



АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА КОСТРОМЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

23 декабря 2015 года

№ 3872

Об утверждении Порядка разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы

В соответствии со статьей 6 Порядка организации транспортного обслуживания населения на территории города Костромы, утвержденного решением Думы города Костромы от 30 октября 2014 года № 190, в целях организации транспортного обслуживания населения города Костромы, руководствуясь статьями 42, 44, частью 1 статьи 57 Устава города Костромы,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить прилагаемый Порядок разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его официального опубликования.

Исполняющий обязанности

главы Администрации города Костромы

О. В. Болоховец

УТВЕРЖДЕН

постановлением Администрации
города Костромы

от 23 декабря 2015 года № 3872

**Порядок
разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий
транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров
и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим
транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы**

1. Общие положения

1.1. Настоящий Порядок определяет процедуру разработки и утверждения технико-эксплуатационных условий транспортного обслуживания на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском сообщении, проходящих в границах города Костромы (далее, соответственно, - Порядок, технико-эксплуатационные условия, муниципальные маршруты).

1.2. Техничко-эксплуатационные условия определяют минимальное и максимальное количество транспортных средств, их класс, категорию и вместимость, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте, количество рейсов на муниципальном маршруте, временной интервал между ними, другие параметры, влияющие на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения, в том числе для лиц с ограниченными возможностями здоровья.

1.3. Техничко-эксплуатационные условия разрабатываются и устанавливаются для каждого установленного Администрацией города Костромы муниципального маршрута, в том числе для временных маршрутов.

1.4. Разработка технико-эксплуатационных условий осуществляется отраслевым органом Администрации города Костромы, целью деятельности которого является удовлетворение потребностей населения города Костромы в пассажирских перевозках, обеспечение стабильной работы пассажирского транспорта города Костромы (далее – Уполномоченный орган).

1.5. Техничко-эксплуатационные условия оформляются в виде таблицы по установленной приложением 1 к настоящему Порядку форме, утверждаются распоряжением Уполномоченного органа, с учетом мнения городской межведомственной транспортной комиссии (далее – транспортная комиссия).

Изменение технико-эксплуатационных условий осуществляется распоряжением Уполномоченного органа, с учетом мнения транспортной комиссии

1.6. Установленные технико-эксплуатационные условия размещаются Уполномоченным органом на официальном сайте Администрации города Костромы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

1.7. Изменение технико-эксплуатационных условий на муниципальных маршрутах возможно при наличии следующих оснований:

- а) изменение пути следования по муниципальному маршруту;
- б) существенное (более чем на 25 процентов) изменение пассажиропотока на муниципальном маршруте, зафиксированное по результатам проведенного обследования;
- в) изменение вида регулярных перевозок на муниципальном маршруте;
- г) изменение иных параметров, влияющих на определение технико-эксплуатационных условий в соответствии с настоящим Порядком;
- д) наличие обоснованных обращений граждан о недостаточном качестве транспортного обслуживания на муниципальном маршруте.

1.8. В случае изменения технико-эксплуатационных условий на муниципальном маршруте Уполномоченный орган в течение 3 рабочих дней со дня принятия соответствующего решения направляет перевозчику, осуществляющему регулярные перевозки на муниципальном маршруте, уведомление об изменении технико-эксплуатационных условий.

2. Определение показателей технико-эксплуатационных условий

2.1. Определение минимального и максимального количества транспортных средств, их класса, категории и вместимости, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте, осуществляется в целях обеспечения:

- а) удовлетворения потребностей жителей города Костромы в регулярных перевозках транспортом общего пользования с учетом сложившегося на муниципальном маршруте пассажиропотока;
- б) рационального интервала движения транспортных средств на муниципальном маршруте в часы «пик» - временные промежутки, когда происходит массовое передвижение людей, чаще всего от мест их проживания к местам работы: в будние дни с 7:00 часов до 9:00 часов и с 16:30 часов до 18:30 часов (далее так же часы «пик»);
- в) надлежащего уровня комфорта пассажиров при осуществлении поездки в транспорте общего пользования по муниципальным маршрутам;
- г) обеспечения равной доступности транспортных услуг, предоставляемых транспортом общего пользования, в том числе, в части возможности перевозки крупногабаритного багажа, детских колясок, санок и тому подобных вещей;
- д) обеспечения беспрепятственного пользования транспортом общего пользования инвалидами (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников);
- е) приоритетного использования для осуществления перевозок по муниципальным маршрутам автобусов малого, среднего и большого класса, вместимостью от 38 человек (категории "МЗ").

