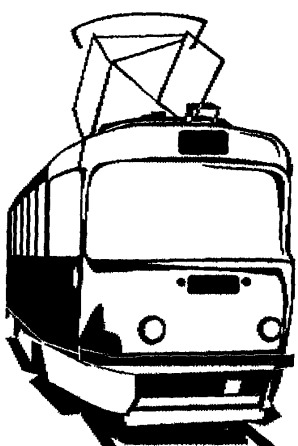
Правительство Москвы
Управление транспорта и связи города Москвы
Государственное унитарное предприятие «Мосгортранс»

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ



Москва 2003 г.

gost.e-ecolog.ru

Правительство Москвы
Управление транспорта и связи города Москвы
Государственное унитарное предприятие «Мосгортранс»

Утверждаю:

Первый заместитель
Генерального директора
ГУП «Мосгортранс»



_____ В.Н. Прохоров
«__11__» _____11_____ 2003 г.

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ

Согласовано:

Главный технический инспектор
Горкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства
_____ Н.А. Хохлов
«__4__» _____11_____ 2003 г.

Москва 2003 г.

«Издательство Центрорггрудавтотранс»
Москва, Спартаковский пер. 26, стр. 5
Телефон: 261-83-31, факс: 267-23-66
E-mail: gost.e-ecolog.ru
gost.e-ecolog.ru
Издательская лицензия ИД № 01659
Подписано в печать 24.12.03 Заказ 128 Тираж 2650

© Составление «Издательство Центрорггрудавтотранс»

Содержание

Общие положения 5
Водитель должен знать 7
Обязанности 9
Общие требования безопасности 14
Водителю трамвая запрещается 14
Водитель трамвая имеет право 15
Ответственность водителя трамвая 15
Оценка работы водителя 16
Перечень приложений 16
Приложение 1. Подготовка и повышение квалификации водителей 18
Приложение 2. Обязательство 21
Приложение 3. Инструкция по эксплуатации трамвая 22
Приложение 4. Перечень обязательных объявлений при работе с микрофоном 36
Приложение 5. Памятка водителю по работе с автоинформатором 38
Приложение 6. Инструкция водителя при работе на подвижном составе, оборудованном автоматизированной системой контроля проезда (АСКП) 40
Приложение 7. Инструкция по сцепке и буксировке трамвайных вагонов . 42
Приложение 8. Правила пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве 48
Приложение 9. Правила по охране труда на городском электротранспорте 54
Приложение 10. Типовая инструкция по охране труда для водителя трамвая, работающего на регулярных городских линиях 58
Приложение 11. Инструкция по контролю за работой водителя на линии, учету и оценке рейсов 63
Приложение 12. Памятка водителю транспортного средства ГУП "Мосгортранс" по предупреждению террористических актов на подвижном составе 67
Приложение 13. Порядок действий при возникновении дорожно-транспортного происшествия 68
Приложение 14. Правила проезда стрелочных переводов трамвая 69
Приложение 15. Рекомендации по рациональному расходованию электроэнергии 72
Приложение 16. Рекомендации по отоплению салона 73
Приложение 17. Требования по противопожарной безопасности 74
Приложение 18. Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформления его результатов 76
Приложение 19. Инструкция о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств 78

1. Общие положения

1.1. Настоящая должностная инструкция определяет права и обязанности водителя трамвая.

1.2. В должностной инструкции используются следующие понятия и сокращения:

1.2.1. "Трамвай", "Трамвайный вагон":- транспортное средство, передвигающееся по рельсовым путям, приводимое в движение тяговыми электрическими двигателями, получающими электроэнергию через специальный токоприемник от контактного провода, предназначенное для перевозки пассажиров.

1.2.2. "Трамвайный маршрут" – установленный в процессе организации перевозок пассажиров путь следования трамвая между начальным и конечным пунктами.

1.2.3. "Опасные участки" – участки трамвайного пути, проезд на которых сопряжен с повышенным риском вовлечения в дорожно-транспортные происшествия, либо повышенной тяжестью их последствий: участки, движение по которым связано с существенным изменением режимов движения; участки, на которых установлены или должны быть установлены предупреждающие дорожные знаки или проведены иные организационно-технические мероприятия.

