МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

09.01.2023 г. Москва № АК-9-р

Об утверждении Методических рекомендаций по проведению анализа исполненного движения на маршрутах городского электрического транспорта

В целях совершенствования нормативной базы по организации движения городского электрического транспорта:

1. Утвердить Методические рекомендации по проведению анализа исполненного движения на маршрутах городского электрического транспорта (прилагаются).

2. Рекомендовать организациям городского электрического транспорта Российской Федерации для использования в работе вышеназванные Методические рекомендации.

Заместитель Министра А.В. Колик

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНО
распоряжением Министерства транспорта
Российской Федерации

от 9.07.2003 г. № АК-9-р

Методические рекомендации
по проведению анализа исполненного движения
на маршрутах городского электрического транспорта*

1. Общие положения

1. Методические рекомендации по проведению анализа исполненного движения на маршрутах городского электрического транспорта (далее Методические рекомендации) определяют порядок ведения учета и отчетности по анализу исполненного движения, по выбытию трамвайных вагонов (троллейбусов) из движения, по выполнению расписания движения и оценке рейсов.

2. Методические рекомендации составлены в соответствии с требованиями «Инструкции по заполнению форм федерального государственного статистического наблюдения за деятельностью трамвайного и троллейбусного транспорта», утвержденной постановлением Государственного комитета Российской Федерации по статистике от 28 июня 2002 года № 149.

3. Термины, применяемые в Методических рекомендациях:

поезд - сформированный и экипированный состав трамвайных вагонов или одиночный трамвайный вагон (троллейбус), обслуживаемый водителем или поездной бригадой;

депо (парк) - комплекс сооружений, обеспечивающих хранение и техническое обслуживание трамваев (троллейбусов);

рейс - пробег трамвайного поезда (троллейбуса) от одной конечной станции маршрута до другой;

укороченный рейс - пробег трамвайного поезда (троллейбуса) от конечной станции до любого промежуточного пункта имеющего разворотное кольцо;

оборотный рейс - пробег трамвайного поезда (троллейбуса) от одной конечной станции до противоположной и обратно;

нулевой рейс - пробег трамвайного поезда (троллейбуса) от депо до конечной станции или от конечной станции до депо;

*) Настоящую методику можно использовать на маршрутах городского пассажирского автомобильного транспорта (ред.).

путевой лист - документ, выписываемый на трамвайный поезд (троллейбус), дающий право на выезд трамвайного поезда (троллейбуса) из депо и предназначенный для учета работы трамвайного поезда (троллейбуса) и водителя на линии.

II. Проведение анализа исполненного движения на маршрутах

1. Анализ исполненного движения является обязательной частью работы службы движения организаций городского электрического транспорта, осуществляющих перевозку пассажиров.

2. При анализе исполненного движения необходимо:

проводить анализ исполненного движения по маршрутам и депо за истекшие сутки, выявляя увеличенные интервалы движения и причины нарушения регулярности движения;

в первую очередь анализировать работу маршрутов, где имелись случаи нарушения расписания движения;

проверять правильность ведения станционной ведомости исполненного движения и производственной оценки выполненных рейсов;

проверять правильность и своевременность применения регулировочных мероприятий по восстановлению регулярного движения;

производить анализ задержек движения, выявлять причины их возникновения и вносить предложения по устранению этих причин;

выезжать на линию для оказания помощи диспетчерам конечных станций и контроля за их работой;

периодически производить контрольные проверки правильности оформления путевых листов диспетчерами конечных станций;

проводить с выездом на место дополнительные инструктажи лиц, допустивших нарушения по ведению станционной ведомости исполненного движения, оценке качества выполненных рейсов, оформлению путевых листов, несвоевременному и неправильному применению регулировочных мероприятий.

3. Анализ исполненного движения проводится на основе проверки станционных ведомостей исполненного движения, отчетов старшего (центрального) диспетчера, причин задержек движения и дорожно-транспортных происшествий. В анализ включаются также данные проверок на линии фактического времени и отправления трамвайных поездов (троллейбусов) и их соответствие записи в станционной ведомости исполненного движения, а также детального ознакомления с качеством работы диспетчеров конечных станций.