2.2. Определение минимального количества, класса, категории, вместимости транспортных средств, необходимых для осуществления регулярных перевозок на муниципальном маршруте производится с учетом:

- а) результатов обследования пассажиропотока на муниципальном маршруте;

- б) продолжительности оборотного рейса на муниципальном маршруте;
- в) максимальной вместимости возможных к использованию для регулярных перевозок в муниципальном сообщении транспортных средств отечественного и зарубежного производства, допущенных к эксплуатации на территории Российской Федерации, согласно приложению 2 к настоящему Порядку;
- г) обеспечения комфортной вместимости используемых для регулярных перевозок по муниципальным маршрутам транспортных средств, с учетом норматива вместимости транспортного средства не выше 3 чел/м² согласно приложению к настоящему Порядку;
- д) максимального пассажиропотока в час «пик», по наиболее загруженному направлению муниципального маршрута;
- е) рационального интервала движения транспортных средств на муниципальном маршруте в часы «пик» (в пределах 7-11 минут для подвижного состава малого, среднего и большого класса, вместимостью от 38 человек (категории «М3»), и 5-9 минут для подвижного состава малого класса вместимостью от 17 до 38 человек (категории «М2»);
- ж) необходимости использования подвижного состава:
 - малого, среднего и большого класса, вместимостью от 38 человек (категории «М3»), на маршрутах с высоким пассажиропотоком, при количестве пассажиров от 200 и более человек в часы «пик»;

малого класса, вместимостью от 17 до 38 человек (категории «М2» и «М3»), на маршрутах с низким пассажиропотоком, при количестве пассажиров менее 200 человек в часы «пик»;

среднего и большого класса, вместимостью от 90 человек (категории «М3»), в количестве не менее 40 процентов от определенного на соответствующем муниципальном маршруте при количестве пассажиров от 400 и более человек в часы «пик»;

малого класса, вместимостью от 17 до 38 человек (категории «М2» и «М3»), на маршруте с высоким пассажиропотоком, при количестве пассажиров более 200 человек в час «пик», в случае отсутствия технической возможности эксплуатации подвижного состава малого, среднего и большого класса, вместимостью от 38 человек (категории «М3»), на участках улично-дорожной сети, по которым проходит путь следования соответствующего муниципального маршрута;

малого, среднего и большого класса, вместимостью от 38 человек (категории «М3»), оборудованного накопительными площадками на маршрутах с низким, либо нестабильным пассажиропотоком, при количестве пассажиров до 200 чел./час в случаях удаленности микрорайонов, обслуживаемых муниципальным маршрутом, от основной улично-дорожной сети города Костромы. В данном случае интервал движения транспортных средств определяется исходя из условий эксплуатации данного типа подвижного состава на соответствующем участке улично-дорожной сети и должен обеспечивать возможность максимального вывоза населения к местам работы, учёбы в утреннее время и привоз к месту компактного проживания в вечернее время;

з) установление интервала движения отличного от указанного в подпункте «е» настоящего пункта, с соответствующей корректировкой количества транспортных средств, в случае, если резерв провозных возможностей составляет менее 5 процентов и более 30 процентов от максимальной мощности пассажиропотока по наиболее загруженному направлению маршрута в час «пик», а также при наличии оснований изложенных в абзацах пятом – шестом подпункта «ж» настоящего пункта;

2.3. Минимальное количество транспортных средств на муниципальном маршруте с учетом класса подвижного состава, используемого на муниципальном маршруте, в зависимости от максимального количества пассажиров на муниципальном маршруте в час «пик», определяется по следующей формуле (с округлением до целых значений, согласно общепринятым математическим правилам):

$$N = (P_{\max} * T_{\text{об}}) / 60 * q_{\max} * k_i,$$

где:

N – первоначальное минимальное количество подвижного состава (ед.);

P_{\max} – количество пассажиров, проехавших за час в максимально загруженном направлении (максимальная мощность пассажиропотока) (чел./час.);

$T_{\text{об}}$ – время оборотного рейса (мин);

q_{\max} – максимальная вместимость подвижного состава (чел);

k_i – коэффициент комфортной вместимости транспортных средств (k_1, k_2, k_3);

В качестве максимальной вместимости подвижного состава в расчет принимается максимальная вместимость наименьшего класса подвижного состава, допускаемого к эксплуатации на данном маршруте.

2.4. На основании выбранного класса транспортного средства и рассчитанного в соответствии с пунктом 2.3 настоящего Порядка минимального количества транспортных средств на муниципальном маршруте, с учетом времени оборотного рейса, определяется расчетный интервал на маршруте в часы «пик» по следующей формуле (с округлением до целых значений, согласно общепринятым математическим правилам):

$$d = T_{\text{об}} / N,$$

где:

d – расчетный интервал на маршруте в часы пик (мин.);

$T_{\text{об}}$ – время оборотного рейса (мин.);

N – первоначальное минимальное количество подвижного состава (ед.).