1.2.4. "Культура обслуживания пассажиров" – состояние и экипировка салона, работа с микрофоном, реагирование водителя на обращение к нему пассажиров, внешний вид водителя и т.п.

1.2.5. "Работодатель" – юридическое лицо (организация), вступившее в трудовые отношения с работником.

1.2.6. "Работники администрации" - руководящий персонал предприятия.

1.2.7. "Линейный работник ГУП "Мосгортранс" – работник государственного унитарного предприятия "Мосгортранс" по должностной инструкции связанный с организацией и осуществлением безопасного движения подвижного состава на маршрутах автобуса, трамвая, троллейбуса.

1.2.8. "Линейный работник Службы движения" – работник Службы движения ГУП "Мосгортранс", контролирующий соблюдение установленных правил безопасности эксплуатации подвижного состава.

1.2.9. "Нулевой рейс" - пробег трамвая от депо до конечной станции маршрута или от конечной станции до депо.

1.2.10. "Оборотный рейс" – пробег вагона (поезда) от одной конечной станции маршрута до другой и обратно.

1.2.11. "Экипировка" – обеспечение выпускаемого на линию подвижного состава съемным оборудованием, запасными частями, инструментом, материалами и документацией.

1.2.12. ПТЭ – правила технической эксплуатации.

1.2.13. ПТЭЭП – правила технической эксплуатации электроустановок потребителей.

1.2.14. ПБ – межотраслевые правила по охране труда (правила безопасности) при эксплуатации электроустановок;

1.2.15. ЦДП – центральный диспетчерский пункт.

1.2.16. ПДД – правила дорожного движения.

1.2.17. ЦУП – центр управления производством.

1.2.18. ДТП – дорожно транспортное происшествие.

1.2.19. АСКП – автоматизированная система контроля проезда.

1.3. Основной задачей водителя трамвая, работающего на регулярных городских маршрутах, является перевозка пассажиров с соблюдением графика движения в соответствии с расписанием и обеспечение безопасной перевозки пассажиров.

Основным рабочим местом водителя при работе на линии является трамвай.

При работе на линии водитель трамвая обязан, учитывая состояние трамвайного пути, условия движения и необходимость выполнения графика движения, применять способы и приемы вождения, способствующие безопасности движения, сохранности подвижного состава, обеспечению необходимого уровня удобств и комфортабельности проезда для пассажиров.

1.4. К работе водителем трамвая допускаются лица не моложе 20 лет, имеющие водительское удостоверение на право управления трамваем, группу электробезопасности не ниже 3, признанные медицинской комиссией годными для работы на трамвае и прошедшие стажировку на пассажирском трамвае в установленном объеме (Приложение 1). Стажировка производится при наличии у стажера временного водительского удостоверения, выданного ГАИ МВД.

Для управления трамвайным поездом необходима специальная подготовка (стажировка с оформлением допуска).

1.5. Приём на работу, перемещение и увольнение водителя, поощрения за труд и дисциплинарные взыскания производятся работодателем.

1.6. Водитель трамвая при поступлении на работу проходит вводный инструктаж и первичный инструктаж на рабочем месте по охране труда, а повторный инструктаж по охране труда не реже одного раза в три месяца.

1.7. Водитель трамвая подчиняется непосредственно начальнику маршрута (узла), выполняет требования директора, его заместителя по перевозкам, начальника отдела эксплуатации, диспетчера парка, заместителя начальника маршрута (узла), руководителя ремонтной зоны, участка, а при работе на линии – водителя-наставника, диспетчера конечной станции, работников Службы движения, ревизоров по безопасности движения, сотрудников милиции.

1.8. Водитель проходит ежедневные медицинские осмотры. Водитель, не прошедший в установленный срок медицинского обследования, к работе на линии не допускается. Водитель трамвая обязан пройти обучение и проверку знаний по "ПТЭЭП и ПБ при эксплуатации электроустановок напряжением до 1000 В".

1.9. Водитель допускается к самостоятельной работе на линии после стажировки, длительность которой зависит от типа трамвая и стажа его работы. (Приложение 1).

1.10. Молодой водитель приказом по депо закрепляется за определенным маршрутом сроком на двенадцать месяцев, а по окончании этого срока может быть переведен на другой маршрут депо.

