, коммунальными организациями и главным архитектором города (района) и утверждается исполкомами гор(рай)советов народных депутатов.

39. Остановочные пункты городских автобусных маршрутов должны располагаться на расстоянии пешеходной доступности в жилых массивах, вблизи предприятий и учреждений, станций метрополитена, скоростного трамвая и пригородных дорог, торговых центров, мест массового отдыха, у вокзалов и др. Расстояние между остановочными пунктами одного маршрута должно быть не менее 300 м.

Оборудование остановочных пунктов площадками, а также автопавильонами должно соответствовать требованиям СНиП (п. 10.2, 10.3).

40. Остановочные пункты вне пределов населенных мест должны располагаться, как правило, у пересечений автомобильных дорог. Их обустройство должно соответствовать требованиям СНиП (п. 10.4).

41. Для безопасного и плавного подхода к остановочным пунктам, обеспечения разгона автобусов после начала движения в дополнение к основным полосам проезжей части устраиваются переходно-скоростные полосы в соответствии с требованиями СНиП (п. 10.5 - 10.9) и иных документов.

42. У остановочных пунктов на участках дорог I и II технических категорий, проходящих через населенные пункты, при интенсивном пешеходном движении (100 чел./ч. и более для дорог I и 250 чел./ч. и более для дорог II технической категории) устраиваются пешеходные переходы в разном уровне (п. 4.4 СНиП).

43. На остановочных пунктах, где совпадают несколько маршрутов и частота движения составляет более 30 автобусов в час, необходимо, чтобы посадочные площадки обеспечивали одновременную посадку и высадку пассажиров из двух автобусов.

44. В темное время суток остановочные пункты в городах и населенных пунктах должны освещаться.

Уборка и содержание остановочных пунктов должны осуществляться организациями и предприятиями, в ведении которых находятся дороги. Порядок уборки и содержания остановочных пунктов в городах и других населенных пунктах определяется решением исполкомов местных Советов народных депутатов.

45. В зоне остановочных пунктов на конечных остановках и в местах кратковременного отдыха пассажиров на междугородных маршрутах должны быть общественные туалеты.

Железнодорожные переезды

46. При установлении автобусных маршрутов должны изыскиваться решения, исключающие их прохождение через железнодорожные переезды.

В исключительных случаях, когда такого решения найти не представляется возможным, открытие автобусного движения (постоянное или временное) на действующих охраняемых и неохранных переездах допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги или другой организации, в ведении которой находятся переезды. При этом ввод автобусного движения на неохранных переездах разрешается только после оборудования их автоматической светофорной сигнализацией. Запрещается введение автобусных маршрутов по неохранным переездам, не оборудованным автоматической светофорной сигнализацией, светофорной организацией, увязанной с используемыми в качестве заградительных маневровыми светофорами с белой и красной линзами, или горизонтально-поворотными шлагбаумами с контрольными замками.

Железнодорожные переезды содержатся и оборудуются в строгом соответствии с Инструкцией по устройству и обслуживанию переездов, утвержденной МПС.

Переезды на пересечении железнодорожных путей с автомобильными дорогами общего пользования являются переездами общего пользования, они оборудуются и содержатся в исправном состоянии организациями, в ведении которых находятся железнодорожные пути.

Переезды на пересечениях железнодорожных путей с подъездными дорогами отдельных предприятий или организаций являются переездами необщего пользования, они оборудуются и содержатся в исправном состоянии организациями и предприятиями, пользующимися этими переездами.

Порядок движения через железнодорожные переезды или в обход их на время выполнения работ по ремонту устройств на них, при котором нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств, должен согласовываться организациями, производящими ремонт, с Государственной автомобильной инспекцией, а при ремонте проезжей части переезда и с соответствующими дорожными организациями.

Остановочные пункты автобусов должны располагаться не ближе 100 м от первого, относящегося к железнодорожному переезду, дорожного знака.

Паромные переправы

47. Перевозка автобусов на паромах должна производиться в соответствии с правилами перевозок пассажиров и грузов на переправах через реки, каналы и другие водоемы, утвержденными Министерством речного флота РСФСР.

При этом особое внимание должно быть уделено выполнению следующих требований.

В ночное время переправа должна быть освещена.

Для отстоя ожидающих погрузки на паром автобусов на подъездах к парому должны быть оборудованы специальные площадки. Автобусы пропускаются на паром в первую очередь.

Во время въезда автобуса на паром и съезда с него нахождение пассажиров в автобусе запрещается.

Въезд на переправу должен быть оборудован шлагбаумами. Нормальное положение шлагбаумов - закрытое.

На переправе должно быть вывешено объявление о норме загрузки плавучих средств в соответствии с их водоизмещением и инструкция о времени пользования переправой.

Расписание движения автобусов и время работы паромных переправ должны быть взаимосвязаны.

Ледовые переправы

48. Перевозка пассажиров автобусами по ледовым переправам, как правило, не допускается. В порядке исключения, только с письменного разрешения Советов Министров автономных республик, исполнительных комитетов областных (краевых) Советов народных депутатов, по согласованию с областными (краевыми, АССР) органами Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР и Министерства автомобильного транспорта РСФСР по ледовым переправам РСФСР допускается движение автобусов небольшой вместимости. Ледовые переправы должны содержаться в соответствии с требованиями действующих инструкций по их устройству и содержанию.

