



КОМИТЕТ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ТРАНСПОРТУ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от «26» июня 2025 года

№ 108

О внесении изменений в распоряжение Комитета Ленинградской области по транспорту от 14.03.2025 года № 30 «Об утверждении Регламента информационно-технического взаимодействия с ГИС

**«Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области»
и организационно-технического взаимодействия с ГИС**

«Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области»

В целях обеспечения качества транспортного обслуживания населения, осуществления мониторинга выполнения транспортной работы на маршрутах пассажирского транспорта общего пользования Ленинградской области, обеспечения бесперебойного функционирования государственной информационной системы Ленинградской области «Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области» (далее – ГИС «АСОП ЛО») и в соответствии с Распоряжением от 01.11.2017 № 45 «О вводе в эксплуатацию государственной информационной системы Автоматизированная система Ленинградской области»:

1. Утвердить Регламент организационно-технического взаимодействия (далее - Регламент) с ГИС «АСОП ЛО» в редакции согласно приложению 1 к настоящему распоряжению.

2. Начальнику отдела организации перевозок обеспечить размещение настоящего распоряжения на официальном сайте Комитета Ленинградской области по транспорту, а также направление настоящего распоряжения в Государственное казенное учреждение «Ленинградское областное управление транспорта».

3. Руководителю Государственного казенного учреждения «Ленинградское областное управление транспорта» обеспечить ознакомление ответственных лиц с настоящим распоряжением и организовать работу учреждения в соответствии с его положениями.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения оставляю за собой.

Председатель Комитета

М.С. Присяжнюк

РЕГЛАМЕНТ

организационно-технического взаимодействия
с ГИС «Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области»

1. Термины и определения

Каждый термин и определение в регламенте организационно-технического взаимодействия между организациями, осуществляющими перевозки пассажиров и багажа на территории Ленинградской области, оператором государственной информационной системы Ленинградской области «Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области» и Комитетом Ленинградской области по транспорту сохраняет свое значение независимо от того, в каком месте Регламента он встречается, в единственном или множественном числе он употребляется.

Термин, сокращение	Определение
АСОП ЛО	ГИС «Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области».
Регламент	Регламент организационно-технического взаимодействия с ГИС «Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области»
ПТОП ЛО	Пассажирский транспорт общего пользования Ленинградской области.
Маршрут	В данном регламенте используется в контексте смежных межрегиональных и межмуниципальных маршрутов, обслуживаемых по заказу Комитета
ТС	Транспортное средство, выполняющее перевозку пассажиров по Маршрутам ПТОП ЛО.

Термин, сокращение	Определение
БКО	Бортовой комплекс оборудования, являющийся совокупностью технических и программных средств автоматизации транспортного средства, который может включать Терминал, СМПП, БНСТ, а также иные программные и технические средства.
БНСТ	Бортовые навигационно-связанные терминалы. Часть оборудования БКО, являющаяся совокупностью технических и программных средств, предназначенных для мониторинга перемещения ТС.
БСК	Бесконтактная смарт-карта, отвечающая требованиям одного из стандартов: ISO 14443 А, на основе чипов Mifare, которая может быть выполнена в различных факторах (пластиковая карта, брелок и пр.).
ПБ	Проездной билет.
ЕСПБ	Единый социальный проездной билет Ленинградской области.
Участники	Участники информационно-технического взаимодействия по Регламенту.
Заказчик	Комитет Ленинградской области по транспорту
Подрядчик	Исполнитель по Контракту
Контракт	Государственный контракт на организацию и выполнение перевозок пассажиров и багажа по маршрутам ПТОП ЛО.
Данные	Информация, зафиксированная и представленная в формализованном виде, подходящем для обработки и/или интерпретации.
БД	База данных. Упорядоченный набор структурированной информации или данных, которые хранятся в виде электронных таблиц

Термин, сокращение	Определение
Плановая информация	Плановая (директивная) информация, является совокупностью директивных значений планируемых и контролируемых показателей выполнения транспортной работы на маршрутах ПТОП ЛО на некоторый период в будущем (год, квартал, месяц, сутки).
НСИ	Нормативно-справочная информация, является совокупностью данных, которые могут использоваться при заполнении различных реестров, классификаторов, справочников и учетных форм в АСОП ЛО.
Мониторинговая информация	Совокупность навигационной и телеметрической информации, привязанной к шкале времени, передаваемой от БНСТ.
Сменно-суточное задание	Детализированный план выполнения транспортной работы, предназначенный для оптимизации использования ресурсов Подрядчика и снижения нарушений в выполнении транспортной работы по Контракту.
Оператор, Учреждение	Государственное казенное учреждение Ленинградской области «Ленинградское областное управление транспорта», оператор АСОП ЛО.
ПАК	Программно-аппаратный комплекс, включая БКО (совокупность технических и программных средств, используемых для реализации функциональных возможностей АСОП ЛО в ТС), а также серверное программное обеспечение.
Личный кабинет	Рабочее информационное пространство Участника в АСОП ЛО, доступное после авторизации.
СМПП	Система мониторинга пассажиропотока. Часть оборудования БКО, являющаяся совокупностью технических и программных средств, предназначенных для мониторинга пассажиропотоков на борту ТС.
Терминал	Часть оборудования БКО, являющаяся совокупностью технических и программных средств, предназначенных для оплаты и контроля оплаты проезда.