1.11. Режим рабочего времени и времени отдыха водителя трамвая определяется месячным графиком и суточным нарядом по выпуску трамваев на линию и не может превышать нормы, установленной Правительством Российской Федерации.

1.12. Водитель, с его согласия, может привлекаться для участия в ремонте закреплённого за ним трамвая в соответствии с приказом работодателя.

1.13. Водитель обязан в соответствии с учебными планами предприятия и в целях совершенствования своих знаний и навыков посещать инструктивные технические занятия и курсы повышения квалификации. Для работы на новой модели трамвая проходит дополнительное обучение.

1.14. Работа водителя на линии контролируется диспетчером конечной станции, диспетчером по организации движения, контролером пассажирского транспорта, водителем - наставником, начальником узла (маршрута) и его заместителем, работниками отделов эксплуатации и безопасности движения ГУП «"Мосгортранс».

Водитель при работе на линии должен иметь при себе и предъявлять для контроля работникам администрации (или их уполномоченным), работникам ГАИ и представителям Московского отделения Ространсинспекции:

- удостоверение на право управления транспортным средством;
- полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства;
- путевой лист установленной формы с отметками о допуске транспортного средства и водителя к работе, времени начала и окончания работы, наименования маршрута и др.;
- лицензионную карточку;
- книжку водителя;
- график движения;
- билетно-учетный лист.

1.15. При поступлении на работу водителю выдается на руки настоящая инструкция, и он подписывает обязательство о её выполнении (Приложение 2).

1.16. Основные требования и особенности работы водителя трамвая изложены как в последующих разделах инструкции, так и в приложениях, которые являются неотъемлемой частью настоящей должностной инструкции (приложения перечислены в разделе 9). Ссылки на приложения приводятся в тексте инструкции.

1.17. Дополнения и изменения инструкции во время её действия вносятся приказом по ГУП "Мосгортранс" и доводятся до сведения водителей.

2. Водитель должен знать:

2.1. Устройство и ПТЭ трамвая, технические характеристики трамвая, нормы расхода смазочных материалов, запасных частей, принцип работы основных агрегатов и систем трамвая, способы определения и устранения неисправностей в объёме работ, указанных в разделе 2 "Инструкции по эксплуатации трамвайного вагона" (Приложение 3).

2.2. ПДД.

2.3. Технику управления трамвайным вагоном.

2.4. Трассы маршрутов депо, профиль трамвайного пути, особенности и опасные участки маршрута, расположения конечных станций, обслуживающих маршруты депо.

2.5. Места с интенсивным движением транспорта и пешеходов, расположение светофоров, пешеходных переходов, дорожных знаков и дорожной разметки, расположение спецчастей и криволинейных участков трамвайного пути и контактной сети, порядок их проезда, состояние трамвайного пути.

2.6. Способы обнаружения и устранения неисправностей трамвая, возникающих во время его эксплуатации (по установленному перечню).

2.7. Порядок вызова техпомощи, подачи заявки на ремонт и оформления возврата трамвая в депо по техническим отказам.

2.8. Порядок работы с микрофоном, перечень обязательных объявлений (Приложение 4).

2.9. Порядок работы с диктофоном - автоинформатором и информационной системой оповещения пассажиров (Приложение 5).

2.10. Порядок работы на подвижном составе, оборудованном автоматизированной системой контроля проезда (АСКП) (Приложение 6).

2.11. Порядок сцепки и буксировки трамвайных вагонов (Приложение 7).

2.12. Действующие формы оплаты проезда в наземном городском пассажирском транспорте общего пользования в г. Москве.

2.13. Способы связи с оперативным персоналом управления движением и работниками депо (устанавливается депо) (тел. №№ _____).

2.14. Порядок оформления путевых листов, билетно-учетных документов.

2.15. Особенности эксплуатации трамвая в осенне-зимних условиях.

2.16. Правила пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве (Приложение 8).

2.17. Основные требования "Правил по охране труда на городском электротранспорте" (Приложение 9), а также типовую инструкцию по охране труда для водителя трамвая (Приложение 10).

2.18. Инструкцию по контролю за работой водителя на линии, учёту и оценки рейсов (Приложение 11).

2.19. Порядок действий при ликвидации задержек движения на маршрутах электротранспорта.