IV. ПОРЯДОК ОБСЛЕДОВАНИЯ МАРШРУТОВ И НОРМИРОВАНИЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ

49. Обследование автобусных маршрутов производится комиссиями автотранспортного предприятия с участием представителей дорожных, коммунальных организаций и органов Госавтоинспекции, а также в случае необходимости других предприятий (организаций), занимающихся строительством или эксплуатацией паромных, ледовых переправ, железнодорожных переездов и других сооружений, по которым производится регулярное автобусное сообщение.

Рекомендуемый состав комиссий в зависимости от назначения маршрутов приведен в Приложении 2.2.

Обследование автобусных маршрутов должно производиться комиссиями регулярно 2 раза в год.

50. Продолжение эксплуатации действующих и открытие новых автобусных маршрутов производится только по представлению комиссий, утверждаемых Советами Министров АССР, исполкомами обл(край), гор(рай)советов народных депутатов, Минавтотрансом РСФСР.

51. Результаты обследования должны оформляться актами, в которых указываются необходимые мероприятия для обеспечения безопасности движения и нормальных условий работы автобусов на маршруте.

52. Нормирование скоростей движения автобусов производится предприятиями (организациями), осуществляющими перевозки пассажиров, на основании материалов комиссий в соответствии с руководством по нормированию скоростей движения автобусов.

53. Скорости движения автобусов на маршрутах устанавливаются по участкам автомобильных дорог и указываются в паспортах маршрутов.

54. Верхний предел скорости движения на маршруте не должен превышать предела, установленного Правилами дорожного движения <*>.

<*> В том случае, когда на автомобильных дорогах установлены дорожные знаки, ограничивающие скорости движения, при разработке расписаний (графиков) скорости движения автобусов на соответствующих участках должны устанавливаться с учетом указанных дорожных знаков.

55. При нормировании скоростей движения на горных маршрутах должны производиться пробные рейсы с водителями разных возрастных групп (в течение полной смены), в разное время года и при различных погодных условиях.

56. Предприятия (организации), осуществляющие перевозки пассажиров, дорожные (коммунальные) организации или органы Госавтоинспекции при необходимости прекращают движение автобусов, если дорожные или метеорологические условия (разрушение дорожного покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т.д.) представляют угрозу безопасности перевозок пассажиров.

Приложение 2.1 к Требованиям по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ СТРОИТЕЛЬНЫХ НОРМ И ПРАВИЛ, ЧАСТЬ II, РАЗДЕЛ Д, 1972 Г. (СНИП II-Д.5-72) 3. ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ НОРМЫ И ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ Основные параметры поперечного профиля дорог

3.9. На участках однополосных дорог с уклонами более 60 промиле, в местах с неблагоприятными гидрологическими условиями и с легко размокаемыми грунтами, а также на участках дорог с уменьшенной шириной обочин, согласно п. 3.13, следует предусматривать устройство разъездов. Расстояния между разъездами надлежит принимать равными расстояниям видимости встречного автомобиля, но не более чем 1 км. Ширину земляного полотна и проезжей части на разъездах следует принимать по нормам дорог IV категории, а наименьшую длину разъезда - 30 м. Переход от однополосной проезжей части к двухполосной следует осуществлять на протяжении 10 м.

3.13. Ширину обочин дорог на особо трудных участках горной местности, а также в местах с переходно-скоростными полосами допускается принимать 1,5 м - для дорог I и II категорий и 1 м - для дорог остальных категорий.

Ширину обочин на участках дорог, где тракторный или летний путь совмещается с основной дорогой (согласно п. 8.3), следует принимать не менее 4 м.

3.28. На дорогах в горной местности при затяжных продольных уклонах величиной более 60 промиле через каждые 2 - 3 км следует предусматривать места для остановки автомобилей в виде участков с уменьшенными продольными уклонами (20 промиле и менее) или горизонтальные площадки длиной не менее 50 м. Участки с уменьшенными уклонами или площадками для остановок автомобилей, как правило, следует располагать у источников воды.

Противоаварийные съезды следует предусматривать на дорогах II и III категорий, независимо от наличия площадок, когда в конце затяжных спусков длиной более 3 км с уклонами более 60 промиле имеются резкие изменения направления в плане с наименьшими радиусами.

Горизонтальные площадки и вогнутые участки кривых в продольном профиле в выемках, как правило, не должны допускаться, а при невозможности исключения их следует обеспечивать надлежащий отвод воды.

4. ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И ПРИМЫКАНИЯ

Пересечения и примыкания автомобильных дорог

4.4. Пешеходные переходы в разных уровнях (подземные или надземные) через дороги I и II категорий, проходящие в пределах населенных пунктов, следует проектировать при интенсивности пешеходного движения: 100 чел./ч и более - для дорог I категории и 250 чел./ч и более - для дорог II категории. В местах расположения таких переходов следует предусматривать ограждение дороги.

4.5. Количество пересечений и примыканий на автомобильных дорогах I - III категорий должно быть возможно меньшим. Пересечения и примыкания на дорогах I и II категорий вне пределов населенных пунктов надлежит предусматривать, как правило, не чаще чем через 5 км, а на дорогах III категории - не чаще чем через 2 км.

4.6. Все съезды и въезды на подходах к дорогам I - III категорий должны иметь твердые покрытия при грунтах песчаных и супесчаных - на протяжении 50 м; легких суглинистых - 100 м; глинистых и тяжелых суглинистых - 150 м.

