ФЕДЕРАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ СЛУЖБА РОССИИ
(ФДС России)

ПРИКАЗ

19.01.99 № 10

г. Москва

О введении в действие "Требований к автомобильным дорогам с регулярным автобусным сообщением"

В целях дальнейшего совершенствования работы по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах с регулярным автобусным сообщением

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Ввести в действие с 1 февраля 1999 года "Требования к автомобильным дорогам с регулярным автобусным сообщением", утверждённые ФДС России и согласованные с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России.
2. Считать утратившими силу "Требования по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах" (1976 г.).

Руководитель В.Г. Артюхов

ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ С РЕГУЛЯРНЫМ АВТОБУСНЫМ СООБЩЕНИЕМ
(и з в л е ч е н и е)

Предисловие

1.Требования к автомобильным дорогам с регулярным автобусным сообщением разработаны во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 2 февраля 1996 года № 133-р "О реализации Федерального закона "О безопасности дорожного движения".

gost.e-ecolog.ru

2. Введены в действие приказом Федеральной дорожной службы России от 19 января 1999 года № 10 взамен "Требований по обеспечению безопасности движения на автобусных маршрутах, 1976 г.

3.Разработаны ГП "РОСДОРНИИ" с участием специалистов НИИАТ.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие требования разработаны во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации "О реализации Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

1.2. Настоящие требования предназначены для дорожных и иных организаций, осуществляющих содержание, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог с регулярным автобусным сообщением, а также расположенных на них сооружений.

1.3. Контроль за соблюдением настоящих требований осуществляется территориальными органами: Государственной инспекцией безопасности дорожного движения и другими органами, уполномоченными осуществлять государственный контроль за соблюдением требований законодательства и других нормативных документов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения.

2. ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И ДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ.

2.1. Общие требования:

2.1.1. Техническое состояние автомобильных дорог, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, по которым проходят автобусные маршруты, их инженерное оборудование, порядок ремонта и содержания должны удовлетворять требованиям безопасности движения, установленным Государственными стандартами Российской Федерации, строительными нормами правилами, техническим-

ми правилами ремонта и содержания автомобильных дорог, другими нормативными документами.

2.1.2. Регулярные автобусные перевозки могут быть организованы на дорогах I - IV категорий.

2.2. Поперечный профиль.

2.2.1. Основные параметры элементов поперечного профиля автомобильных дорог должны соответствовать требованиям п.п. 4.4.-4.19 СНиП 2.05.02-85.

2.2.2. Не допускается организация регулярных автобусных перевозок по дорогам с шириной проезжей части менее 6.0 м.

2.2.3. Минимальная ширина обочин на особо трудных участках дорог в горной местности на участках, проходящих по особо ценным земельным угодьям, в застроенных районах должна быть не менее 1,5 м для дорог I-II категории и 1,0 м для остальных категорий.

2.2.4. При радиусах кривых в плане 1000 м. и менее проезжая часть с внутренней стороны должна быть уширена за счёт обочин на величину, указанную в п. 4.19 СНиП 2.05.02-85. При этом ширина обочин должна быть не менее, чем указано в п. 2.2.3.

2.3. План и продольный профиль:

2.3.1. Величины продольных уклонов и радиусов кривых в плане и продольном профиле должны быть не менее величин, указанных в п. 4.21 СНиП 2.05.02-85.

Во многих случаях, где по местным условиям возможно появление на дороге людей и животных, должна быть обеспечена боковая видимость прилегающей к дороге полосы на расстоянии 25 м от кромки проезжей части для дорог I-III категории и 15 м для дорог IV категории.

2.3.2. В горных условиях длина участка дороги с затяжным уклоном в зависимости от его величины не должна превышать значений, приведённых в табл. 13 СНиП 2.05.02-85.

В горной местности допускаются участки с затяжными уклонами (более 60%), длина которых не должна превышать значений, указанных в табл. 13 СНиП 2.05.02-85, с обязательным включением между ними участков с уменьшенными продольными уклонами (20% и менее) или площадок для остановки автомобилей.

Площадки должны иметь размеры, достаточные для остановки не менее 3 грузовых автомобилей длиной по 20,0 м, а место их расположения должно быть выбрано из условия безопасности стоянки, исключающего возможность появления осыпей, камнепадов, селей, лавин, оползней и т.п., как правило, у источников воды.

Независимо от наличия площадок на затяжных спусках с уклонами менее 50% должны быть противоаварийные съезды, которые устраивают перед кривыми малых радиусов, расположенными в конце спуска, а также на прямых участках спуска через каждые 0,8 - 1,0 км.