2.20. Памятку водителю транспортного средства ГУП "Мосгортранс" по предупреждению террористических актов на подвижном составе (Приложение 12).

2.21. Порядок действий при ДТП (Приложение 13).

2.22. Водителю, работающему на трамвае модели КТМ - тормозные режимы вагонов 71-608К, 71-608КМ.

2.23. Правила проезда стрелочных переводов трамвая (Приложение 14).

2.24. Инструкцию по охране труда при маневровых работах на территории депо.

2.25. Рекомендации водителю трамвая по рациональному расходованию электроэнергии (Приложение 15) и инструкцию по отоплению салона (Приложение 16).

2.26. Правила внутреннего трудового распорядка.

2.27. Приказы и указания по трамвайному депо и ГУП "Мосгортранс", относящиеся к работе водителя и доведенные до него.

2.28. Рекомендации по противопожарной безопасности (Приложение 17).

2.29. Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством и оформления его результатов (Приложение 18).

2.30. Инструкцию о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств (Приложение 19).

2.31. Порядок подготовки и повышения квалификации водителей городского пассажирского транспорта (Приложение 1).

2.32. Расположение постов и отделений милиции в районах прохождения маршрута (Приложение 20). (Вклеивается в депо).

2.33. Местонахождение лечебных учреждений (травмопунктов, поликлиник, родильных домов, больниц) ближайших к прохождению маршрута (Приложение 21). (Вклеивается в депо).

2.34. Настоящую должностную инструкцию.

3. Обязанности

Водитель обязан:

3.1. Прибыть на работу в трамвайное депо или на конечную станцию к указанному в наряде сроку одетым опрятно и по погоде, имея при себе служебное и водительское удостоверения, книжку водителя, удостоверение о проверке знаний ПТЭЭП и ПБ при эксплуатации электроустановок с напряжением до 1000 В, а работающих по медицинским показателям в очках - иметь очки, а водитель со стажем до 1-го года - книжку молодого водителя.

В случае невозможности выйти на работу водитель обязан заблаговременно предупредить диспетчера депо или начальника маршрута.

3.2. Получить у диспетчера депо путевой лист, расписание движения по маршруту, другие путевые документы, проверить наличие подписей диспетчера и мастера по выпуску, расписаться в регистрационном журнале.

3.3. Пройти в соответствии с установленным порядком на предприятии предрейсовый медицинский осмотр, получить в путевом листе отметку о допуске к работе.

3.4. Получить инструмент, посадочные талоны, диктофон и фонограмму на соответствующий маршрут. Записать номера посадочных талонов в билетно-учётный лист. При работе трамвая с АСКП руководствоваться Приложением 6.

3.5. Проверить работу освещения, громкоговорящей связи, компостеров, турникета и валидатора, экипировку трамвая.

3.6. Проверить комплектность и исправность инструмента, состояние салона, внешний вид и техническое состояние трамвая (Приложение 3).

3.7. Расписаться (при отсутствии неисправностей) в путевом листе о приемке трамвая в технически исправном состоянии, предъявить путевой лист охране и выехать из депо.

3.8. В случае неисправности трамвая сообщить об этом дежурному по выпуску или начальнику смены ЦУП, диспетчеру и сделать заявку на ремонт. В дальнейшем выполнять распоряжения диспетчера или ответственного за организацию выпуска трамваев.

3.9. На 1-м км "нулевого рейса" обратить внимание на работу агрегатов и систем трамвая согласно инструкции по эксплуатации трамвая. При выявлении неполадок устранить их с соблюдением требований охраны труда самому, не нарушая расписания, или вызвать техническую помощь. Сообщить диспетчеру депо и действовать по его указанию.

3.10. При возврате в депо по технической неисправности (с разрешения механика техпомощи или бригадира маршрута, начальника ЦУП) поставить трамвай

на запасной путь и представить его в отдел технического контроля, оформить заявку в ЦУП и поступить в распоряжение мастера заявочного ремонта.

В случае, если ремонт трамвая производится без участия водителя, после оформления заявки на ремонт поступить в оперативное распоряжение диспетчера предприятия и по его указанию продолжить работу на линии на другом технически исправном трамвае.