4. При проведении анализа исполненного движения ведется учет (с указанием плана и факта) за истекшие сутки по каждому маршруту и трамвайному (троллейбусному) депо: выпуска трамвайных вагонов (троллейбусов), натурального пробега, вагоно(машино)-часов, регулярности движения, перевозки пассажиров, выручки; потерь линейного времени с указанием причин (по технической неисправности, по вине бригад и прочим причинам). Потери линейного времени указываются в Журнале учета потерь линейного времени в случаях и часах: по опозданиям из депо, простоям, возвратам, недовыпуску (Приложение 1).

5. Для наглядности и сравнения на основании учетных данных составляются графики, отражающие работу трамвайного (троллейбусного) депо и организации городского электрического транспорта по выполнению основных эксплуатационных показателей работы и потери линейного времени.

6. Заключительным этапом анализа исполненного движения является подготовка руководством службы движения информации об оперативных мерах, принятых по совершенствованию диспетчерского руководства движением и предложений для руководства организации городского электрического транспорта по устранению причин, отрицательно влияющих на ритмичную работу подвижного состава на маршрутах.

III. Порядок ведения учета потерь рабочего времени при выбытии из движения трамваев (троллейбусов)

1. Причинами выбытия трамвайных вагонов (троллейбусов) из движения являются:

техническая неисправность трамвайного вагона (троллейбуса), возникшая из-за некачественного обслуживания или ремонта, неправильной эксплуатации его водителем на линии, из-за дефектов шин;

отсутствие водителя или кондуктора из-за неявки, опоздания, внезапной болезни, отстранения от работы;

сход трамвайного вагона с рельсов (за исключением сходов в результате дорожно-транспортного происшествия);

задержки движения из-за мелких повреждений оборудования трамвайного вагона (троллейбуса) пассажирами или посторонним транспортом, если этот случай не оформлен как дорожно-транспортное происшествие;

прочие причины, не зависящие от технического состояния трамвайного вагона (троллейбуса) - прекращение подачи электроэнергии, затопление

дороги, сильный туман, гололед, обильный снегопад, пожар, массовое шествие, следование негабаритных или особых грузов, повреждение контактной сети, пути и другое.

2. Выбытием из движения трамвайного вагона (троллейбуса) является:
опоздание трамвайного вагона (троллейбуса) при выпуске на линию;
простой трамвайного вагона (троллейбуса), выпущенного на линию;
возврат трамвайного вагона (троллейбуса), выпущенного на линию.

Опозданием трамвайного вагона (троллейбуса) независимо от причин опоздания считается задержка выхода его из депо или в пути на нулевом рейсе на конечную станцию или контрольный пункт, откуда он согласно расписанию должен начать движение с отклонением свыше 10 минут.

Простоем трамвайного вагона (троллейбуса), выпущенного на линию, считается не предусмотренный расписанием перерыв в его работе продолжительностью более 10 минут и до одного часа включительно, независимо от причин перерыва.

Возвратом трамвайного вагона (троллейбуса), выпущенного на линию, считается не предусмотренный расписанием перерыв в его работе продолжительностью более одного часа независимо от причин перерыва.

Трамвайный вагон (троллейбус) считается выпущенным из депо на линию, если по прибытии на конечную станцию он отправлен в очередной рейс по маршруту и вернулся обратно на конечную станцию, т.е. сделал оборотный рейс.

3. Учету подлежат все случаи опозданий, простоев и возвратов трамвайных вагонов (троллейбусов), в том числе резервных, независимо от повторяемости их данным трамвайным вагоном (троллейбусом) в течение рабочего времени.

Учет ведется в вагоно(машино)-случаях, независимо от количества единиц трамвайных вагонов (троллейбусов), входящих в поезд.