2.3.3. На участках дорог в пределах населённых пунктов, а при интенсивности движения 4000 прив. ед./сут. и более также на подходах к ним должны быть тротуары, размещённые как правило, за пределами земляного полотна.

2.3.4. Элементы дорог, построенных до введения в действие СНиП 2.05.02-85, на участках подъёмов и спусков должны отвечать требованиям гл. 5 ВСН 25-86.

2.4. Пересечения и примыкания

2.4.1. Планировка пересечения и примыканий дорог в одном уровне, независимо от схемы организации движения, должна обеспечивать пересечение транспортных потоков под прямым или близким к нему углом. В случаях, когда транспортные потоки не

пересекаются, а разветвляются или сливаются, допускается наличие пересечений дорог под любым углом с учётом обеспечения видимости.

2.4.2. Радиусы кривых в местах пересечений и примыканий дорог в одном уровне при съездах с дорог I и II категории - не менее 25 м, с дорог III категории - не менее 20 м и дорог IV категории - не менее 15 м.

2.4.3. На пересечениях и примыканиях дорог в одном уровне должна быть обеспечена видимость пересекающего и примыкающего направления на расстояние, указанное в табл. 10 СНиП 2.05.02-85.

Расположение примыканий на участках выпуклых кривых в продольном профиле и с внутренней стороны закруглений в плане допускается только в исключительных случаях при условии обеспечения нормативной видимости.

2.4.4. Съезды с дорог I-III категорий и въезды на них должны быть оборудованы переходно-скоростными полосами в соответствии с п.п. 5.22-5.26 СНиП 2.05.02-85.

2.4.5. На пересечениях дорог, не отвечающих требованиям СНиП 2.05.02-85, должны быть приняты меры по улучшению их расположения и планировки в соответствии с п.п. 6.3 и 6.4 ВСН 25-86.

2.5. Автобусные остановки

2.5.1. Выбор местоположения автобусных остановок производится в соответствии с действующими нормативными документами (Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте; СНиП 2.05.02-85; ВСН 25-86). При этом должны быть соблюдены условия обеспечения максимального удобства пассажиров, необходимой видимости автобусных остановок и безопасности движения транспортных средств и пешеходов в их зоне. Местоположение автобусных остановок согласовывается с дорожными (коммунальными) организациями, главными архитекторами города

(района), Государственной инспекции безопасности дорожного движения и утверждается органами исполнительной власти соответствующей территории. Обустройство автобусных остановок в городах осуществляется коммунальными, а на автомобильных дорогах - дорожными организациям в соответствии с действующими нормативными документами.

2.5.2. Автобусные остановки вне пределов населённых пунктов следует располагать на прямых участках дорог или на кривых радиусами в плане не менее 1000 м для дорог I и II категории, 600 м для дорог III категории и 400 м для дорог IV категории и при продольных уклонах не более 40%. При этом должны быть обеспечены нормы видимости для дорог соответствующих категорий в соответствии со СНиП 2.05.02-85.

Автобусные остановки на дорогах II-IV категорий должны быть смещены по ходу движения на расстояние не менее 30 м между ближайшими стенками павильонов. Для удобства организации движения пешеходов автобусные остановки рекомендуется смещать, как указано выше, и на дорогах I категории.

В зонах пересечений и примыканий дорог автобусные остановки должны быть расположены за пересечениями и примыканиями.

Автобусные остановки следует устраивать на дорогах I-III категорий не чаще, чем через 3 км, а в курортных районах и густонаселённой местности - 1,5 км.

2.5.3. Места автобусных остановок должны быть оборудованы остановочными и посадочными площадками и павильонами для пассажиров в соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85.

Запрещается использовать посадочные площадки и павильоны для других целей (торговые точки и т.п.).

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

Автобусные остановки на дорогах I-а категории должны быть расположены вне пределов земляного полотна и в целях безопасности должны быть отделены от проезжей части разделительной полосой.

Остановочные площадки на дорогах I-б - III категорий должны отделяться от проезжей части разделительной полосой шириной не менее 0,5 м.

Посадочные площадки на автобусных остановках должны быть приподняты на 0,2 м над поверхностью остановочных площадок. Поверхность посадочных площадок должна иметь покрытие на площади не менее 10 х 2 м и на подходе к павильону. Ближайшая грань павильона для пассажиров должна быть расположена не ближе 3 м от кромки остановочной площадки.