3.11. Движение "нулевым рейсом" осуществлять в соответствии с расписанием и схемой маршрута. При следовании "нулевым рейсом" производить посадку и высадку пассажиров на всех остановочных пунктах маршрута, если это предусмотрено расписанием.

3.12. Поддерживать скорость движения по маршруту согласно расписанию в соответствии с состоянием трамвайных путей и проезжей части, погодными условиями, не нарушая ПДД.

3.13. При движении по маршруту производить остановку трамвая для высадки и посадки пассажиров на всех остановочных пунктах, указанных в схеме маршрута.

3.14. Снизить скорость движения при подъезде к остановочному пункту с таким расчетом, чтобы остановка трамвая была произведена плавно.

3.15. Если остановочный трафарет размещен на мачте или на тросе – остановить трамвай не доезжая 2-х м. до него; если на остановочном павильоне - остановиться серединой кузова против павильона (поезд, работающий по системе - серединой первого вагона); если на здании – серединой кузова первого вагона против указателя.

3.16. Открывать при посадке и высадке пассажиров все двери. Следить за посадкой и высадкой. Обеспечить вход через передние двери пассажиров с детьми, детей в возрасте до 10 лет, беременных женщин, инвалидов, престарелых. При работе трамвая с АСКП руководствоваться Приложением 6.

3.17. Иметь в наличии в течение всей рабочей смены посадочные талоны и производить их продажу на остановочных пунктах в количестве, требуемом пассажирами.

3.18. При организованной очереди на остановке посадку производить через задние двери, а при работе с АСКП – только через переднюю.

3.19. Объявлять перед отправлением трамвая по микрофону название следующей остановки, а при подъезде к ней - повторить ее название. При работе диктофона включать его при подъезде к остановке.

3.20. Начинать движение трамвая от остановки, убедившись, что высадка и посадка пассажиров закончена, и двери трамвая закрыты.

3.21. Вести себя с пассажирами вежливо и предупредительно, требовать от пассажиров соблюдения "Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами и автобусами) в г. Москве" (Приложение 8).

3.22. При длительной вынужденной остановке трамвая вне остановочного пункта по требованию пассажиров обеспечить их безопасный выход из трамвая через переднюю дверь, руководствуясь при этом разделом 12 "Остановка и стоянка" ПДД.

3.23. При конфликте с пассажиром обратиться к работнику милиции или линейному работнику ГУП "Мосгортранс".

3.24. Напоминать пассажирам по микрофону о своевременном приобретении и компостировании посадочных талонов, о необходимости не забывать свои вещи и сообщать водителю об обнаруженных в салоне оставленных и подозрительных предметах, руководствуясь перечнем обязательных объявлений при работе с микрофоном (Приложение 4).

3.25. Остановить трамвай при неисправности трамвайного пути, контактной сети и сообщить диспетчеру конечной станции. Предупредить водителя следующего за ним трамвая. Опустить (оттянуть) токоприемник. Выяснить причину остановки встречного или впереди идущего трамвая. Если последует просьба водителя, оказать помощь.

Отбуксировать, при необходимости, неисправный вагон на ближайший запасной путь с соблюдением требований инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов (Приложение 7).

3.26. *Произвести остановку трамвая: при поступлении сигнала из салона от* пассажиров или кондуктора (один звонок-остановка по требованию, несколько звонков - экстренная остановка); при переходе трамвайного пути слепыми и подаче сигнала тростью; по требованию работников милиции, ГАИ, линейных работников ГУП "Мосгортранс"; в случаях, предусмотренных ПДД.

3.27. Предъявлять по требованию работников, перечисленных в п.3.26 (при предъявлении ими своего служебного удостоверения) свое удостоверение на право управления транспортным средством, книжку водителя, лицензионную карточку, график движения, билетно-учетный лист, полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, путевой лист.

3.28. Допускать нахождение в кабине водителя во время движения трамвая: водителя-наставника, начальника маршрута (узла) или его заместителя, стажера (если он вписан в путевой лист).

3.29. Останавливать трамвай при внезапном толчке и стуке по корпусу, резком колебании контактных проводов, срабатывании сигнала отрыва токоприемника от контактного провода. В случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, применять экстренное торможение.

3.30. Включать полностью освещение салона трамвая в вечернее и ночное время, при плохой видимости. Соблюдать в холодное время тепловой режим в салоне при работе на линии, предусмотренный инструкцией (Приложение 16).