Въезды на дороги IV категории, имеющие твердые покрытия, следует предусматривать с устройством твердых покрытий на протяжении не менее 25 м.

Покрытия на съездах и въездах, как правило, следует применять переходных типов с широким использованием местных каменных материалов и отходов промышленности.

Обочины на съездах и въездах на длине (установленной в настоящем пункте) участков с твердыми покрытиями следует укреплять на ширину не менее 0,75 - 0,5 м.

6. ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ И ДОРОЖНЫЕ ОДЕЖДЫ

6.16. Покрытия должны иметь ровность и шероховатость поверхности, необходимую для обеспечения расчетных скоростей и безопасности движения.

Допускаемые отклонения по ровности проезжей части и поверхности оснований при разных типах покрытий, а также уплотнение конструктивных слоев дорожной одежды должны соответствовать требованиям СНиП по правилам производства работ при строительстве автомобильных дорог.

6.17. Шероховатые покрытия с применением каменных материалов, устойчивых против шлифуемости под воздействием движения, следует предусматривать для достижения стабильных во времени, высоких значений коэффициентов сцепления шин автомобилей с поверхностью проезжей части.

Требуемые значения коэффициентов сцепления для дорог I - III категорий в зависимости от особенностей их участков и условий движений при увлажненной поверхности покрытий приведены в табл. 1.

Таблица 1

Условия движения	Характеристики участков дорог	Значения коэффициентов сцепления шин автомобилей с поверхностью покрытий при скорости 60 км/ч, не менее
Легкие	Участки прямые или кривые с радиусами 1000 м и более, горизонтальные или с продольными уклонами не более 30 промиле с элементами поперечного профиля, соответствующими нормам и с укрепленными обочинами, без пересечений в одном уровне; при уровне загрузки не свыше 0,3	0,45
Затрудненные	Участки на кривых в плане с радиусами от 250 до 1000 м, на спусках и подъемах с уклонами от 30 до 60 промиле; участки в зонах сужений проезжей части (при реконструкции), а также участки дорог, отнесенные к легким условиям движения, при уровнях загрузки в пределах 0,3 - 0,5	0,50 - 0,45
Опасные	Участки с видимостью менее расчетной; подъемы и спуски с уклонами, превышающими расчетные; зоны пересечений и примыканий в одном уровне, а также участки, отнесенные к легким и затрудненным условиям, при уровнях загрузки свыше 0,5	0,60

Примечания. 1. Значения коэффициентов сцепления установлены без учета снижения их в процессе эксплуатации дороги и относятся к динамометрическому прицепному прибору ПКРС-2. При использовании других приборов (в частности, портативных) их показания должны быть приведены к показаниям прибора ПКРС-2.

2. Уровни загрузки дорог даны в соответствии с принятыми в указаниях по расчету пропускной способности дорог.

Указанные в табл. 1 значения коэффициентов сцепления следует обеспечивать:

а) на участках с опасными условиями движения - устройством шероховатой поверхности по способам специальной поверхностной обработки или втапливания одномерного щебня из высокопрочных пород размером 5 - 10 или 10 - 15 мм;

б) на участках с затрудненными условиями движения и на дорогах для скоростного движения - устройством асфальтобетонных покрытий из каркасных многощебенистых смесей из высокопрочных пород, а также цементобетонных покрытий со специальной отделкой поверхности;

в) на участках с легкими условиями движения в дополнение к приведенным в подпунктах "а" и "б" - устройством асфальтобетонных покрытий из каркасных среднещебенистых смесей, а также покрытий из различных битумоминеральных смесей.

6.18. Покрытия автомобильных дорог I и II категорий, проектируемых преимущественно для скоростного движения, должны иметь шероховатую поверхность, обеспечивающую на всем протяжении значения коэффициентов сцепления, соответствующие опасным участкам дорог по табл. 1.

6.19. Для дорог III и IV категорий на участках с легкими условиями движения (по табл. 1) допускается устройство покрытий с особо мелкошероховатой поверхностью (типа асфальтобетонных покрытий из песчаных смесей). Такие покрытия рекомендуется также предусматривать на велосипедных и пешеходных дорожках, площадках павильонов у остановок автобусов, на территории автозаправочных станций, площадках отдыха и т.п.

Крупношероховатые поверхности с высотой выступов 10 - 12 мм, получаемые путем поверхностной обработки покрытий с применением щебня размером 25 - 35 мм, рекомендуется предусматривать для устройства поперечных ("шумовых") полос на подходах (на расстоянии 250 - 300 м) к опасным участкам дорог. Ширину поперечных полос следует принимать 5 - 7 м; расстояние между полосами от 30 м - в начале до 10 - 15 м - в конце. В промежутках между полосами покрытие должно иметь шероховатую поверхность с параметрами, соответствующими опасным условиям движения (табл. 1).

6.20. На обочинах дорог I категории, проектируемых для движения преимущественно скоростных автомобилей (примечание к п. 3.4), на участках дорог I и II категорий, где интенсивность движения за первые 5 лет эксплуатации дорог достигает 50% и более от расчетной перспективной, а также в местах пересечений, примыканий и съездов с дорог I и II категорий (на которых не предусматривается устройство переходно-скоростных полос) на расстоянии не менее 100 м в обе стороны следует предусматривать устройство твердых покрытий (остановочных полос) на ширину 2,5 м. На остальных участках дорог I и II категорий покрытия обочин следует предусматривать на ширину не менее 0,75 м, а для дорог III категории с усовершенствованными покрытиями - на ширину не менее 0,5 м.