В зоне автобусных остановок бордюр устраивают без смещения от кромки остановочной полосы и прилегающих к нему участков переходно-скоростных полос.

От посадочных площадок в направлении основных потоков пассажиров должны быть устроены пешеходные дорожки или тротуары до существующих тротуаров, улиц или пешеходных дорожек, а при их отсутствии - на расстоянии не менее расстояния боковой видимости.

В зоне остановочных пунктов на конечных остановках и в местах промежуточного отдыха пассажиров на междугородних маршрутах должны быть общественные туалеты.

Конечные пункты автобусных маршрутов должны быть оборудованы разворотными площадками.

2.5.4. Расположение и оборудование остановок в пределах населённых пунктов должны отвечать требованиям п. 10.5.2. ВСН 25-86 и СНиП 2.05.02-85.

В тёмное время суток остановочные пункты в городах и населённых пунктах должны освещаться.

2.5.5. При организации регулярных автобусных перевозок детей в сельской местности на маршрутах должны быть установлены специальные остановочные знаки с указанием времени прохождения автобусов, осуществляющих перевозку детей.

2.5.6. Порядок содержания и уборки автобусных остановок, тротуаров и пешеходных дорожек, обеспечивающих движение пешеходов к остановке, определяется органами исполнительной власти соответствующей территории.

2.6. Обустройство автомобильных дорог.

2.6.1. Автомобильные дороги, по которым осуществляются регулярные автобусные перевозки, должны быть оборудованы техническими средствами организации дорожного движения, включающими дорожные знаки, разметку, ограждения и светофоры.

2.6.2. Установка дорожных знаков на автомобильных дорогах должна соответствовать схемам их дислокации, утверждённым в установленном порядке.

Технические параметры дорожных знаков должны отвечать требованиям ГОСТ 10807-78.

Установка знаков должна соответствовать требованиям ГОСТ 23457-86.

2.6.4. На дорогах должны быть установлены ограждения, технические параметры которых соответствуют требованиям ГОСТ 26804-86 и действующим типовым решениям. Установка ограждений должна быть выполнена в соответствии с ГОСТ 23457-86 и СНиП 2.05.02-85.

2.6.5. Технические параметры светофоров, установленных на дорогах, должны соответствовать требованиям ГОСТ 25965-91.

Установка светофоров должна быть выполнена в соответствии с требованиями ГОСТ 23457-86.

2.7. Железнодорожные переезды.

2.7.1. Организация автобусных маршрутов через железнодорожные переезды допускается в случаях, когда невозможно изыскать другое решение.

Открытию маршрутов регулярных автобусных перевозок, проходящих через железнодорожные переезды, предшествует их комплексное обследование и согласование маршрута движения с руководителями организаций, в ведении которых находятся железнодорожные пути.

2.7.2. Все обустройства переездов должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов, типовых проектов, Правил дорожного движения Российской Федерации, ГОСТ 23457-86, ГОСТ Р 50597-93, а на вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорогах общего пользования и подъездных дорогах к промышленным предприятиям - и требованиям СНиП 2.05.02-85.

2.7.3. Пересечения автомобильных дорог с железными дорогами в одном уровне должно осуществляться преимущественно под прямым углом. При невозможности выполнения этого условия острый угол между пересекающимися дорогами должен быть не менее 60. Действующие переезды , расположенные под более острым углом, необходимо переустраивать одновременно с реконструкцией автомобильной дороги.

2.7.4. На существующих переездах на протяжении не менее 10 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле должна иметь горизонтальную

площадку или вертикальную кривую большого радиуса или уклон, обусловленный превышением одного рельса над другим, когда пересечение находится в кривом участке пути.

Продольный уклон подходов автомобильной дороги к переезду на протяжении не менее 20 м перед площадкой должен быть не более 50%.

При реконструкции и строительстве новых автомобильных дорог подходы должны устраиваться так , чтобы на протяжении не менее 2 м от крайнего рельса автомобильная дорога в продольном профиле имела горизонтальную площадку.

На вновь построенных дорогах на протяжении не менее 50 м до переезда подходы автомобильной дороги должны иметь продольный уклон не более 30 %.

В сложных условиях (в горной местности, на городских улицах и др.) продольный профиль автомобильной дороги на подходах к переездам может быть индивидуальным, согласованным с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения и органами, уполномоченными управлять автомобильными дорогами , или другими владельцами дорог.