3.31. Сообщить о вынужденной длительной остановке на линии диспетчеру конечной станции, диспетчеру депо, линейным работникам Службы движения ГУП "Мосгортранс":

- о характере неисправности и техническом состоянии трамвая;
- о скоплении транспорта, дорожно-транспортном происшествии, аварийной ситуации, несчастном случае и т.п.;
- о повреждении трамвайного пути или контактной сети, в том числе и по его вине, сообщить время, место (адрес), номер маршрута и вагона;
- об отсутствии напряжения в сети;
- о внезапном заболевании.

При прибытии на конечную станцию написать объяснение о причине задержки.

3.32. Осмотреть после каждого оборотного рейса салон и технологические отсеки трамвая с целью выявления посторонних предметов. Проверить состояние

колесных пар, тормозной системы, сцепных приборов, токоприемника, наличие песка в песочнице, исправность компостеров. При необходимости очистить маршрутные указатели и подножки от грязи, снега и льда.

При выявлении неисправности, нарушающей безопасность движения, поставить трамвай на запасной путь, доложить диспетчеру, вызвать слесаря или техническую помощь.

При обнаружении подозрительных предметов действовать согласно "Памятке водителя транспортного средства ГУП "Мосгортранс" по предупреждению террористических актов на подвижном составе" (Приложение 12).

3.33. Обнаруженные в салоне забытые вещи пассажиров, не представляющие опасности, сдать диспетчеру конечной станции, подписав акт на их прием.

3.34. В случае оставления трамвая при длительной стоянке на линии принять меры, исключающие использование трамвая посторонними лицами, взять с собой сумку с посадочными талонами и выручкой от их продажи.

3.35. При оперативном переключении трамвая для работы на другом маршруте установить соответствующие маршрутные указатели.

3.36. При внезапном заболевании сдать диспетчеру конечной станции путевой лист, выручку от продажи посадочных талонов, не реализованные посадочные талоны, другую путевую документацию. Поставить трамвай на разворотном круге. Направиться в лечебное учреждение.

3.37. По окончании работы на линии получить отметку диспетчера конечной станции в путевом листе об отправлении трамвая в депо.

3.38. При смене на линии:

3.38.1. Смена водителей производится только на конечной станции, под контролем диспетчера конечной станции, с отметкой в путевом листе. В исключительных случаях на одном из контрольных пунктов маршрута в присутствии и под контролем ответственного лица, назначенного приказом директора депо по согласованию со Службой движения ГУП "Мосгортранс".

3.38.2. Запрещается передавать трамвай водителю, находящемуся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или с признаками сильной усталости (определяемыми визуально), а также водителю, Ф.И.О. и таб. № которого не вписаны в путевой лист (об этом сдающий смену водитель обязан немедленно доложить диспетчеру станции и начальнику маршрута (узла) или наставнику).

3.38.3. Водитель, пришедший на смену, предъявляет диспетчеру водительское удостоверение, удостоверение о проверке знаний ПТЭЭП и ПБ при эксплуатации электроустановок с напряжением до 1000 В, книжку водителя. Водитель со стажем работы до одного года - книжку молодого водителя.

3.38.4. При приемке и сдаче смены водители проходят обязательный медицинский осмотр у лица, назначенного приказом директора предприятия и имеющего соответствующее разрещение на право медицинского освидетельствования, с отметкой в путевом листе.

3.38.5. Водитель, сдающий трамвай, независимо от записи в бортовом журнале, обязан устно сообщить сменщику замеченные неисправности и повреждения подвижного состава, отмеченные в течение смены, о состоянии пути и контактной сети на маршруте, о работе громкоговорящей установки, компостеров, освеще-

ния и отопления салона (в зимний период), о полученных им распоряжениях, в частности, по режиму вождения, расписаться в путевом листе о сдаче смены.

3.38.6. При обнаружении неисправностей на трамвае водителю воспрещается откладывать устранение их до передачи смены.

3.38.7. Неисправности, обнаруженные при смене, должны быть устранены сдающим и принимающим смену водителями с соблюдением требований Инструкции по охране труда и технике безопасности, должностной инструкции.