6.21. Покрытия на обочинах должны отличаться по цвету и внешнему виду от покрытий проезжей части и по своей прочности должны допускать систематические выезды на обочину без существенных деформаций.

Покрытия на обочинах, устраиваемые на ширину 2,5 м, рекомендуется предусматривать без битумоминеральных смесей с применением щебня преимущественно крупных размеров (до 25 - 45 мм) из местных каменных, гравийных, шлаковых и других минеральных материалов, укрепленных органическими вяжущими, цементом или известью.

В случаях устройства покрытий на обочинах в виде полос с наименьшими ширинами (0,75 - 0,5 м) поверхность остальной части обочин следует укреплять в зависимости от интенсивности и характера движения, грунтов земляного полотна и особенностей климата: засевом трав, россыпью щебня, гравия, шлака и других наиболее дешевых местных крупнозернистых материалов. При этом на участках дорог, пролегающих в пределах населенных пунктов и по территориям, занятым ценными сельскохозяйственными культурами, тип укрепления обочин должен исключать интенсивное образование пыли при движении.

10. ДОРОЖНЫЕ УСТРОЙСТВА, ОБСТАНОВКА И ОЗЕЛЕНЕНИЕ ДОРОГ Автобусные остановки

10.2. Остановочные и посадочные площадки и павильоны для пассажиров следует предусматривать в местах автобусных остановок.

Ширину остановочных площадок следует принимать равной ширине основных полос проезжей части, а длину - в зависимости от количества одновременно останавливающихся автобусов, но не менее 10 м.

10.3. Посадочные площадки на автобусных остановках должны быть приподняты на 0,2 м над поверхностью остановочных площадок и ограждены от них бордюрами. Поверхность посадочных площадок должна иметь твердые покрытия на площади не менее 10 x 2 м. Ближайшая грань павильона для пассажиров должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки.

10.4. Автобусные остановки вне пределов населенных мест следует располагать на прямых участках дорог или на кривых с радиусами в плане не менее 1000 м - для I и II категорий, 600 м - для III категории и 400 м - для IV и V категорий при продольных уклонах не более 40 промиле. При этом должны быть обеспечены нормы видимости в продольном профиле и плане для дорог соответствующих категорий.

Автобусные остановки на дорогах I категории следует располагать одна против другой, а на дорогах остальных категорий их надлежит смещать по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими боковыми стенками павильонов.

В зонах пересечений и примыканий дорог автобусные остановки следует располагать от пересечений на расстоянии не менее расстояний видимости поверхности дороги согласно табл. 2, 3.

Таблица 2

Расчетная скорость, км/ч	Наибольшие продольные уклоны, промиле	Расчетные расстояния видимости, м	Наименьшие радиусы кривых, м					
			в продольном профиле		в плане		выпуклых	вогнутых
			поверхности дороги	встречи автомобилей	основных случаев	в исключительных случаях		
150	30	250	-	1000	25000	8000	4000	
120	40	175	350	600	15000	5000	2500	
100	50	140	280	400	10000	3000	1500	
80	60	100	200	250	5000	2000	1000	
60	70	75	150	125	2500	1500	600	
50	80	60	120	100	1500	1200	400	
40	90	50	100	60	1000	1000	300	
30	100	40	80	30	600	600	200	

Таблица 3

Расчетная скорость, км/ч	Расчетные расстояния видимости, м		Наименьшие радиусы выпуклых кривых в продольном профиле (в м) при высоте		
	поверхности дороги	встречи автомобилей	2,0	2,5	3,0
60	125	250	4000	3000	2500
50	100	200	2500	2000	1500
40	75	150	1200	1000	800
30	50	100	600	500	400

Переходно-скоростные полосы

10.5. Переходно-скоростные полосы, устраиваемые в дополнение к основным полосам проезжей части для обеспечения торможения и разгона автомобилей, выходящих из общего потока или входящих в него, следует предусматривать на пересечениях и примыканиях дорог I и II категорий, в местах съездов и въездов на дорогах I категории при 25 авт./сут. и более въезжающих и выезжающих с дороги, на дорогах II категории при 50 авт./сут. и более и при количестве выходящих из потока и входящих в него 100 авт./сут. и более - также и на дорогах III категории.

Переходно-скоростные полосы на дорогах всех категорий следует предусматривать в местах расположения площадок для остановок автобусов и троллейбусов, отдыха и обзора местности, у бензозаправочных колонок.

10.6. Длину переходно-скоростных полос следует принимать по табл. 4.

Таблица 4

Категории дорог	Продольный уклон, промиле	Длина полос полной ширины, м			Длина отгона полос разгона и торможения, м
		для разгона	для торможения	торможения	
I и II	-40	140	110	80	
	-20	160	105	80	
	0	180	100	80	
	+20	200	95	80	
	+40	230	90	80	
III	-40	110	85	60	
	-20	120	80	60	
	0	130	75	60	
	+20	150	70	60	
	+40	170	65	60	
IV и V	-40	30	50	30	
	-20	35	45	30	
	0	40	40	30	
	+20	45	35	30	

	+40	50	30	30					
--	-----	----	----	----	--	--	--	--	--

Примечание. При сопряжении переходно-скоростных полос со съездами, имеющими самостоятельные проезжие части для поворачивающих автомобилей, длину переходно-скоростных полос полной ширины допускается уменьшать в соответствии с расчетными скоростями на съездах, но не менее чем до 50 м для дорог I и II категорий и 30 м для дорог III категории. Отгон полос торможения следует начинать с уступа величиной 0,5 м. При выходе со съезда должна быть обеспечена видимость конца переходно-скоростной полосы.