4. Учету подлежат также все случаи сходов трамвайных вагонов с рельсов как по вине, так и не по вине организации городского электрического транспорта.

Каждый сход трамвайного вагона с рельсов, независимо от того, какое количество вагонов из состава поезда сошло с рельсов, считается как один случай.

Общее количество сходов трамвайных вагонов с рельсов определяется путем сложения всех случаев, имевших место за отчетный период, как по вине, так и не по вине организации городского электрического транспорта.

5. Массовое выбытие из движения или недовыпуск трамвайных вагонов (троллейбусов) из-за стихийных бедствий, дорожно-транспортных происшествий, прекращения подачи электроэнергии, сходов трамвайных

вагонов с рельсов и других причин учитывается как один случай, независимо от количества задержавшихся трамвайных вагонов (троллейбусов).

6. Все случаи простоя и возврата трамвайного вагона (троллейбуса) после того, как он закончил свою работу по расписанию, но продолжил работу на линии, учитываются на общих основаниях.

7. Часы фактической работы пассажирского подвижного состава на линии учитываются с момента выпуска из депо на линию и до возвращения с линии в депо или в пункты отстоя пассажирского подвижного состава за вычетом фактического времени простоя, если они превышают 10 минут, независимо от причин простоя и от того, предусмотрены они расписанием движения или нет.

8. При опоздании трамвайного вагона (троллейбуса), выпускаемого на линию, потери рабочего времени исчисляются с момента, предусмотренного расписанием выхода его в рейс по маршруту, и до момента фактического выпуска на маршрут.

9. При простое и возврате трамвайного вагона (троллейбуса) потери вагоно(машино)-часов исчисляются с момента прекращения движения его на линии и до окончания работы трамвайного вагона (троллейбуса) по расписанию. Если трамвайный вагон (троллейбус) вновь был выпущен на линию, или заменен резервным трамвайным вагоном (троллейбусом) с потерей времени, в потери вагоно(машино)-часов включается только время выбытия из движения, не предусмотренное расписанием.

При этом потери времени считаются с начала выбытия из движения и до момента передачи этого трамвайного вагона (троллейбуса) в исправном состоянии, оформленной соответствующей документацией, работникам службы движения, которые должны отправить его в рейс по маршруту.

10. Потери рабочего времени резервного или учебного трамвайного вагона (троллейбуса), выпущенного на линию для разгрузки скопления пассажиров в час «пик», восстановления нарушенного движения, увеличения частоты движения или по другим причинам, исчисляются на общих основаниях, причем сроком окончания работы такого трамвайного вагона (троллейбуса) считается окончание работы или выполнение рейсов, на которые он был выпущен.

11. При выбытии из движения трамвайного поезда, состоящего из нескольких вагонов пересчет потерь времени производится по количеству вагонов, входящих в трамвайный поезд.

Для сочлененных трамвайных вагонов (троллейбусов) пересчет рабочего времени не производится.

12. В потери рабочего времени трамвайного вагона (троллейбуса) не включаются:

простой в исправном состоянии трамвайного вагона (троллейбуса) в депо в течение целого рабочего дня, который по какой-либо причине не был выпущен на линию (отсутствие водителя, нехватка электроэнергии, простои прицепных трамвайных вагонов, отсутствие ходовой резины и прочие причины);

простой трамвайного вагона (троллейбуса), направленного для работы на линию, если при прибытии его к начальному пункту маршрута, указанному в расписании движения, он не может быть отправлен в рейс;

все простои, предусмотренные расписанием движения (отстои трамвайного вагона (троллейбуса) на конечных станциях, для отдыха и принятия пищи водителей и кондукторов, заход в депо (парк) для проведения дневного осмотра или профилактического ремонта трамвайного вагона (троллейбуса).