Термин, сокращение	Определение
Программный интерфейс	Интерфейс, позволяющий информационным системам и ПАК обмениваться информацией.
Расписание движения	Установленное Приложением № 1 к Контракту расписание движения транспортных средств в виде времени отправления ТС от начального и (или) конечного остановочного пункта маршрута.
ИС	Информационная система – совокупность содержащейся в базах данных информации и информационных технологий, и технических средств, обеспечивающих ее обработку. Информационные системы включают в себя: государственные информационные системы, созданные на основании законов и правовых актов государственного органа; иные информационные системы.
РИУ	Режим измененных условий – режим, вводимый в случаях, когда изменяющиеся дорожные условия (транспортные заторы, дорожные ремонтные работы на трассе маршрута, ограничения дорожного движения, неблагоприятные климатические условия и др. причины, затрудняющие движение) приводят к снижению скорости движения ТС по Маршрутам и невозможности соблюдения расписания движения. В режиме измененных условий регулирование движения транспортных средств осуществляется Подрядчиком в соответствии с указаниями Заказчика.
УДС	Улично-дорожная сеть
НП	Начальный остановочный пункт Маршрута
КП	Конечный остановочный пункт Маршрута
Технологическая операция	Временное прекращение работы ТС на Маршруте с целью отдыха и питания водителя, заправки или технического обслуживания ТС, а также выполнения требований приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 16 октября 2020 года № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей»

Термин, сокращение	Определение
Рейс	Движение автобуса по Маршруту от НП до КП (или от КП до НП) с соблюдением установленной трассы маршрута. Рейс не включает в себя технологические операции.
Дополнительное соглашение	Согласованное волеизъявление сторон об изменении прав и обязанностей, изложенных в государственном контракте
Обстоятельства	Транспортные заторы, дорожные ремонтные работы на трассе маршрута, ограничения дорожного движения, неблагоприятные климатические условия и другие причины, затрудняющие движение ТС
Долгосрочные обстоятельства	Обстоятельства, возникающие по причине наличия по пути следования Маршрута физических недвижимых ограничений, препятствующих движению транспортных средств Подрядчика и стороннего транспорта, вызывающие возникновение транспортных заторов, но не исключающие возможность сквозного проезда участка Объекта УДС, действующие более календарных суток или подтверждённые документом о проведении работ от собственника Объекта УДС. К таким Обстоятельствам относятся дорожные работы, производимые на проезжей части, находящейся на пути следования Маршрута, занимающие одну или более одной полосы.
Самопроизвольный объезд	Объезд, вводимый Подрядчиком, в связи с возникновением внеплановых Ограничений
Оперативный объезд	Объезд, назначаемый Оператором, в связи с возникновением внеплановых Ограничений
Плановый объезд	Объезд, назначаемый Заказчиком заблаговременно, по причине плановых Ограничений
Облачное хранилище	Сеть хранения данных, доступная по модели облачных вычислений и используемая сторонами для обмена информацией, где Оператор и Заказчик загружают информацию, а Подрядчик получает доступ к ней для ознакомления

Термин, сокращение	Определение
Транспортные сутки	Период с 3:00 текущих календарных суток по 2:59 следующих календарных суток

2. Общие положения

2.1. Регламент разработан в целях организации мониторинга движения ТС ПТОП ЛО, организации контроля за соблюдением параметров перевозок пассажиров и багажа.

2.2. Регламент разработан на основании:

- Федерального закона от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности»;
- Постановление Правительства РФ от 22.12.2020 N 2216 "Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации";
- Распоряжения Правительства Ленинградской области от 03.10.2013 №453-р «О создании государственного казенного учреждения Ленинградской области «Ленинградское областное управление транспорта»;
- Распоряжения Управления Ленинградской области по транспорту от 01.11.2017 №45 «О вводе в эксплуатацию государственной информационной системы «Автоматизированная система оплаты проезда Ленинградской области».

2.3. Регламент определяет процедуры:

- сроков формирования НСИ и Плановой информации;
- ввода и снятия РИУ;
- порядка внесения временных изменений в НСИ;
- отдельных правил учета и зачета транспортной работы.

2.4. Участники организационно-технического взаимодействия:

- Заказчик;
- Подрядчики;
- Оператор.

2.5. Изменение (дополнение) Регламента.

2.5.1. Уведомление Подрядчиков о внесении изменений (дополнений) в Регламент осуществляется Заказчиком, путем рассылки соответствующего

извещения с изменениями (дополнениями) на адрес Подрядчика, указанный в Контракте.

2.5.2. Все изменения (дополнения), регулирующие отношения Заказчика и Оператора, вносимые Заказчиком в Регламент по собственной инициативе и не связанные с изменением действующего законодательства Российской Федерации, вступают в силу незамедлительно после уведомления о внесении указанных изменений (дополнений). Изменения (дополнения), регулирующие отношения Оператора и Подрядчика, вступают в силу по истечении 30 календарных дней с даты уведомления о внесении указанных изменений (дополнений).

2.5.3. Все изменения (дополнения), вносимые Заказчиком в Регламент в связи с изменением действующих нормативных правовых актов (далее – НПА) вступают в силу одновременно с вступлением в силу изменений (дополнений) в указанных НПА.

2.5.4. Любые изменения и дополнения в Регламенте с момента вступления в силу равно распространяются на всех Участников.

2.5.5. Все приложения, изменения и дополнения к настоящему Регламенту являются его составной и неотъемлемой частью.

3. Внесение информации о заключенном контракте в ИС

3.1. Заказчик направляет Оператору информацию о заключенных (измененных) государственных (муниципальных) контрактах на право осуществления перевозок пассажиров и багажа, для заполнения в ИС через Личный кабинет:

- учетной карточки контракта;
- НСИ о маршрутах, предусмотренных к выполнению согласно Контракту.