2.7.5. На подходах к переезду автомобильных дорог с переходными типами покрытий на протяжении 10 м от головки крайнего рельса в обе стороны должно быть устроено твердое покрытие.

2.7.6. На подходах к переездам на скоростных автомобильных дорогах должно устраиваться стационарное освещение в соответствии с нормами , установленными СНиП 2.05.02.-85.

2.7.7. Установка дорожных знаков и разметка проезжей части дорог на подходах к железнодорожным переездам должна быть выполнена в соответствии с требованиями ГОСТ 23457-86 и ГОСТ 132508-74.

2.7.8. На подходах к железнодорожным переездам для водителей транспортных средств должна быть обеспечена видимость переезда с расстояния не менее расчетной для экстренной остановки при максимальной разрешенной скорости движения.

Размещение остановочных пунктов в зоне железнодорожных переездов не должно ухудшать условия видимости водителям приближающегося поезда, а их техническое решение должно обеспечивать беспрепятственное движение транспорта по основным полосам движения в случае остановки автобуса.

2.7.9. Работы по содержанию и ремонту автомобильных дорог-подъездов к переездам осуществляют владельцы дорог.

Содержание проезжей части переезда внутри колеи и на межпутьи осуществляет владелец переезда.

2.7.10. В случаях, когда при выполнении работ по ремонту пути или обустройств на переезде нарушается или затрудняется пропуск транспортных средств, местная администрация по территориальности или владелец дороги по заявке, подаваемой ремонтной организацией не менее, чем за 5 дней до начала производства работ, должны определить по согласованию с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения порядок движения через переезд или организовать пропуск транспортных средств под ближайшие искусственные сооружения или другие переезды.

Время закрытия переезда на ремонт должно определяться графиком производства работ (проектом, технологическим процессом и т.п.) . Установка дорожных знаков , необходимых для организации объезда ремонтируемого переезда , возлагается на местную администрацию по территориальности и владельца дороги.

2.7.11. Закрытие действующих переездов , перенос, восстановление закрытых переездов, (постоянное или временное) производится приказом начальника железной до-

роги по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией и владельцами дорог. Об этом местная администрация по территориальности , органы управления автомобильными дорогами или другие владельцы дорог должны быть поставлены в известность не менее, чем за два месяца до закрытия переезда.

Оповещение о закрытии переезда возлагается на начальника железной дороги в соответствии с порядком , согласованным с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения.

В момент закрытия железнодорожного переезда имеющиеся на автомобильной дороге технические средства организации движения должны быть приведены в соответствие с новой схемой организации движения транспортных средств.

На подъездах к закрываемым переездам владельцам переезда сооружаются площадки для разворота транспортных средств.

2.7.12. Открытие маршрутов регулярных автобусных перевозок, проходящих через нерегулируемые железнодорожные переезды, запрещается.

2.8. Паромные переправы.

2.8.1. Паромные переправы в местах пересечений автомобильных дорог с водотоками должны устраиваться, оборудоваться и содержаться в соответствии с положениями ВСН 50-87.

В тёмное время суток паромные переправы должны быть освещены. При отсутствии освещения перевозка автобусов на паромной переправе запрещается.

2.8.2. Расписание движения автобусов на маршрутах регулярных перевозок, осуществляемых с использованием паромных переправ, и режим работы паромных переправ должны быть взаимно увязаны и включая высадку и посадку пассажиров.

2.8.3. У причалов паромных переправ следует предусматривать устройство накопительных полос для автомобилей, ожидающих переправу, и посадочных полос для посадки и высадки пассажиров.

В непосредственной близости от причала паромной переправы следует устраивать накопительные полосы для автомобилей, длина которых зависит от интенсивности движения и режима работы переправы.

Посадочные полосы рекомендуется располагать в 10-20 м от причала на горизонтальных участках с продольным уклоном не более 40 %. Ширину посадочной полосы принимают равной ширине основных полос движения. На всей длине они должны иметь твердое покрытие. Для удобства пассажиров следует предусматривать устройство посадочных полос (тротуаров) шириной 1,5-2,0 м и длиной, равной длинам посадочной и накопительной полос. Посадочные площадки должны быть приподняты на 0,2 м над покрытием и ограждены от него бордюрами.

В зоне рассредоточения плотных транспортных потоков за переправами следует устраивать дополнительные полосы для обгона. Ширину дополнительных полос должна быть равной ширине основных полос движения.