IV. Возврат трамвайных вагонов (троллейбусов) по технической неисправности

1. Возвратом в трамвайное (троллейбусное) депо трамвайного вагона (троллейбуса) по технической неисправности считается:

выбытие трамвайного вагона, троллейбуса (в том числе резервного) из движения по технической неисправности на срок свыше одного часа, независимо от места устранения неисправности (на линии или в депо);

невыход трамвайного вагона (троллейбуса) на линию после перерыва в движении, предусмотренного расписанием, если техническое состояние трамвайного вагона (троллейбуса) не позволяет возобновить движение на линии.

Случай возврата трамвайного вагона (троллейбуса) по технической неисправности оформляется Актом на возврат трамвайного вагона (троллейбуса) (Приложение 2).

2. Возврат по технической неисправности не учитывается, если выбывший из движения трамвайный вагон (троллейбус) заменен резервным без нарушения расписания движения, при этом акт на неисправность составляется.

3. Общее число случаев возврата трамвайных вагонов (троллейбусов) по технической неисправности за отчетный период определяется путем суммирования количества таких случаев за каждый календарный день отчетного года по данным Журнала учета возвратов трамвайных вагонов (троллейбусов) в депо (Приложение 3).

4. Учет случаев возврата по технической неисправности ведется в поездо-случаях, независимо от количества единиц подвижного состава, входящих в поезд.

5. Учету подлежат все случаи опозданий, простоев, возвратов трамвайных вагонов (троллейбусов). Каждый случай выбытия из движения отмечается диспетчером или другим ответственным работником по месту случая в путевом листе и в ведомости исполненного движения, старшим (центральным) диспетчером, с указанием во всех документах причин и продолжительности простоя и времени отправления трамвайного вагона (троллейбуса) в депо.

V. Порядок расследования возвратов трамвайных вагонов (троллейбусов) по технической неисправности

1. Возврат трамвайного вагона (троллейбуса) по технической неисправности производится с разрешения старшего (центрального) диспетчера.

2. Каждый случай возврата трамвайного вагона (троллейбуса) с линии по технической неисправности с указанием его продолжительности диспетчер конечной станции регистрирует в суточной ведомости (рапорте), которая по окончании отчетных суток передается старшему (центральному) диспетчеру.

3. При устранении неисправности на трамвайном вагоне (троллейбусе) на линии линейный слесарь или мастер (бригадир) технической помощи, производящий работы, делает запись о характере неисправности и выполненных им работ с указанием места возникшей неисправности, а так же времени начала и окончания работ в книге поезда и в сменном журнале.

4. При направлении неисправного трамвайного вагона (троллейбуса) в депо, диспетчер конечной станции по заявке линейного слесаря выдает водителю неисправного трамвайного вагона (троллейбуса) аварийное предписание с указанием причины возврата и заданного режима движения при следовании в депо. Запись о причине возврата делается также в книге поезда и путевом листе. Если неисправность трамвайного вагона (троллейбуса) возникла на линии, аварийное предписание выдается мастером (бригадиром) технической помощи или слесарем, прибывшим для определения причин неисправности.

5. При прибытии неисправного трамвайного вагона (троллейбуса) в депо аварийное предписание сдается диспетчеру по выпуску.

6. Трамвайный вагон (троллейбус), возвратившийся в депо по технической неисправности, сдается водителем работнику депо согласно инструкции, разработанной в депо.

7. Полный материал расследования возврата трамвайного вагона (троллейбуса) с линии должен содержать:

техническое заключение о причине возврата с предоставлением, в необходимых случаях, эскиза детали, имевшей повреждение (Приложение 4);

объяснения (рапорт) работников, причастных к случаю возврата;

при необходимости, приказ (распоряжение) по депо с указанием причин, вызвавших возврат трамвайного вагона (троллейбуса), а также мероприятия по предупреждению повторных случаев.

8. На основании технических заключений возвратов по технической неисправности производится анализ случаев отказов в работе узлов и агрегатов трамвайных вагонов (троллейбусов) и руководством трамвайного (троллейбусного) депо составляются мероприятия, в которых указываются меры по их устранению и предупреждению.