3.2. Оператор создаёт в ИС учетную запись Подрядчику и направляет информацию для доступа официальным письмом на адрес электронной почты, указанный в Соглашении о подключении к АСОП ЛО.

3.3. Подрядчик, не позднее, чем за 30 (тридцать) рабочих дней до установленной Контрактом даты начала выполнения работ (если иное не установлено Контрактом) вносит в Личном кабинете информацию:

- о ТС;
- об оборудовании, установленном на бортах ТС;
- о сотрудниках, ответственных за выполнение транспортной работы.

3.4. Подрядчик направляет информацию о внесении данных, предусмотренных п. 3.3 настоящего регламента Оператору официальным письмом в день их внесения на адрес электронной почты, указанный в Соглашении о подключении к АСОП ЛО.

3.5. Подрядчик, в срок не позднее 5 (пяти) рабочих дней после направления информации о внесении данных о ТС, проверяет работу БНСО и сообщает о результатах тестирования Оператору на адрес электронной почты, указанный в Соглашении о подключении к АСОП ЛО.

3.6. При неудовлетворительном результате тестирования, Подрядчик совместно с Оператором устанавливает причины, повлекшие такой результат, устраняет их, и проводит повторное тестирование.

3.7. В день успешного тестирования БНСО, Оператор активирует Контракт в системе, устанавливает флаг для каждого ТС о допуске машины и направляет уведомление Подрядчику официальным письмом на адрес электронной почты, указанный в Соглашении о подключении к АСОП ЛО.

4. Допустимые изменения

4.1. Изменение параметров маршрута

Изменение параметров маршрутов производится на основании решения Заказчика в соответствии с положениями настоящего Регламента и в рамках Контракта. Заказчик уведомляет Подрядчика об изменении параметров маршрутов с указанием даты начала перевозок по измененным параметрам маршрутов в срок не позднее:

- 5 (пяти) рабочих дней до даты ввода измененных параметров маршрутов в случае отсутствия увеличения количества линейного (основного) подвижного состава, единовременно задействованного на маршрутах;

- 10 (десяти) рабочих дней до предполагаемой даты ввода измененных параметров маршрутов в случае наличия увеличения количества линейного (основного) подвижного состава, единовременно задействованного на маршрутах.

4.1.1. Изменение параметров маршрутов (приложение № 1 к Контракту) на срок, превышающий 30 (тридцать) календарных дней, устанавливается дополнительным соглашением к Контракту (далее – Дополнительное соглашение).

4.1.2. Заказчик направляет проект Дополнительного соглашения на согласование Подрядчику.

4.1.3. Подрядчик в течение 10 (десяти) рабочих дней со дня получения Дополнительного соглашения обязан направить Заказчику подписанную версию указанного Дополнительного соглашения. В случае отказа от его условий - извещение об отказе в его согласовании, либо о согласовании на иных условиях (протокол разногласий к проекту указанного соглашения).

4.1.4. Параметры маршрутов изменяются по предложению Заказчика. Не допускается изменение указанных параметров посредством включения в Контракт дополнительных маршрутов.

4.1.5. Изменение параметров маршрута на срок не более 30 (тридцати) календарных дней осуществляется без заключения Дополнительного соглашения в следующих случаях:

- при невозможности движения транспортных средств по маршруту и (или) осуществления посадки и высадки пассажиров в установленных остановочных пунктах вследствие осуществления дорожных работ, перекрытия движения и иных случаях, по согласованию с Заказчиком не позднее чем за 1 (один) рабочий день до даты наступления указанных событий.
- при необходимости перевода транспортных средств Подрядчика на временный маршрут, установленный Заказчиком в целях обеспечения транспортного обслуживания населения в условиях чрезвычайной ситуации. Перевод транспортных средств Подрядчика на временный маршрут осуществляется по указанию Заказчика. При этом количество транспортных средств, переводимых на временный маршрут, не может превышать количества транспортных средств, предусмотренного приложением № 1 к Контракту.

Информация в временных изменениях параметров маршрутов, вносится в НСИ Оператором на основании указаний Заказчика в день их согласования.

4.2. Информирование Оператора о возникновении обстоятельств, препятствующих надлежащему исполнению условий Контракта

4.2.1. В случае если Подрядчик не имеет возможности выполнить рейс/рейсы в полном объеме по причинам, не зависящим от его действий, включая, но не ограничиваясь: неудовлетворительное состояние дорожного покрытия вследствие ненадлежащей уборки снежных масс, несанкционированную парковку транспортных средств, препятствующую подъезду, аварийные ситуации (прорыв коммуникаций, стихийные бедствия и т.д.), а также иных обстоятельств, Подрядчик обязуется незамедлительно уведомить об этом ответственных сотрудников Оператора, указав время и место возникновения обстоятельств, описание возникших препятствий.

4.2.2. Сотрудники Оператора, получив указанное уведомление, обязаны зафиксировать полученную информацию и передать данные в единую дежурно-диспетчерскую службу Ленинградской области для принятия оперативных решений.

4.2.3. При неисполнении Подрядчиком обязанности по незамедлительному уведомлению Оператора о возникновении обстоятельств, предусмотренных пунктом 4.2.1 настоящего Регламента, в кратчайшие сроки с момента их обнаружения, ненадлежащее исполнение рейсов признается произошедшим по вине Подрядчика.