3.38.8. Если неисправности силами водителей устранить нельзя, то водитель, принимающий смену, должен сообщить об этом диспетчеру станции, обратиться к линейному слесарю или вызвать техническую помощь.

3.38.9. Водитель, принимающий смену, обязан получить от водителя, сдающего смену, путевой лист, бортовой журнал, билетно-учетный лист и сумку с выручкой и остатками посадочных талонов, полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, лицензионную карточку, сделав соответствующие записи в каждом документе о приемке трамвая, расписание и закрепленный за подвижным составом инструмент.

3.38.10. Запрещается производить смену в пути без разрешения уполномоченных на это должностных лиц (п. 3.38.1).

3.38.11. При отсутствии смены водитель обязан заявить об этом диспетчеру станции и по его требованию сделать дополнительный оборотный рейс.

3.39. При обнаружении в пути неисправности трамвая принять меры к ее ликвидации. При этом выполнять только тот объем работ по ремонту, который предусмотрен инструкцией по эксплуатации трамвая (Приложение 3). В случае невозможности устранить неисправность собственными силами вызвать техническую помощь.

Если неисправность не угрожает безопасности движения и не повлечет дальнейшего повреждения трамвая, возвратиться в депо самостоятельно, получив подпись слесаря или диспетчера конечной станции в путевом листе.

3.40. При задержке движения, вызванной неисправностью контактной сети, сообщить диспетчеру конечной станции или электродиспетчеру.

3.41. Перед въездом в депо остановить трамвай и вместе с работником охраны убедиться в отсутствии в салоне вагона посторонних лиц, забытых вещей и подозрительных предметов. Проверить громкоговорящую установку, турникет, компостеры и очистить их.

3.42. После прибытия в депо предъявить трамвай для осмотра и приемки его на хранение мастеру, получить его роспись в путевом листе и расписаться самому о сдаче трамвая, пройти послерейсовый медицинский осмотр. При наличии неисправностей сделать запись в бортовом журнале, сдать инструмент, микрофон и диктофон, бортовой журнал, путевой лист, расписание, другие путевые документы диспетчеру.

3.43. После смены сдать кассиру отдела сборов выручки сумму денег от реализации посадочных талонов по установленной форме.

3.44. При работе с АСКП (Приложение 6):

- отключить питание и снять УКПБ;
- подсчитать денежную выручку от продажи посадочных талонов;

- сдать диспетчеру под роспись УКПБ и БСК выхода, а кассиру службы доходов денежную выручку от продажи посадочных талонов и остатки посадочных талонов.

3.45. Присутствовать в обязательном порядке при пересчете сданной выручки.

3.46. При ДТП сообщить диспетчеру конечной станции и трамвайного депо. Действовать в соответствии с Приложением 13. Явиться в парк для разбора причин ДТП в день происшествия или на следующий день утром.

3.47. Поддерживать чистоту в кабине водителя. При загрязнении, очищать маршрутные указатели и государственные номерные знаки.

3.48. Выбирать наиболее экономичный и эффективный режим вождения трамвая, отвечающий грамотной технической эксплуатации. Руководствоваться "Рекомендациями по рациональному расходованию электроэнергии" (Приложения 15).

3.49. Находясь по наряду в резерве, руководствоваться указаниями диспетчера.

3.50. В холодное время года соблюдать инструкцию по отоплению салона (Приложение 16).

3.51. Принимать участие в подготовке закрепленного трамвая к работе в осенне-зимний период.

3.52. Во время стажировки молодого водителя руководствоваться Приложением 1.

4. Общие требования безопасности

4.1. Соблюдать нормы, правила и инструкции по охране труда.

4.2. Применять правильно коллективные и индивидуальные средства защиты от неблагоприятных условий труда.

4.3. При несчастном случае на производстве, признаках заболевания и ситуации, при которой создается угроза жизни и здоровью людей, сообщать непосредственному начальнику.

4.4. Соблюдать "Правила охраны труда на городском электротранспорте" (Приложение 9) и требования, непосредственно связанные со спецификой работы водителя трамвая.

4.5. При работе на линии:

4.5.1. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости должны быть включены фары дальнего или ближнего света, освещение салона.

4.5.2. При возникновении загорания на трамвае, руководствоваться "Рекомендациями по противопожарной безопасности" (Приложение 17).