VI. Порядок учета выполнения расписания движения и оценки рейсов

1. Движение трамвайного вагона (троллейбуса) с момента выхода из депо (парка) осуществляется в соответствии с поездными расписаниями или оперативным указанием, отраженным в путевом листе.

2. Учет выполнения расписания движения ведется по рейсам.

3. Плановым количеством рейсов считается количество рейсов, установленных расписанием.

4. Процент выполнения расписания движения устанавливается как отношение количества фактически выполненных рейсов по расписанию и пробегу к плановому количеству рейсов, предусмотренных расписанием.

При выпуске на линию трамвайных вагонов (троллейбусов) сверх плана плановое количество рейсов соответственно увеличивается.

При работе по увеличенному или неограниченному пробегу (отмена расписания) плановое количество рейсов исчисляется исходя из фактически выполненных рейсов.

5. Учет выполненных рейсов производится диспетчерами конечных станций маршрутов по времени фактического прибытия трамвайного вагона (троллейбуса) на конечную станцию маршрута с учетом отметок или сообщений диспетчеров противоположных конечных станций, а также линейных ревизоров движения промежуточных контрольных пунктов.

6. Нулевые рейсы из депо (парка) и в депо (парк) считаются выполненными по расписанию только в том случае, если трамвайный вагон (троллейбус) прибыл из депо (парка) или отправлен с конечной станции в депо во время, предусмотренное расписанием движения.

Водителям разрешается прибыть из депо на конечную станцию, имеющую обгонные пути, не более чем на 5 минут раньше времени, указанного в расписании.

7. Рейс считается выполненным по расписанию:

если трамвайный вагон (троллейбус) отправился с конечной станции, проследовал контрольные пункты и прибыл на другую конечную станцию во время, указанное в расписании или с отклонением от него плюс 2 минуты (опоздание) или минус 1 минута (нагон). На маршрутах с интервалом движения менее 3 минут допускается отклонение от расписания плюс-минус 1 минута;

если трамвайный вагон (троллейбус) отправлен диспетчером по заданному времени пробега и выполнил это время;

если трамвайный вагон (троллейбус) проследовал от одной конечной станции до другой конечной станции без отметок о нарушении им расписания.

Если при одностороннем регулировании трамвайный вагон (троллейбус) возвратился с опозданием, то считается выполненным по расписанию 1 рейс.

Если же при этом зарегистрировано несвоевременное проследование или прибытие трамвайного вагона (троллейбуса) на противоположную конечную станцию, оба рейса считаются выполненными с нарушением расписания.

8. Рейс считается выполненным по пробегу, если трамвайный вагон (троллейбус) выполнил заданное время пробега в случаях:

движения по обходному направлению в связи с заранее предусмотренным перекрытием;

движения по измененному направлению при усилении движения;

если трамвайный вагон (троллейбус) направлен в укороченный рейс для его постановки в расписание;

неблагоприятных метеорологических условий (гололед, ливень и т.д.)- при переходе маршрута на работу с увеличением времени пробега и при отмене расписания.

9. Рейсы считаются выполненными с нарушением расписания, если:

водитель независимо от причин прибыл из рейса на конечную станцию с отклонением от времени свыше допустимого;

водитель независимо от причин следовал через контрольные пункты с отклонением свыше допустимого по времени от расписания или от времени, соответствующего заданному пробегу;

водитель хотя и прибыл на конечную станцию своевременно, но достиг этого путем самовольного сокращения маршрута или изменения пути следования;

водитель не выполнил заданного диспетчером времени пробега;

трамвайный вагон (троллейбус) отправился в рейс с конечной станции несвоевременно по вине бригад;

трамвайный вагон (троллейбус) прибыл из депо (парка) на конечную станцию с отклонением по времени свыше допустимого.

10. По приказу старшего (центрального) диспетчера в исключительных случаях движение может производиться по увеличенному, а также неограниченному времени пробега.