4.3. Ввод режима измененных условий

В случаях, когда изменяющиеся дорожные условия (далее - Обстоятельства) приводят к снижению скорости движения ТС по маршрутам и невозможности соблюдения расписания движения, Подрядчик инициирует, перевод маршрутов на работу в РИУ. Перевод маршрутов на работу в РИУ подлежит согласованию Оператором.

4.3.1. При наступлении Обстоятельств, Подрядчик обязан уведомить Оператора о возникновении затруднений движения на маршруте при попадании первого ТС под воздействие Обстоятельств посредством формирования заявки на ввод РИУ в АСОП ЛО. При формировании заявки на ввод РИУ Подрядчиком указывается следующая информация:

- номер маршрута, по которому Обстоятельства привели к невозможности соблюдения расписания;
- дата и время наступления Обстоятельств;
- адрес участка УДС, на котором наступили Обстоятельства;
- причина наступления Обстоятельств;
- номер первого ТС, скорость которого была снижена на перегоне между остановочными пунктами, в пределах которых возникли Обстоятельства, и номер(а) следующих за ним подряд ТС, согласно условиям ввода РИУ (далее – Условия);
- скриншот участка УДС, на котором произошли Обстоятельства.

4.3.2. Условия ввода РИУ

4.3.2.1. опоздания при отправлении в рейс одного и последующих подряд ТС, вызванные задержкой в пути по причине Обстоятельств во время своевременно начатых предшествующих рейсов, (плановое наличие на маршруте менее 5 ТС);

4.3.2.2. опоздания при отправлении в рейс двух подряд и последующих ТС, вызванные задержкой в пути по причине Обстоятельств во время своевременно начатых предшествующих рейсов, (плановое наличие на маршруте 5 и более ТС);

4.3.2.3. на линию выпущены ТС в количестве не менее 75% от максимального количества ТС для маршрута, согласно Приложению № 1 к Контракту;

4.3.2.4. представленный скриншот участка УДС отвечает следующим требованиям:

- светлая тема режима просмотра карты;
- отображается наименование интернет-сервиса;
- отражена степень загруженности участка УДС;

- отчетливо видно наименование улицы, на которой произошли Обстоятельства и по которой проходит трасса маршрута;
- дата и время на скриншоте отчетливо видны и отличаются от времени наступления Обстоятельств, представленное в заявке, не более чем на 2 (две) минуты.

4.3.3. При соблюдении Условий в заявке и подтверждении Оператором подлинности предоставленных данных, Оператор признает факт наступления Обстоятельств и согласовывает РИУ на маршруте.

4.3.4. Несоблюдение расписания в период действия РИУ не является отклонением. Данные рейсы не учитываются Оператором при исчислении количества допущенных Подрядчиком нарушений требований к качеству осуществления перевозок, предусмотренных Порядком контроля, и считаются выполненными в соответствии с условиями Контракта.

4.3.5. Рейсы, не выполненные в период действия РИУ, не учитываются Заказчиком при исчислении количества допущенных Подрядчиком отступлений, предусмотренных порядком контроля.

4.4. Снятие режима измененных условий:

4.4.1. Снятие РИУ осуществляется Оператором с момента прекращения действия Обстоятельств.

4.4.2. После согласования Оператором заявки на ввод, РИУ на маршруте действует с момента указанного в заявке на ввод РИУ времени наступления Обстоятельств в течение 60 минут, либо, при уведомлении Подрядчика Оператором, до момента отправления последнего ТС, необходимого для подтверждения требований пунктов 4.3.2.1, 4.3.2.2 Регламента, включая время фактического отправления указанного ТС, в случае, если период подтверждения соблюдения условий ввода РИУ превышает 60 минут. По истечении данного срока, для пролонгации действия РИУ, Подрядчик в течение 10 минут загружает в соответствующее поле заявки скриншот, подтверждающий продолжение действия Обстоятельств. Далее процедура повторяется каждые 60 минут, до завершения действия Обстоятельств.

4.4.3. При завершении действия Обстоятельств, Оператор переводит статус заявки в системе на «Завершено».

4.5. Задержка в пути

4.5.1. В случаях, когда Обстоятельства приводят к снижению скорости движения и невозможности соблюдения расписания на последующем рейсе только одного ТС (при плановом наличии на маршруте менее 5 ТС), одного или двух подряд ТС (при плановом наличии на маршруте 5 и более ТС), указанных в заявке на ввод РИУ, без опозданий последующих ТС маршрута, Оператор переводит заявку в «Задержку в пути».

4.5.2. Несоблюдение расписания на рейсах по подтвержденной причине «Задержка в пути» не является отклонением. Данные рейсы не учитываются

Оператором при исчислении количества допущенных Подрядчиком нарушений требований к качеству осуществления перевозок, предусмотренных Порядком контроля, и считаются выполненными в соответствии с условиями Контракта.

4.6. Ввод РИУ при наличии Долгосрочных обстоятельств

В случае возникновения Долгосрочных обстоятельств на пути следования Маршрута допускается отступление от требований пунктов 4.3 — 4.4.3 Регламента, и ввод РИУ осуществляется в упрощённом порядке.

4.6.1. Упрощённый порядок вводится в случае, если на присланных Подрядчиком снимках экрана, подтверждающих факт возникновения Долгосрочных обстоятельств, помимо скопления транспорта присутствуют иконки проведения дорожных работ. Дорожные работы могут быть также подтверждены на интернет-портале или на основании письма собственника Объекта УДС.