10.7. Переходно-скоростные полосы для левоповоротных съездов дорог I и II категорий на пересечениях типа клеверного листа следует проектировать в виде единых по длине полос для смежных съездов, включая участок путепровода.

10.8. Ширину переходно-скоростных полос следует принимать равной ширине основных полос проезжей части. При установке бордюров по кромке переходно-скоростных полос последние следует уширять на величину, равную двум возвышениям бордюра над проезжей частью, - при расположении бордюров с одной стороны и на величину, равную пяти возвышениям, - при двустороннем расположении.

Покрытия полос разгона и торможения следует предусматривать с учетом указаний п. 6.19.

10.9. Переходно-скоростные полосы в зоне пересечений и примыканий у кривых, а в местах автобусных остановок на дорогах I - III категорий на длине площадок и не менее чем по 20 м за пределами их следует отделять от основных полос движения разделительной полосой шириной 0,75 м для дорог I и II категорий и 0,5 м - для дорог III категории. Эти разделительные полосы следует предусматривать в одном уровне с прилегающими полосами движения или возвышающимися над ними на 0,08 м.

Обстановка дорог

10.12. Ограждения барьерного типа из железобетона, металла или синтетических материалов следует предусматривать на участках дорог I и II, а при интенсивности движения 2000 авт./сут. и более (достигаемые в первые пять лет эксплуатации) и III категорий:

- при высоте насыпи 3 м и более;
- с наружной стороны кривых в плане с наименьшими радиусами при высоте насыпи более 2 м;
- с вогнутыми кривыми в продольном профиле, сопрягающими встречные уклоны с алгебраической разностью, - 50 промиле и более;
- идущих параллельно (на расстоянии менее 25 м от проезжей части) железнодорожным линиям, зданиям, водным потокам глубиной более 2 м, оврагам и горным ущельям, а также расположенным на склонах крутизной более 1:3;
- в местах с недостаточной видимостью при изменении направления дороги в плане;
- на участках сложных пересечений и примыканий дорог в разных уровнях.

Примечание. В горных районах при технико-экономических обоснованиях допускается предусматривать вместо ограждений барьерного типа каменные парапеты (для дорог всех категорий).

10.13. Столбы ограждений следует устанавливать на расстоянии не менее 0,5 м от бровки земляного полотна. Ширина обочин от кромки проезжей части дороги до ближайшей плоскости барьерного ограждения должна быть на дорогах I, II категорий не менее 3 м, а на дорогах III категории - не менее 1,75 м. Высоту барьерных ограждений следует назначать не менее 0,8 м. Конструкцию ограждений следует принимать с учетом удобства очистки дорог от снега.

10.14. Направляющие устройства в виде сигнальных столбиков следует предусматривать:

- на прямых участках дорог в плане при высоте насыпей от 2 до 3 м через 50 м для дорог I - III категорий, а для дорог, где не предусматриваются ограждения барьерного типа (согласно п. 10.12), и при большей высоте;
- при прохождении дорог через болота, вдоль водотоков глубиной от 1 до 2 м, а также в зоне расположения малых искусственных сооружений и на подходах к ним на расстоянии 30 м с каждой стороны через 10 м;
- на ответвлениях пересечений в одном уровне с внутренней стороны закруглений в пределах кривых при радиусах менее 60 м через 5 м, то же при радиусах от 60 до 400 м - через 10 м.

Расстояния между столбиками при высоте насыпей более 1 м на внешней стороне закруглений в плане в зависимости от величины радиуса кривых следует принимать:

- при радиусах 1500 м и более - 25 м;
- менее 1500 до 1000 м - 20 м;
- " 1000 до 400 м - 15 м;
- " 400 до 60 м - 10 м;
- " 60 м - 5 м.

Расстояние между сигнальными столбиками с внутренней стороны закруглений следует принимать в два раза большими по сравнению с расстояниями с внешней стороны.

Приложение 2.2 к Требованиям по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах

РЕКОМЕНДУЕМЫЙ СОСТАВ КОМИССИЙ ПО ОБСЛЕДОВАНИЮ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ

1. Комиссии по обследованию городских, пригородных и внутрирайонных автобусных маршрутов, утверждаемые решением исполкомов городских (районных) Советов народных депутатов, создаются в составе руководителей автотранспортного предприятия или организации, представителей дорожных, коммунальных организаций, речного флота, железных дорог или других организаций, в ведении которых находятся железнодорожные переезды, а также органов ГАИ.

2. Комиссии по обследованию автобусных междугородных внутриобластных (внутрикраевых, внутриреспубликанских в АССР) маршрутов, утверждаемые постановлением Совета Министров АССР или решением исполкомов областных (краевых) Советов народных депутатов, создаются в составе заместителя руководителя областного (краевого) транспортного управления, представителей соответствующих дорожных, коммунальных организаций, речного флота, железных дорог или других организаций, в ведении которых находятся железнодорожные переезды, а также органов ГАИ.