2.5. В случае если значение расчетного интервала в часы «пик», определенное в соответствии с пунктом 2.5 настоящего Порядка, меньше или больше рационального, производится обратный перерасчет количества подвижного состава,

исходя из необходимости поддержания на маршруте, соответственно, минимального/максимального рационального интервала, по формуле (с округлением до целых значений, согласно общепринятым математическим правилам):

$$N_k = T_{об}/d_m$$

где:

N_k – откорректированное необходимое количество подвижного состава (ед.);

$T_{об}$ – время оборотного рейса (мин.);

d_m – рациональный интервал на маршруте в часы «пик» (7-11 мин. для подвижного состава категории «М3» и 5-9 мин. для подвижного состава категории «М2»)

2.6. Если исходя из специфических условий распределения пассажиропотока по часам (резко выраженная неравномерность) по отдельным муниципальным маршрутам целесообразно предусматривать эксплуатацию нескольких классов транспортных средств, расчет минимального количества транспортных средств на муниципальном маршруте производится отдельно для каждого типа транспортного средства, интервал на маршруте определяется как единый интервал всех типов транспортных средств.

2.7. Количество транспортных средств, используемых в качестве резервных для работы на муниципальных маршрутах в часы «пик» и подмены сошедших с линии по техническим причинам, в связи с участием в дорожно-транспортном происшествии или иным обстоятельствам транспортных средств, определяется следующим образом:

а) в случае использования на муниципальном маршруте одним перевозчиком до 5 единиц транспортных средств в качестве основных, необходимость наличия у перевозчика транспортных средств в качестве резервных не устанавливается;

б) в случае использования на муниципальном маршруте одним перевозчиком 5 и более транспортных средств в качестве основных, норма наличия резервного транспортного средства у перевозчика устанавливается из расчета 1 единица резервного транспортного средства на 10 единиц транспортных средств, используемых в качестве основных, с округлением до целого значения, согласно общепринятым математическим правилам.

Используемые в качестве резервного транспортные средства по категории и вместимости должны соответствовать минимальным требованиям, установленным для основных транспортных средств на монопольном маршруте.

2.8. Количество транспортных средств, необходимых для обслуживания муниципального маршрута, с учетом резерва является максимальным количеством подвижного состава на муниципальном маршруте.

2.9. После определения минимального количества транспортных средств на муниципальном маршруте, с учетом установленного интервала движения в часы «пик», производится проверочный расчет провозных возможностей подвижного состава на муниципальном маршруте по формуле:

$$P_v = (N_k * q_{\max} * k_i * 60) / T_{об}$$

где:

P_v – провозные возможности маршрута (чел./час);

$N_{кр}$ – откорректированное максимальное количество подвижного состава, включая резервный подвижной состав (ед.);

$T_{об}$ – время оборотного рейса, мин.;

q_{\max} – максимальная вместимость подвижного состава (чел.);

k_i – коэффициент комфортной вместимости транспортных средств (k_1, k_2, k_3).

Максимальные провозные возможности подвижного состава должны обеспечивать перевозку объема пассажиров на уровне максимальной мощности пассажиропотока, с учетом резерва провозных возможностей на уровне не менее 5 процентов и не более 30 процентов.

2.10. В дневное время, между часами «пик», интервал определяется исходя из сложившегося уровня падения пассажиропотока, в зависимости от особенностей муниципального маршрута, распределения графиков постановки на перерыв транспортных средств, с учетом соблюдения требований режима труда и отдыха водителей автомобилей, но не может превышать двукратного значения от интервала в часы «пик». В раннее утреннее (до 7:00 часов) и позднее вечернее (после 20:00 часов) «межпиковое» время интервал не должен превышать 4-х кратного значения интервала в часы «пик», но не более 30 минут.

2.11. В выходные дни минимальное количество подвижного состава определяется на уровне не менее 70 процентов от количества транспортных средств, необходимых для осуществления перевозок в часы «пик» по будним дням, с соответствующей корректировкой интервала движения, в зависимости от времени оборотного рейса и количества подвижного состава.