4.6.2. Первичный ввод РИУ осуществляется на основании заявки Подрядчика, содержащей текстовое указание Объекта УДС и факта проведения дорожных работ, а также снимок экрана, на котором отображено воздействие Долгосрочных обстоятельств на участке, где проводятся дорожные работы. Снимок экрана должен содержать иконку проведения дорожных работ с описанием проводимых работ и указанием источника в лице ведомства, ответственного за содержание Объекта УДС.

4.6.3. РИУ автоматически продляется Оператором каждые 60 минут при продолжении воздействия Обстоятельств на участке по данным картографических сервисов. Оператор отслеживает продолжение воздействия Долгосрочных обстоятельств.

4.6.4. В случае прекращения действия Долгосрочных обстоятельств автоматическое продление РИУ не осуществляется. Оператор обязан в течение десяти минут после окончания действия РИУ уведомить Подрядчика о прекращении действия РИУ, введённого в рамках упрощённого порядка под воздействием Долгосрочных обстоятельств.

4.6.5. При повторном возникновении Долгосрочных обстоятельств ввод РИУ осуществляется на основании заявки Подрядчика, содержащей текстовое указание Объекта УДС и факта проведения дорожных работ, а также снимок экрана, на котором отображено воздействие Долгосрочных обстоятельств на участке, где проводятся дорожные работы. Продление повторно введённого РИУ также осуществляется в соответствии с пунктом 4.6.3.

4.7. Обезды

При невозможности движения ТС по маршруту и (или) осуществления посадки и высадки пассажиров в установленных остановочных пунктах вследствие осуществления дорожных работ, перекрытия движения и т.п. (далее — Ограничения), Оператором или Подрядчиком может быть инициирована работа ТС по изменённым трассам (далее — Обезд).

Трасса Объезда должна отвечать следующим критериям:

- путь следования должен быть максимально приближен к основной трассе маршрута;
- посадка и высадка пассажиров должна осуществляться на оборудованных остановочных пунктах.

4.7.1. Самопроизвольные объезды

4.7.1.1. При возникновении Ограничений, Подрядчик уведомляет о таких Ограничениях ответственных сотрудников Оператора, и самостоятельно изменяет трассу движения по маршруту до продолжения перевозки по Объезду, согласованному с ответственными сотрудниками Оператора. Подрядчик обязан уведомить Оператора о самопроизвольном объезде не позднее начала последующего рейса первым ТС, начавшим движение по изменённой трассе.

4.7.1.2. Работа Подрядчика по самопроизвольному объезду осуществляется до получения указаний Оператора и не может превышать 60 (шестидесяти) минут с момента изменения трассы.

4.7.1.3. Выполнение рейсов по самопроизвольным объездам подлежит учёту в рамках основного маршрута путём присвоения Оператором цифрового индекса (литеры - 1, 2, 3 и т.д.) каждому из вариантов организации движения.

4.7.1.4. В случаях, когда невозможность движения ТС продолжительностью более 60 (шестидесяти) минут вызваны транспортными заторами, Оператор согласовывает или отказывает в согласовании Подрядчику единый вариант Объезда на маршруте, заключающийся в сокращении протяженности маршрута, при условии, что не более 20% от общего числа остановочных пунктов на соответствующем маршруте будет пропущено. Данный Объезд действует до завершения транспортных заторов.

4.7.1.5. Подрядчик обязан уведомить Оператора о факте следования ТС по самопроизвольным объездам путем создания в АСОП ЛО Карточки объезда (далее – Карточка). Для каждой литеры Подрядчиком создается отдельная Карточка. При формировании Карточки, Подрядчиком указывается следующая информация:

- номер маршрута, на трассе которого возникли Ограничения;
- дата и время возникновения Ограничений;
- адрес участка УДС, на котором возникли Ограничения;
- причина возникновения Ограничений;
- номер ТС, выполнивших рейс по единому варианту Объезда;
- время отправления указанных ТС от НП/КП в рейсы по Объезду;
- путь следования ТС по Объезду;
- в случае, предусмотренном п. 4.7.1.5 данного Регламента, дополнительно прикладывается 2 скриншота с камеры для видеофиксации обстановки перед

ТС, подтверждающие факт невозможности движения ТС, содержащие в обязательном порядке: номера ТС, даты и времени, координат.

4.7.2. Оперативные объезды

4.7.2.1. В случаях, когда продолжительность Ограничений превышает 60 (шестьдесят) минут, Оператор устанавливает единый вариант Объезда на маршруте, который действует до завершения Ограничений.

4.7.2.2. Оператор уведомляет Подрядчика об установленном пути следования по оперативному объезду.

4.7.2.3. Временем начала действия оперативного объезда считается время передачи информации Подрядчику о едином пути следования.

4.7.2.4. Все ТС, начавшие рейс после уведомления Подрядчика о пути следования по оперативному объезду, должны соблюдать установленную трассу движения.

4.7.2.5. Временем окончания действия оперативного объезда считается время выезда в рейс от основного НП/КП первого ТС прошедшего по основной (не измененной) трассе маршрута после завершения Ограничений.

4.7.2.6. Если ТС отправилось в рейс позже назначенного времени окончания объезда, но участок, на котором действуют Ограничения, прошло до их завершения, то данный рейс должен учитываться как выполненный по объезду.

4.7.3. Плановые объезды

4.7.3.1. В случаях плановых ограничений или прекращений движения ТС по причине дорожных ремонтных работ, проведения массовых мероприятий, и т.п. на отдельных участках УДС, по которым проходят маршруты Подрядчика, Оператор заблаговременно устанавливает варианты Объезда на маршрутах и оповещает Подрядчика, посредством электронной почты, указанной в соглашении о подключении к АСОП ЛО.