3. Комиссии по обследованию междугородных, межобластных автобусных маршрутов, утверждаемые Минавтотрансом РСФСР по согласованию с Минавтодором РСФСР, МРФ РСФСР, ГАИ МВД СССР и МПС, создаются в составе представителей республиканского объединения (председатель), дорожных и коммунальных организаций, речного флота, железных дорог или других организаций, в ведении которых находятся железнодорожные переезды, а также органов ГАИ.

4. Комиссии по обследованию межреспубликанских автобусных маршрутов, утверждаемые Минавтотрансом РСФСР по согласованию с органами управления автомобильного транспорта других союзных республик и заинтересованными министерствами и ведомствами, создаются в составе заместителя начальника республиканского объединения (председатель), представителей дорожных и коммунальных организаций, речного флота, железных дорог и других организаций, в ведении которых находятся железнодорожные переезды, а также органов ГАИ.

Приложение 3

ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ПАСПОРТА АВТОБУСНОГО МАРШРУТА Общие положения

1. Паспорт автобусного маршрута является основным документом, характеризующим: маршрут, наличие линейных сооружений, остановочных пунктов, расстояния между ними, стоимость проезда, состояние дороги, а также работу автобусов на маршруте с момента его открытия.

2. Автотранспортные предприятия Министерства автомобильного транспорта РСФСР обязаны составить паспорт по утвержденной Министерством форме на каждый действующий и вновь открываемый автобусный маршрут городского, пригородного и междугородного сообщений.

3. На каждый автобусный маршрут составляется паспорт в 2 экземплярах, а на межреспубликанский, межобластной или параллельно с ним действующие или вновь открываемые междугородные маршруты - в 3 экземплярах. Один экземпляр каждого паспорта хранится в отделе эксплуатации автотранспортного предприятия в отдельной папке, второй высылается в транспортное управление, а на межреспубликанские, межобластные и параллельно с ними действующие или вновь открываемые междугородные маршруты - 2 экземпляра.

4. Транспортное управление проверяет правильность составления каждого поступившего из автотранспортного предприятия паспорта и утверждает его при правильном составлении, за исключением паспорта межреспубликанского, межобластного или параллельно с ним действующих или вновь открываемых междугородных маршрутов, которые рассматривает и утверждает министерство.

Один экземпляр каждого паспорта межреспубликанского, межобластного и параллельно с ним действующих или вновь открываемых междугородных маршрутов высылается транспортным управлением в министерство.

5. Паспорт состоит из набора отдельных листов-форм, отпечатанных на плотной бумаге.

6. Для удобства комплектования паспортов из отдельных листов в правом верхнем углу форм указывается порядковый номер листа и добавляется буквенный индекс, обозначающий пригодность данной формы для того или иного вида маршрута сокращенно: городского - "Г", пригородного - "П" и междугородного - "М". Например, 8ГПМ обозначает, что форма N 8 пригодна для паспортов городских, пригородных и междугородных маршрутов.

Заполнение паспорта автобусного маршрута

Лист 1. Наименование маршрута.

В паспортах пригородных и междугородных маршрутов указывается наименование населенных пунктов конечных остановок, а на городских маршрутах - наименование остановок конечных пунктов.

Для маршрутов, проходящих от начального до конечного пункта, но по разным направлениям, кроме наименования конечных пунктов, указывается также основной промежуточный пункт, например:

Калининград - Советск - Рига
Калининград - Черняховск - Рига

Каждому автобусному маршруту транспортное управление присваивает определенный порядковый номер:

- городским в последовательном порядке от N 1 до N 99;
- пригородным от N 100 до N 499;
- междугородным - от N 500 и выше.

Лист 3. Схема маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений выполняется по образцу схемы, указанной в альбоме внутреннего и внешнего оформления автобусов.

В схеме дополнительно приводятся линейные сооружения, нанесенные условными знаками, мосты, реки и ближайшие населенные пункты.

Лист 4. В графе "путь следования" указывается полное наименование всех улиц каждого населенного пункта, по которым проходит маршрут.

Лист 5. Для замера протяженности маршрута создается комиссия в составе представителя дорожной и автотранспортной организаций.

Комиссия путем выезда на автомобиле, оборудованном исправным оттарированным спидометром, определяет фактическое расстояние между остановочными пунктами, предусмотренными на автомобильных дорогах, в том числе внутри городов и поселков.

Расстояние между остановочными пунктами должно быть определено с точностью до одной десятой километра.

Примечание. На автомобильных дорогах, где установлены покิโลметровые столбы, расстояние следует определять по столбам.

Лист 6. Расчет стоимости проезда пассажиров и провоза багажа производится в соответствии с действующими едиными тарифами на пассажирские перевозки исходя из расстояний между остановочными пунктами маршрута.

При этом определяются расстояния:

- на междугородных маршрутах на основании паспорта дороги государственного, республиканского и областного значения;

- на междугородных маршрутах, проходящих по дорогам местного значения, где паспорта отсутствуют, на основании актов замера местных дорожных и автотранспортных организаций. При этом место нулевого километра назначается для дорог, берущих начало в населенных пунктах, в центре этого пункта (города, поселка, села) - от здания почты или другого государственного или общественного учреждения, памятника и пр., а для дорог, начинающихся от автомобильных дорог общегосударственного, республиканского и областного значения, - от оси последних в месте сопряжения дорог. Конечная точка дороги назначается так же, как и начальная, в центре конечного населенного пункта.

На пригородных маршрутах расстояние определяется на основании актов замера местных дорожных и автотранспортных организаций от начальной точки маршрута.