2.12. Минимальное количество рейсов на муниципальном маршруте в будние дни определяется исходя из нормальной продолжительности рабочего времени водителя автомобиля, с учетом полуторасменного формирования экипажей транспортных средств и соблюдения требований режима труда и отдыха водителей автомобилей, по формуле:

$$K_p = (t * 1.5 * N * 60 / T_{об}) * 2$$

где:

K_p – минимальное количество рейсов в будний день;

t – нормальная продолжительность рабочей смены водителя (8 час.);

N - минимальное количество подвижного состава (ед.);

$T_{об}$ – время оборотного рейса (мин).

2.13. Минимальное количество рейсов на муниципальном маршруте в выходные дни (нерабочие праздничные дни) определяется исходя из нормальной продолжительности рабочего времени водителя автомобиля, с учетом односменного формирования экипажей транспортных средств и соблюдения требований режима труда и отдыха водителей автомобилей, по формуле:

$$K_{рв} = (t * 1.0 * N * 60 / T_{об}) * 2$$

где:

$K_{рв}$ – минимальное количество рейсов в выходной день;

t – нормальная продолжительность рабочей смены водителя (8 час.);

N - минимальное количество подвижного состава (ед.);

$T_{об}$ – время оборотного рейса (мин.).

2.14. Время первого рейса на муниципальном маршруте и последнего рейса на монопольном маршруте в будние дни определяется на основании информации о графике работы промышленных предприятий и социально-бытовых учреждений, расположенных по пути следования муниципального маршрута, запрашиваемой Уполномоченным органом не реже 1 раза в 6 месяцев. При отсутствии сведений о графике работы в выходные дни и нерабочие праздничные дни промышленных предприятий и социально-бытовых учреждений, расположенных по пути следования муниципального маршрута, режим работы подвижного состава, в соответствующие дни, сокращается на один час.

2.15. Другие параметры, влияющие на безопасность, комфортность и доступность транспортного обслуживания населения, в том числе для инвалидов (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников), устанавливаются с учетом мнения транспортной комиссии, индивидуально для каждого маршрута, исходя из наличия потребностей жителей города Костромы в регулярных перевозках соответствующим транспортом общего пользования, подтвержденных многочисленными (более 10 в течение одного календарного года) обращениями граждан или организаций, а также социальными или иными исследованиями.

Приложение 2 к Порядку
разработки технико-эксплуатационных условий
транспортного обслуживания на маршрутах
регулярных перевозок пассажиров и багажа
автомобильным транспортом и городским
наземным электрическим транспортом в
городском сообщении, проходящих в границах
города Костром

**Усредненные показатели максимальной вместимости транспортных средств
отечественного и зарубежного производства, допущенных к эксплуатации на
территории Российской Федерации**

1. Автобусы среднего и большого класса, максимальной вместимостью от 90 человек (категории «М3»), предназначенные для эксплуатации преимущественно в городском сообщении, имеющие накопительные площадки – 110 человек.
2. Троллейбусы – 118 человек.
3. Автобусы малого, среднего и большого класса, максимальной вместимостью от 38 до 89 человек (категории «М3»), предназначенные для эксплуатации как в городском, так и в пригородном сообщении – 45 человек.
4. Автобусы малого класса максимальной вместимостью менее 38 человек (категории «М2» и «М3»), оборудованные преимущественно сидячими местами для пассажиров, предназначенные для эксплуатации как в городском, так и в пригородном пассажирском сообщении – 22 человек.

Приложение 3 к Порядку
разработки технико-эксплуатационных условий
транспортного обслуживания на маршрутах
регулярных перевозок пассажиров и багажа
автомобильным транспортом и городским
наземным электрическим транспортом в
городском сообщении, проходящих в границах
города Костром

**Коэффициенты комфортной вместимости используемых для регулярных перевозок
пассажиров и багажа в муниципальном сообщении транспортных средств**

1. Автобусы среднего и большого класса (категории «М3») и троллейбусы, максимальной вместимостью от 90 человек, предназначенные для эксплуатации преимущественно в городском сообщении, имеющие накопительные площадки – 70% от максимальной вместимости подвижного состава ($k_1=0,7^*$);

2. Автобусы малого, среднего и большого класса (категории «М3») максимальной вместимостью от 38 до 90 человек, предназначенные для эксплуатации как в городском, так и в пригородном сообщении – 80% от максимальной вместимости подвижного состава ($k_2=0,8^*$);

3. Автобусы малого класса (категории «М2» и «М3») максимальной вместимостью от 17 до 38 человек, в том числе повышенной комфортности, оборудованные преимущественно сидячими местами для пассажиров, предназначенные для эксплуатации как в городском, так и в пригородном сообщении – 100 % от максимальной вместимости подвижного состава ($k_3=1,0^*$).

** рассчитаны исходя из норматива комфортной вместимости не более 3 чел/м².*