4.7.3.2. В случае, если Ограничения не наступают в назначенное время, Подрядчик согласовывает порядок работы с Оператором посредством телефонной связи.

5. Учет выполненной транспортной работы

5.1. Фиксация нарушений расписания движения осуществляется на маршруте по данным АСОП ЛО. Оператор, основываясь на данных АСОП ЛО, проверяет выполнение транспортной работы на маршрутах Контракта. Проведение плановых проверок по каждому маршруту Контракта осуществляется на основании критериев, указанных в Контракте, Приложении № 8 к Контракту и настоящем Регламенте.

5.2. Количество рейсов, подлежащих учету в качестве выполненных в соответствии с условиями Контракта, определяется следующим образом:

5.2.1. ТС, выполняющее рейсы, своевременно (до фактического выезда в рейс) внесено в Реестр выпуска в АСОП ЛО;

5.2.2. БКО, установленный на ТС обеспечило единство (фактическое соответствие) данных о:

- дате;
- времени;
- номере ТС;
- маршруте;
- номере рейса на маршруте;
- координатах местоположения ТС.

5.2.3. водитель ТС, не ранее 10 минут перед началом выполнения рейса по маршруту, на валидаторе выставляет отметку «начало рейса»;

5.2.4. отправление ТС в рейс по маршруту осуществляется согласно утвержденному Контрактом расписанию в соответствии с допустимыми отклонениями:

– для маршрутов, работающих по интервалам – не более чем 1 (одна) минута в случае раннего отправления и не более 5 (пяти) минут при опоздании;

– для маршрутов, работающих по строгому расписанию – не более чем 1 (одна) минута в случае раннего отправления и не более 15 (пятнадцати) минут при опоздании;

Для маршрутов, работающих по строгому расписанию, каждое фактическое время отправления ТС от начального и/или конечного остановочных пунктов сверяется со временем отправления ТС по установленному расписанию (графику) движения ТС, привязанному к данному ТС во вкладке Выходы Личного кабинета Подрядчика. В случае выявления несвоевременного отправления в рейс с учётом разрешённых Контрактом допустимых отклонений вне действия РИУ выставляется нарушение времени отправления.

5.2.5. трасса маршрута во время выполнения рейса соблюдена полностью;

5.2.6. водитель ТС по окончании выполнения рейса на валидаторе выставил отметку «окончание рейса».

5.2.7. для выполнения рейса задействовано ТС предусмотренного Контрактом, либо более высокого класса транспортных средств, соответствующее требованиям Контракта в части года выпуска ТС.

5.3. Оператор вносит корректировки в отчеты по учёту транспортной работы в следующих случаях:

5.3.1. Если трек движения ТС не отображается в АСОП ЛО и Мониторинговая информация не передана в АСОП ЛО, то такой рейс признаётся невыполненным. Для подтверждения выполнения транспортной работы

Подрядчик может направить в адрес Оператора видеозапись прохождения всего рейса, записанную с использованием камеры, установленной за лобовым стеклом ТС, направленной по ходу движения ТС, для подтверждения и учёта рейса, однако при зачёте рейса будет выставлено нарушение «Отсутствие данных о местоположении ТС в АСОП ЛО».

5.3.2. Если трек движения ТС отображается в АСОП ЛО частично, то такой рейс может быть признан выполненным при соблюдении следующих условий: все остановочные пункты на маршруте пройдены, отсутствует возможность отклониться от трассы маршрута, за время выполнения рейса получены данные Терминалов и данные СМПП.

5.3.3. Если трек движения ТС отображается в АСОП ЛО частично, отсутствует более 10 минут, а отсутствующий фрагмент трека движения ТС содержит более 20% ОП маршрута, то рейс признаётся невыполненным. Для подтверждения выполнения такого рейса Подрядчик направляет в адрес Оператора видеозапись прохождения недостающего участка рейса, записанную с использованием камеры, установленной за лобовым стеклом ТС, направленной по ходу движения ТС, для подтверждения и учёта рейса, однако при зачёте рейса будет выставлено нарушение «Отсутствие данных о местоположении ТС в АСОП ЛО».

5.3.4. Если отсутствующий фрагмент трека движения ТС содержит 20% и менее ОП маршрута, а фрагмент трека движения ТС отсутствует или некорректно отображается относительно трассы более 10 минут, то рейс засчитывается выполненным с нарушением «Отсутствие данных о местоположении ТС в АСОП ЛО». Видеозаписи, подтверждающие факт осуществления работ, в данном случае не принимаются, нарушение не снимается в виду неработоспособности БНСТ при совершении рейса.

5.3.5. Если зафиксированный в АСОП ЛО рейс, является ошибочно учтенным (фактически не является рейсом согласно установленному расписанию (графику) движения и трассе маршрута), то такой рейс исключается из отчета.

5.3.6. При отсутствии технической возможности учёта рейсов с использованием АСОП ЛО рейсы, запланированные на период неработоспособности АСОП ЛО, считаются невыполненными не по вине Подрядчика. Для подтверждения выполнения рейса Подрядчик направляет в адрес Оператора видеозапись прохождения недостающего участка рейса, записанную с использованием камеры, установленной за лобовым стеклом ТС, направленной по ходу движения ТС.

5.4. В случае отправления ТС в открывающие и закрывающие рейсы на маршруте от НП и КП с недопустимым отклонением времени вне действия РИУ выставляется нарушение — несвоевременное открытие/закрытие маршрута. В случае срыва открывающего или закрывающего рейса также выставляется нарушение — несвоевременное открытие/закрытие маршрута.