Для определения расхода горючего и межремонтных пробегов автобусов следует принимать их фактический пробег с момента выезда из автотранспортного предприятия до момента возврата в него.

Лист 7. Тариф маршрута.

При заполнении таблицы следует учесть следующее:

- на маршрутах, проходящих по территориям двух и более областей, краев, республик установлено обязательное страхование пассажиров от несчастных случаев, в связи с чем в стоимость проезда следует включить страховой сбор.

В таблице против каждого населенного пункта указывается стоимость:

полного билета - в верхней строчке,

детского билета - во второй строчке,

багажного билета - в третьей строчке, например:

Стоимость билета: Москва

полного 0-58

детского 0-28

багажного 0-20 Подольск

1-48 0-88

0-74 0-44

0-40 0-30 Серпухов

2-78 2-18 1-33

1-39 1-09 0-66

0-70 0-70 0-40 Тула

и т.д.

На маршрутах, где применяется тариф на проезд в автобусах с жесткими и мягкими откидными сиденьями, лист - форму следует составлять отдельно для каждого вида автобуса.

Стоимость полного, детского билета на проезд в автобусах по междугородным маршрутам и провоза багажа в них указывается на основании таблиц, приведенных в п. 7 и 8 [Прейскуранта N 13-02-01](#) "Единые тарифы на перевозку пассажиров автомобильным транспортом".

Стоимость проезда и провоза багажа в автобусах внутригородских сообщений, где не введен единый тариф, а также пригородных сообщений указывается в соответствии с формой - листом 13 "Тарификация маршрута".

Лист 9. Характеристика дороги на маршруте.

Лист 10. Сведения о трассе маршрута.

Указанные в листах данные заполняются на основании паспорта автомобильной дороги, а для дороги, на которую нет паспорта, - из материалов, имеющих в краевом, областном, республиканском (АССР) управлении строительства и ремонта автомобильных дорог и в отделе коммунального хозяйства исполкома местного Совета народных депутатов.

Лист 12. Указанные в листе данные заполняются начиная с 1980 г.

Лист 13. Тарификация маршрута.

Расчетный тариф на проезд в автобусах устанавливается на основании п. 1 и 2 "Единых тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом".

Маршруты городского сообщения, на которых не введена единая (средняя) плата за проезд, а также пригородного сообщения делятся на тарифные участки в соответствии с правилами "Применение тарифов на перевозку пассажиров в автобусах городских, пригородных и междугородных сообщений".

Лист 14. Начало и окончание движения на линии, интервалы движения по периодам дня (мин.) и дням недели (обычные, субботние, воскресные и праздничные).

В таблицу заносится интервальность движения автобусов по часам суток и по дням недели, при этом обычные дни - в первом разделе таблицы, в субботние - соответственно во втором, в воскресные - в третьем и праздничные - в четвертом.

При необходимости внести изменение в установленную интервальность движения автобусов в те или иные дни недели следует указать дату вносимых изменений и причины (например, увеличение или уменьшение числа автобусов на маршруте, продление времени работы автобусов и т.п.).

По заполнению листов-форм за N 2, 8, 11 и 15 пояснений не требуется.

В папке вместе с паспортом маршрута должно храниться как действующее расписание движения автобусов, так и все последующие.

Приложение 4

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР

Транспортное управление _____

Автотранспортное предприятие _____

ПАСПОРТ

АВТОВОСУНОГО МАРШРУТА

N _____

(наименование маршрута)

Лист 1 ГПМ

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР

Транспортное управление _____

Автотранспортное предприятие _____

"Утверждаю"

Зам. нач. транспортного
управления

"___" _____ 198_ г.

ПАСПОРТ

АВТОВОСУНОГО МАРШРУТА

N _____

(наименование маршрута)

Вид маршрута: городской, пригородный, междугородный

(межреспубликанский, межобластной, внутриобластной)

Составлен по состоянию на 01.01.198_ г.

Лист 2 ГПМ

ПАСПОРТ МАРШРУТА

Протяженность _____

Сезонность работы (период работы) _____

Дата открытия и основание _____

Дата закрытия и основание _____

Лист 3 ГПМ

СХЕМА

МАРШРУТА С УКАЗАНИЕМ ЛИНЕЙНЫХ И ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ

Условные обозначения:

автовокзалы бензозаправочные пункты

автобусные станции станции обслуживания

автобусные павильоны тарифные остановки

билетные кассы нетарифные остановки

диспетчерские пункты остановки по требованию
навесы

Лист 4 ГПМ

Путь следования	Дата изменения	Причина изменения
-----------------	----------------	-------------------

Лист 5 ГПМ

АКТ
ЗАМЕРА ПРОТЯЖЕННОСТИ МАРШРУТА

"Утверждаю"

Нач. автотранспортного
предприятия
(подпись)

"___" _____ 198_ г.

Комиссия в составе: председателя _____

членов: _____

"___" _____ 19__ г. произвела замер межостановочных
(дата, месяц)

расстояний и общей протяженности маршрута _____
(наименование маршрута)

Путем контрольного замера на автомобиле марки _____
госуд. N _____ путевой лист N _____ водитель тов. _____

_____ на стандартной авторезине, а также путем
сверки с паспортом дороги комиссия установила:

Общая протяженность маршрута согласно показанию счетчика
спидометра (или по километровым столбам - там, где они есть)
составила _____ км.