2.8.4. Для предупреждения водителей о наличии переправы следует установить знаки 1.9 "Разводной мост". На подходе к переправе необходимо обеспечить плановое снижение скорости до 20 км в ч. ,и запретить обгоны.

В зоне накопительной полосы следует предусматривать установку информационно-указательных знаков 5.8.3 "Начало полосы", 5.8.7 "Направление движения по полосам" и 5.9 "Полоса для транспортных средств общего пользования". За 10-20 м до причала должен быть установлен знак 2.5 "Движение без остановки запрещено". В зоне причала должна быть установлена схема загрузки парома, а также шлагбаум и свето-

фор. В зоне посадочных полос должен быть установлен информационный плакат с надписью "Место для посадки пассажиров".

2.8.5. Перевозка пассажиров автобусами по ледовым переправами по ледовым переправам и наплавным мостам запрещается.

Пассажиры переходят ледовую переправу в качестве пешеходов, а водители автобусов осуществляют проезд по переправе, с соблюдением требований "Инструкции по проектированию , строительству и эксплуатации ледовых переправ".

2.9. Содержание автомобильных дорог.

2.9.1. Состояние автомобильных дорог, по которым осуществляются регулярные автобусные перевозки, должно отвечать требованиям ГОСТ Р 50597-93.

2.9.2. Проезжая часть , покрытие тротуаров , пешеходных дорожек , посадочных площадок, остановочных пунктов, а также поверхность разделительных полос, обочин и откосов земляного полотна должны быть чистыми, без посторонних предметов, не имеющих отношения к обустройству.

2.9.3. Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений, затрудняющих движение транспортных средств с разрешённой Правилами дорожного движения скоростью. Предельно допустимые повреждения покрытия, а также сроки их ликвидации приведены в таблице 1.

Таблица 1.

Интенсивность движ., авт в сут.	Повреждения на 1000 м^2 покрытия, м^2 ,не более	Сроки ликвидации повреждений, сут., не более
Более 3000	0,3 (1,5)	5
1000-3000	1,5 (3,5)	7
Менее 1000	2,5 (7,0)	10

Примечания :

1. В скобках даны значения повреждений для весеннего периода

2. Сроки ликвидации повреждений даны для строительного сезона

2.9.4 Предельные размеры отдельных просадок, выбоин и других повреждений не должны превышать подлине 15 см, ширине-60 см и глубине 5 см.

2.9.5 Ровность покрытия проезжей части должна соответствовать требованиям, приведённым в таблице 2.

Таблица 2.

Интенсивность движ. авт. в сутки	Сост. покрытия по ровности по прибору ПКРС-2, см на км, не более	Число в %, просветов под 3-х метровой рейкой, не более
Более 3000	660	7
1000-3000	860	9
Менее 1000	1200	24
Примечания: 1. Число просветов подсчитывают по значениям, превышающим указанные в СНиП 3. 06.03.		
2. При замере приборами других типов их показания должны быть скоррелированы с показаниями прибора ПКРС-2.		

2.6.9. Коэффициент сцепления покрытия должен обеспечивать безопасные условия движения с разрешенной на данном участке скоростью и быть не менее 0,3 при его измерении шиной без рисунка протектора и 0,4 - шиной , имеющей рисунок протектора.

Время, необходимое для устранения причин, снижающих сцепные качества покрытий, в зависимости от вида работ устанавливают с момента обнаружения этих причин. Оно не должно превышать значений, приведённых в таблице 3.

Таблица 3.

Работы по повышению сцепных качеств покрытия	Время, необходимое для выполнения работ, сут. не более
1. Устранение скользкости, связанной с выпотеванием битума	4
2. Счистка покрытия от загрязнения	3 – 5
3. Повышение шероховатости покрытия	15

2.9.7. Зимнее содержание дорог должно соответствовать требованиям гл. 6 ВСН 24-88

Сроки ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки для автомобильных дорог должны соответствовать данным, приведённым в таблице 4 .

Таблица 4.

Интенсивность движения, авт. в сут.	Нормативный срок ликвидации зимней скользк. и оконч. снегооч, ч.
Более 3000	4
1000 - 3000	5
Менее 1000	6
Примечание: нормативный срок ликвидации зимней скользкости принимается с момента её обнаружения до полной ликвидации, а окончание снегоочистки - с момента окончания снегопада или метели до момента завершения работ.	

Снегоуборочные работы на остановочных пунктах автобусов проводятся сразу после окончания очистки проезжей части.

2.9.8. Обочины и разделительные полосы, не отделённые от проезжей части бордюром, не должны быть ниже уровня прилегающей кромки проезжей части более, чем на 4,0 см.