5.5. Каждый рейс в прямом и обратном направлении проверяется в АСОП ЛО на соответствие трека движения ТС установленной трассе маршрута. Рейс признается выполненным без нарушения в случае прохождения ТС всех остановочных пунктов по маршруту и соблюдении трассы маршрута, утвержденной Приложением 1 к Контракту, либо действующей на момент совершения рейса объездной трассы маршрута. Согласно условиям Контракта, рейс, выполненный с отклонением от трассы и пропуском более 20% остановочных пунктов, признаётся невыполненным. При этом рейс с пропуском 20% и менее остановочных пунктов признаётся выполненным с нарушением условий Контракта (отклонением от трассы).

5.6. В случае, если количество рейсов, выполненных с нарушением времени вне действия РИУ, превышает 15% от планового количества рейсов на маршруте за день, однократно выставляется дополнительный штраф по маршруту за эту дату: нарушение времени отправления свыше 15% в день.

5.7. Сорванные рейсы квалифицируются как сорванные по вине либо не по вине Подрядчика на основании данных о причинах. Подробнее классификация указана в Приложении 1.6 Регламента ОТВ. Рейсы, выполненные сверх плана вне расписания, не учитываются в объёме выполненной транспортной работы.

5.8. По результатам проверки выполнения транспортной работы Подрядчиком, Оператором составляется Отчет о количестве выполненных рейсов по маршруту, а также всех выявленных нарушениях условий Контракта (далее Отчет) - Приложение №1.3 к настоящему Регламенту.

5.9. Рейсы, сорванные по причине ДТП, считаются сорванными по вине Подрядчика до предоставления постановления ГАИ об отсутствии вины водителя Подрядчика в возникновении ДТП.

6. Учет выпуска и наличия ТС на линии

6.1. Учет выпуска ТС

6.1.1. Учет выпуска ТС, работающих на маршрутах, осуществляется за транспортные сутки.

6.1.2. Диспетчер Подрядчика должен передавать сведения о выпуске за сутки ответственному сотруднику Оператора по каждому маршруту, закрепленному за Подрядчиком, не позднее окончания транспортных суток.

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

6.1.4. Подрядчик уведомляет Оператора о причинах недовыпуска ТС на Маршрутах.

6.2. Учет наличия ТС на маршрутах по часам суток;

6.2.1. Учет наличия ТС на маршрутах осуществляется на отчетные часы – 8:00, 12:00 и 18:00.

6.2.2. Диспетчер Подрядчика сообщает данные о наличии ТС на маршрутах не позднее 30 минут по истечении отчетного часа, а также причины опозданий или возвратов ТС для последующей корректировки количества ТС в отчете Оператора.

6.2.3. Ответственный сотрудник Оператора на основании данных, полученных от диспетчера Подрядчика, ведет суммарный учет наличия ТС на маршрутах по часам суток.

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

- ТС, прибывшее на НП/КП маршрута в 8.00 и ранее, учитывается в отчете на 8 часов, а ТС, прибывшее в 8.01 и позднее, на 8 часов не учитывается;
- ТС, убывающее от НП/КП маршрута в парк в 18.00 и позднее, учитывается в отчете на 18 часов, а убывающее в 17.59 и ранее, на 18 часов не учитывается;
- ТС, в период обеденного перерыва водителя, в разрыве, в простое на НП/КП или на трассе маршрута по техническим, эксплуатационным или прочим причинам, в простое до графика, а также своевременно не вернувшееся из рейса, учитывается в наличии на маршруте на отчетный час;
- ТС, находящееся в простое на отчетный час, с последующим возвратом в парк, не учитывается в наличии на маршруте на отчетный час;
- ТС, находящееся в разрыве в парке, на отчетный час не учитывается;
- при переключениях (плановых или оперативных) ТС учитывается в наличии на том маршруте, на котором работает на отчетный час.

Работа с обращениями пассажиров

7.1. Для обеспечения оперативности работы с обращениями граждан по вопросам работы маршрутов, Подрядчик обязан по запросу Оператора или Заказчика направлять в электронном виде в течение 5 (пяти) рабочих дней мотивированные ответы на жалобы, поступившие от пассажиров в адрес Оператора или Заказчика.

7.2. Подрядчик обязан хранить видеозаписи, полученные с помощью видеорегистраторов, установленных на бортах ТС, не менее 30 (тридцати) рабочих дней со дня их записи и предоставлять Заказчику или Оператору по запросу такие видеозаписи не позднее 3 (трех) рабочих дней со дня получения запроса.

7.3. По запросу Заказчика или Оператора, не менее чем за 3 (три) календарных дня, Подрядчик предоставляет удаленный доступ для просмотра трансляции видеопотока как с одной, так и с нескольких видеокамер ТС параллельно (при наличии технической возможности).

7.4. Подрядчик предоставляет на FTP-ресурс или иной информационный ресурс Заказчика в течение 1 (одного) рабочего дня с момента направления запроса на адрес электронной почты уполномоченного представителя Подрядчика видеозаписи подсистемы БКО, обеспечивающей безопасность и безаварийность перевозок пассажиров.

7.5. Подрядчик в течении 10 (десяти) рабочих дней после окончания календарного месяца уведомляет Оператора о жалобах на качество транспортного обслуживания, поступивших непосредственно Подрядчику. Информация передается в электронном виде Оператору и содержит сведения:

- количество поступивших жалоб;
- содержание жалоб;
- принятые меры по результатам рассмотрения данных жалоб.