Расстояние от автотранспортного предприятия до начального
пункта маршрута составило _____ км, а от конечного пункта
маршрута до автотранспортного предприятия _____ км.

Расстояния между промежуточными остановками составили:

Туда			Остановочные пункты	Обратно		
пока- зания спидо- метра	расстоя- ние между остано- вочными пунктами	расстоя- ние от началь- ного пункта		пока- зания спидо- метра	расстоя- ние между остано- вочными пунктами	расстоя- ние от началь- ного пункта

Примечание. Места установки знаков на автобусных остановках с ГАИ согласованы. Счетчик в день замера расстояний необходимо выверить по эталону и, если нужно, определить поправочный коэффициент.

Председатель комиссии

Члены комиссии:

Лист 6 ПМ

ТАБЛИЦА

РАССТОЯНИЙ МЕЖДУ ОСТАНОВОЧНЫМИ ПУНКТАМИ МАРШРУТА
И НОМЕРАМИ ПОЯСОВ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА
И ПРОВОЗА БАГАЖА МЕЖДУ ОСТАНОВОЧНЫМИ ПУНКТАМИ

"Утверждаю"

Нач. автотранспортного
предприятия

"___" _____ 19__ г.

Нач. эксплуатации автотранспортного предприятия
Ст. экономист

Лист 7 ПМ

ТАРИФ МАРШРУТА

"Утверждаю"

Нач. автотранспортного

предприятия

"__" _____ 19__ г.

В таблице указана стоимость билетов на проезд в автобусах _____

(в автобусах с мягкими откидными сиденьями,
в автобусах общего типа)

Страховой сбор _____

(взимается, не взимается)

Начальник отдела эксплуатации

Старший экономист

Лист 8 ГПМ

Временные изменения на маршруте (укорочение, введение объездов, прекращение движения)	Дата изменения	Причина изменения

Лист 9 ГПМ

ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОГИ НА МАРШРУТЕ

(название дороги, категория)

Ширина проезжей части, тип покрытия (по участкам, с указанием их протяженности)

Лист 10 ГПМ

СВЕДЕНИЯ О ТРАССЕ МАРШРУТА

Кем обслуживается дорога	
Наличие мостов (между какими пунктами или на каком километре) и их грузоподъемность	
Наличие железнодорожных переездов (между какими пунктами или на каком километре) и их вид (охраняемые, неохраняемые)	
На каких остановочных пунктах имеются съездные площадки	
Наличие разворотных площадок на конечных пунктах	

Дата заполнения _____

Лист 11 ГПМ

**ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОБУСНЫХ СТАНЦИЙ,
АВТОПАВИЛЬОНОВ И ДИСПЕТЧЕРСКИХ ПУНКТОВ**

Наименование сооружений	Остановочные пункты, где имеются линейные сооружения	Тип сооружения (деревянный, каменный, кирпичный и	Построено по типовому, индивидуальному проекту или помещению приспособленное	Общая полезная площадь, кв. м	Наличие помещений для пассажиров, кв. м	Количество касс по продаже билетов	Кем производится регистрация рейсов и диспетчерское руко-	Наличие средств связи (телефон, теле-тап, радио)	На балансе чьей организации находятся линейные сооружения
-------------------------	--	---	--	-------------------------------	---	------------------------------------	---	--	---

**ВЫПОЛНЕНИЕ
ОСНОВНЫХ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ**

	19__ г.	19__ г.	19__ г.	19__ г.	19__ г.	19__ г.
Среднегодовое количество работавших автобусов						
В том числе: автобусов без кондукторов						
Марка автобусов						
Перевезено пассажиров, тыс.						
Выполнено пассажиро-километров, тыс.						
Автомобиле-часы работы						
Эксплуатационная скорость, км/ч						
Общий пробег						
Пробег с пассажирами						
Коэффициент использования вместимости						
Выработка на одно рабочее автоместо: в пассажирах						
в пассажиро-километрах						
Выручка, тыс. руб.						
Количество рейсов: по плану						
фактически						
с соблюдением расписания						

Лист 13 ГП

ТАРИФИКАЦИЯ МАРШРУТА

N п/п	Границы участков	Среднее протяжение тарифных участков, км	Стоимость проезда	Дата изменения

Лист 14 Г

НАЧАЛО И ОКОНЧАНИЕ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСОВ

**НА ЛИНИИ, ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ ПО ПЕРИОДАМ ДНЯ (В МИН.)
И ДНЯМ НЕДЕЛИ (ОБЫЧНЫЕ, СУББОТНИЕ, ВОСКРЕСНЫЕ)**

Начало движения	Окончание движения	Периоды времени с__ до__	Интервалы, мин.	Дата изменения	Причины изменения

Лист 15 Г

ВРЕМЯ НАЧАЛА И ОКОНЧАНИЯ РАБОТЫ
ОСНОВНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ,
РАСПОЛОЖЕННЫХ ВБЛИЗИ МАРШРУТА

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____
7. _____
8. _____
9. _____
10. _____
11. _____
12. _____
13. _____
14. _____
15. _____
16. _____
17. _____
18. _____

Дата составления паспорта _____

Нач. автотранспортного предприятия _____

Нач. отдела эксплуатации _____

Ст. экономист _____

Приказ Минавтотранса РСФСР от 31 декабря 1981 г. N 200 Об утверждении правил организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте

СКЛАД ЗАКОНОВ