Возвышение обочины (разделительной полосы) над проезжей частью при отсутствии бордюра не допускается.

2.9.9. Повреждения грунтовых обочин (разделительных полос) не должны превышать значений, приведённых в таблице 5.

Таблица 5.

Интенсивность движения авт. в сут.	Повреждения на 1000 м^2 покрытия, м^2 ,не более	Глубина повреждений, см, не более
Более 3000	5,0	5,0
1000 -3000	7,0	7,0
Менее 1000	15,0	10,0

2.9.10. Состояние технических средств организации дорожного движения и элементов оборудования дорог должно соответствовать требованиям ГОСТ Р 50597-93.

3.ТРЕБОВАНИЯ К МАРШРУТАМ ДВИЖЕНИЯ И УЧЁТ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

3.1. Перевозка пассажиров автобусами в регулярном городском, пригородном, междугородном, международном сообщениях производится по утверждённым маршрутам.

3.2. Маршруты регулярных перевозок пассажиров должны быть согласованы и утверждены в установленном порядке органами исполнительной власти соответствую-

щей территории, по которой проходит автобусный маршрут. Отклонение от заранее согласованных (утверждённых) маршрутов движения автобусов запрещается (кроме случаев введения временных ограничений или закрытия движения на участках дорог и улиц, по которым проходят автобусные маршруты, и установления согласованных с Государственной инспекцией безопасности дорожного движения объездных путей).

При планировании и организации маршрутов регулярных автобусных перевозок следует руководствоваться "Указаниями по организации приоритетного движения транспортных средств общего пользования".

3.3. Перед началом регулярных перевозок, а также в процессе их осуществления необходимо оценивать соответствие дорожных условий на маршрутах движения настоящим требованиям. Оценка соответствия состояния автомобильных дорог требованиям безопасности движения осуществляется на основе обследования, проводимого комиссией в соответствии п 4 настоящих требований.

По результатам обследования дорожных условий составляется акт, в котором перечисляются выявленные недостатки, угрожающие безопасности движения. Акты подлежат передаче в органы, уполномоченные устранять выявленные недостатки и контролировать результаты этой работы. Материалы обследования и копии актов хранятся у владельцев автобусов. При выявлении на маршруте недостатков в состоянии, оборудовании и содержании дорог, улиц, искусственных сооружений и других элементов дорог, угрожающих безопасности движения, владельцы автобусов до устранения недостатков в зависимости от обстоятельств:

- не открывают движение на маршруте перевозок;

- прекращают движение на маршруте или изменяют маршрут движения;

изменяют режимы движения на маршруте и информируют об этом органы исполнительной власти, заинтересованные организации, предприятия, население.

3.4. Владельцы автобусов должны осуществлять учёт обнаруженных водителями на маршрутах недостатков в организации и регулировании движения, состоянии и обустройстве дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, автобусных остановок, результаты которого используются для принятия необходимых мер по устранению этих недостатков.

3.5. На каждый вновь открываемый маршрут регулярных перевозок составляется паспорт и схема маршрута с указанием опасных для движения участков.

В указанные документы должны своевременно вноситься данные об изменении дорожных условий.

3.6. Графики (расписания) движения автобусов разрабатываются в соответствии с установленными правилами на основе нормирования скоростей перед открытием маршрутов регулярных перевозок, а также на действующих маршрутах. Нормативы скоростей (времени) должны обеспечивать безопасные режимы движения автобусов в реальных условиях движения на маршруте с учётом скорости, разрешённой Правилами дорожного движения, дорожными знаками, предусматривать возможные задержки, связанные с высокой загрузкой участков дорог в отдельные дни недели и часы суток, с организацией дорожного движения, а также на железнодорожных переездах и т.п.

3.7. Выбор типа и марки автобусов определяют с учётом состояния автомобильных дорог, фактической несущей способностью расположенных на маршруте мостов, эстакад, путепроводов и других искусственных сооружений.

3.8. При неблагоприятных изменениях дорожных или метеорологических условий, создающих угрозу безопасности перевозок пассажиров (разрушение дорожного

покрытия, гололедица, сильный туман, заносы и т.п.), владельцы автобусов проводят оперативную корректировку графиков (расписания) в сторону снижения скорости или отменяют график движения, а при необходимости, не допускают к выезду на линию или обеспечивают иным образом приостанавливают движение транспортных средств.

gost.e-ecolog.ru