Порядок предоставления отчетной документации

8.1. Оператор ежедневно в 12:00, 15:00, 23:00 по местному времени актуализирует и направляет отчетную документацию посредством электронной почты в адрес ответственных сотрудников Заказчика, утвержденную по форме в соответствии с приложениями 1.1 к приложению 1 к распоряжению Комитета Ленинградской области по транспорту (далее - Распоряжение).

8.2. Оператор ежедневно до 09:00 по местному времени актуализирует и направляет отчетную документацию за прошедшие сутки посредством электронной почты в адрес ответственных сотрудников Заказчика, утвержденную по форме в соответствии с приложениями 1.2 к приложению 1 к Распоряжению.

8.3. До наступления последнего рабочего дня недели Оператор предоставляет отчетную документацию за предыдущую неделю, утвержденную по форме в соответствии с приложениями 1.3, 1.4 к приложению 1 к Распоряжению посредством размещения информации на облачное хранилище Заказчика.

8.4. Подрядчик на протяжении отчетного периода (календарного месяца) сверяется с приложением 1.3 к приложению 1 к Распоряжению за текущий отчетный период, размещенной Оператором в облачном хранилище Заказчика. По окончании сверки Подрядчик должен уведомить Оператора о согласовании или несогласии с Отчётом.

8.5. В случае наличия разногласий Подрядчик в течение пяти рабочих дней со дня размещения отчётной документации направляет Оператору мотивированные возражения с приложением документов и материалов, подтверждающих фактическое отсутствие изложенных нарушений в приложении 1.3 к приложению 1 к Распоряжению за текущий отчетный период.

8.5.1 В качестве материалов, подтверждающих выполнение транспортной работы, служат видеозаписи с передней камеры, установленной на ТС, выполнявших рейсы.

8.5.2. Видеозаписи с подтверждениями транспортной работы должны быть переданы Подрядчиком не позднее 3-го (третьего) рабочего дня после окончания календарного месяца.

8.5.3. Подтверждающая транспортную работу видеозапись должна соответствовать следующим критериям:

8.5.3.1. на видеозаписи должны быть отображены:

- бортовой № ТС и/или государственный регистрационный знак ТС (обязательно должен соответствовать обозначению в АСОП ЛО);
- дата;
- время;
- координаты перемещения ТС;

8.5.3.2. каждый подтверждаемый рейс должен быть представлен отдельным файлом;

8.5.3.3. наименование каждого файла должно отражать данные видеозаписи по форме: «маршрут - бортовой №/ГРЗ — дата — время фактического начала рейса — время фактического окончания рейса», например, «881-45887-01.01.25-7.38-8.25» или «881-T061TK198-01.01.25-7.38-8.25».

8.6. Оператор в течении отчетного периода проверяет полученное от Подрядчика мотивированное возражение за текущий отчетный период, а также приложенные документы и материалы. В случае выявления расхождений Оператор производит их исправление и направляет уточненную информацию на согласование Подрядчику до истечения отчетного периода.

8.7. В течении 3 (трех) рабочих дней после окончания календарного месяца Оператор:

8.7.1. Предоставляет Заказчику:

8.7.1.1 отчетную документацию, утвержденную по форме в соответствии с приложениями 1.3, 1.4 к приложению 1 к Распоряжению официальным письмом посредством системы электронного документооборота (далее - СЭД).

8.7.2. Предоставляет Подрядчику:

8.7.2.1. отчетную документацию, утвержденную по форме в соответствии с приложениями 1.3 к приложению 1 к Распоряжению.

Регламента

[illegible]

Приложение 1.2 Регламента

Выпуск ТС								
Перевозчик	Маршрут	Максимальное кол-во ТС	Резервное кол-во ТС	Дл.мм	Дл.мм	Дл.мм	Дл.мм	Дл.мм
№	0	0	0	0	0	0	0	0
Наименование	№	0	0	0	0	0	0	0

Выпуск ТС составляет от 100% до 75%

Выпуск ТС составляет от 74% до 50%

Выпуск ТС составляет от 49% и менее

Приложение 1.3
Регламента

Отчет о количестве выполненных рейсов по маршруту №
с 00.00.0000 г. по 00.00.000 г.

Дата	В прямом направлении			В обратном направлении			Невыполнение транспортной работы по вине подрядчика	Невыполнение транспортной работы не по вине подрядчика	Отступление от "Приложения № 1 к Порядку Контроля"	ТС/наряд	План .вр. от НП	План .вр. от КП	Факт .вр. от НП	Факт .вр. от КП	Подтверждение	
	План	Факт	По вине	План	Факт	По вине										
ИТОГО																
:																

Процент выполнения рейсов за месяц составил						
	План =		Факт =		Откл. =	0
Невыполненные рейсы:						
По вине Подрядчика						
Не по вине Подрядчика						
От НП (по вине)						
От КП (по вине)						
Случаи отступления от "Приложение №1 к Порядку Контроля":						
Отсутствие данных с АСОП ДО						
Несоблюдение трассы маршрута						
Несоблюдение времени начала/окончания движения						
Несоблюдение времени отправления (свыше 15% в день)						

Стоимость 1 км, руб	
Протяженность в прямом направлении, км	
Протяженность в обратном направлении, км	

Штраф за невыполнение транспортной работы	
Штраф по "Приложение №1 к Порядку Контроля"	
К оплате, руб	

Регламентта

[illegible]