11. Диспетчеру конечной станции предоставляется право отправлять трамвайные вагоны (троллейбусы) вне расписания по установленному времени пробега в следующих случаях:

при возврате трамвайного вагона (троллейбуса) после "заказа", командировки, простоя;

при опоздании трамвайного вагона (троллейбуса) более 2 минут из депо или очередного рейса;

при выполнении регулировочных мероприятий за счет сокращения продолжительности стоянки, отстоя, перерыва в работе трамвайного вагона (троллейбуса) (с согласия поездной бригады).

12. Работа по установленному времени пробега на маршруте в целом вводится при выбытии из расписания, недовыпуске более 1/3 части предусмотренных в расписании трамвайных вагонов (троллейбусов).

13. При прибытии трамвая (троллейбуса) на конечную станцию диспетчер станции производит отметку установленной формы в путевом листе, записывает время прибытия и отправления в станционной ведомости. В путевом листе записывается время отправления.

Временем прибытия на конечную станцию считается время прихода трамвая (троллейбуса) на остановочный пункт конечной станции. Если на конечной станции стоит один или несколько трамвайных вагонов (троллейбусов), временем прибытия считается время остановки за последним трамвайным вагоном (троллейбусом) в пределах границ станции.

14. Временем отправления трамвайного вагона (троллейбуса) от конечной станции считается:

время отправления трамвайного вагона (троллейбуса) от этой конечной станции, если посадка и высадка пассажиров совмещены;

время отправления трамвайного вагона (троллейбуса) с пункта посадки пассажиров, если посадка и высадка разобщены;

если пункт высадки и посадки пассажиров находится за пределами территории конечной станции, временем прибытия считается время прибытия на территорию конечной станции, а временем отправления - отправление с территории конечной станции.

15. Временем прибытия трамвайного вагона (троллейбуса) на контрольный пункт считается время прибытия на остановочный пункт

соответствующего наименования, а при его отсутствии – моментом времени проследования перекрестка (середины транспортного узла).

16. Отсутствие отметки в путевом листе или сообщение ревизора движения о прохождении поездом контрольного пункта с нарушением расписания движения расценивается диспетчером конечной станции как своевременное прохождение этого пункта.

При этом ревизор движения лично или через диспетчера конечной станции предупреждает водителя о допущенном нарушении расписания.

17. В случаях, когда время прибытия трамвайного вагона (троллейбуса) фиксируется контрольными часами, отсутствие отметки этих часов расценивается как невыполнение расписания.

18. При посылке трамвайного вагона (троллейбуса) под "заказ" все рейсы, заданные по расписанию, падающие на время выполнения "заказа", засчитываются как выполненные по пробегу.

19. При направлении трамвайного вагона (троллейбуса) на укороченный рейс или по измененному направлению движения диспетчер конечной станции обязан произвести соответствующую запись в путевом листе водителя и станционной ведомости.

Приложение 1
к Методическим рекомендациям по проведению
анализа исполненного движения на маршрутах
городского электрического транспорта

ЖУРНАЛ УЧЕТА ПОТЕРЬ ЛИНЕЙНОГО ВРЕМЕНИ

Лист 1

дата	депо	маршрут	Выпуск (ед.)						Вагоно(машино)-часы (час)		Пробег (км)		Рейсы (количество)			Регу-ляр-ность	Выручка (т.руб.)		
			Утренний "пик"		Вечерний "пик"		Среднесуточный												плюс (+)
			план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	из них забраковано	(%)	план	факт	минус (-)
1.04		1																	
2003	1	3																	
		5																	
	Итого по депо																		
1.04	2	2																	
2003		4																	
	Итого по депо																		
	Итого по организации																		
2.04		1																	
2003	1	3																	
		5																	
	Итого по депо																		
	Итого за 2 дня																		
2.04	2	2																	
2003		4																	
	Итого по депо																		
	Итого за 2 дня																		
2.04	Итого по организации																		
2003	Итого по организации за 2 дня																		

Дата	Депо	Маршрут	Опоздание из депо						Простои (до 1 часа)						Возврат (более 1 часа)						Недовыпуск					
			по технике		по бригаде		итого		по технике		по бригаде		итого		по технике		по бригаде		итого		по технике		по бригаде		итого	
			К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)	К-во	Время (час, мин)
1.04 2003	1	1																								
		3																								
		5																								
	Итого по депо																									
1.04 2003	2	2																								
		4																								
	Итого по депо																									
	Итого по организации																									
2.04 2003	1	1																								
		3																								
		5																								
	Итого по депо																									
	Итого за 2 дня																									
2.04 2003	2	2																								
		4																								
	Итого по депо																									
	Итого за 2 дня																									
2.04 2003	Итого по организации																									
	Итого по организации за 2 дня																									

дата	депо	маршрут	Задержки движения														ИТОГО		ИТОГО по всем причинам		Перевод в доли часа
			по ДТП		по энергоснабжению						сход с рельсов										
					по вине водителя		по вине энергохозяйства		посторонние организации		по вине водителя		по вине службы пути		прочие причины						
			К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	К-во	час,мин	
1.04 2003	1	1																			
		3																			
		5																			
	Итого по депо																				
1.04 2003	2	2																			
		4																			
	Итого по депо																				
	Итого по организации																				
2.04 2003	1	1																			
		3																			
		5																			
	Итого по депо																				
	Итого за 2 дня																				
2.04 2003	2	2																			
		4																			
	Итого по депо																				
	Итого за 2 дня																				
2.04 2003	Итого по организации																				
	Итого по организации за 2 дня																				

Примечание. Заполнение ведется по каждому дню, нарастающим итогом по каждому депо и организации только после проверки работниками Службы движения станционных ведомостей исполненного движения и отчетов старшего(центрального) диспетчера

Приложение 2
к Методическим рекомендациям по проведению анализа исполненного движения на маршрутах городского электрического транспорта

А К Т № _____

«____» _____ 20__ г

на возврат в депо № ___ с линии трамвайного вагона (троллейбуса) по технической неисправности

(передается диспетчеру депо)

Водителю _____ (Ф И О)

Маршрут № _____
Трамвайный вагон (троллейбус) № _____,имеющий неисправности
_____
_____
_____
_____

в _____ час _____ мин направлен в депо через пункты _____
_____
_____

с соблюдением следующих мер безопасности _____
_____
_____

со скоростью _____ км/час
(буксировка или своим ходом)

Диспетчер _____(Ф И О)

Линейный слесарь _____(Ф И О)

Приложение 3
к Методическим рекомендациям
по проведению анализа исполненного
движения на маршрутах городского
электрического транспорта

ЖУРНАЛ УЧЕТА

возвратов трамвайных вагонов (троллейбусов) с линии по технической неисправности по депо № _____

№	Дата	Время		Предварительная причина возврата по акту на возврат диспетчера конечной станции	Действительная причина возврата	Виновные лица, допустившие возврат	Принятые меры	Примечание
		Начало простоя	Окончание простоя					
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Приложение 4
к Методическим рекомендациям по проведению анализа исполненного движения на маршрутах городского электрического транспорта

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
на возврат трамвайного вагона (троллейбуса)
по технической неисправности

Дата «____»_____20__ г. Время _____

Тип трамвайного вагона (троллейбуса) _____
Инвентарный номер _____
Заводской номер _____
Пробег с начала эксплуатации _____
Сведения о проведенных ремонтах:
1. _____ Дата_____пробег_____
2._____Дата_____пробег_____
3._____Дата_____пробег_____
Указание точного места на линии и условий, при которых произошел случай возврата _____
_____

Техническое заключение о причинах возврата _____
_____
_____

Мероприятия по предупреждению и устранению причин, вызвавших возврат по технической неисправности _____
_____
_____

Главный инженер депо _____
(Ф.И.О.)
«_____» _____ 20__ г.

Заключение службы подвижного состава (производственно-технического отдела)_____
_____

Начальник СПС (ПТО) _____
(Ф.И.О.)
«_____» _____ 20__ г.

gost.e-ecolog.ru