4.6. Находясь в ремонтной зоне действовать по указаниям бригадира, соблюдать трудовую дисциплину и требования охраны труда.

5. Водителю трамвая запрещается:

5.1. Управлять трамваем в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

5.2. Движение по территории депо и на линии с открытыми дверями.

5.3. Во время движения продавать посадочные талоны, курить и принимать пищу.

5.4. Приближаться на остановке к впереди стоящему трамваю на ровном участке ближе 15 метров, на подъёме и спуске – ближе 60 метров.

5.5. Во время движения допускать в кабину посторонних лиц, разговаривать во время движения с посторонними лицами.

5.6. Производить высадку и посадку пассажиров вне зоны остановки, за исключением случая, предусмотренного п. 3.22.

5.7. Производить смену на линии без разрешения уполномоченных на это должностных лиц.

5.8. Вывешивать и устанавливать в кабине постороннюю информацию и предметы, не предусмотренные заводом изготовителем и парком. Во время движения пользоваться радиоприемником, магнитофоном и сотовым телефоном, не оборудованным устройством "ХЭНДЗ-ФРИ".

5.9. Курить на территории депо и в производственных помещениях, кроме специально отведенных для этого мест.

6. Водитель трамвая имеет право:

6.1. Настаивать на отмене распоряжений, противоречащих правилам дорожного движения , охраны труда и пожарной безопасности.

6.2. Требовать при привлечении к ремонту трамвая ознакомления с безопасными приемами труда и инструктирования по охране труда.

6.3. Закончить работу, если продолжительность смены, исключая время перерывов, более установленной трудовым законодательством нормы.

6.4. Требовать ознакомления с особенностями и условиями работы при переводе на новый маршрут.

6.5. Ограничивать вход пассажиров в трамвай в связи с его переполнением. (Предупреждением по микрофону, закрытием дверей).

6.6. Проверять оплату проезда пассажирами на конечном пункте. (При закрытых дверях, кроме передней).

6.7. Требовать выдачи на руки экземпляра настоящей должностной инструкции.

7. Ответственность водителя трамвая

7.1. Водитель несёт ответственность:

7.1.1. За не обеспечение по его вине, при работе на линии:

- безопасности пассажиров трамвая и пешеходов, находящихся на пути движения управляемого им трамвая;
- выполнения рейсов, предусмотренных расписанием;
- исправности и сохранности закреплённого трамвая, инвентаря, диктофона и другого имущества, инструмента и документации;
- сохранности выручки, посадочных талонов.

7.1.2. За несоблюдение трудовой дисциплины.

7.1.3. За перерасход по его вине электроэнергии.

7.1.4. За невыполнение требований безопасности, изложенных в разделе 4 настоящей должностной инструкции.

7.1.5. За утерю служебного и водительского удостоверения.

7.1.6. За несвоевременную сдачу путевого листа, полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, другой путевой документации.

7.1.7. За самовольный возврат технически исправного трамвая с линии в депо.

7.1.8. За использование трамвая не по назначению.

7.1.9. За невыполнение или не надлежащее выполнение своей должностной инструкции.

8. Оценка работы водителя

8.1. Качество работы водителя трамвая оценивается следующими критериями:

- соблюдением расписания движения;
- отсутствием брака в работе на линии;
- состоянием трудовой и линейно-транспортной дисциплины;
- отсутствием нарушений должностной инструкции;
- уровнем выполнения задания по продаже посадочных талонов (при его наличии);
- культурой обслуживания пассажиров;
- содержанием закрепленного трамвая и его сохранностью при работе на линии.

8.2. Движение считается регулярным и рейсы не бракуются, если отклонение по времени при выполнении рейса не превышает 2-х минут нагона и 2-х минут опоздания (Приложение 11).

8.3. Браком в работе водителя трамвая являются потери линейного времени по причине опоздания прибытия из депо на конечную станцию более 6-и минут, простоя трамвая на линии более 10-и минут, возврат в депо с выбытием из движения.

8.4. Состояние трудовой и линейно-транспортной дисциплины считается оптимальным при соблюдении водителем правил внутреннего трудового распорядка, требованиями должностной инструкции, отсутствием ДТП, претензий сотрудников милиции, замечаний линейных работников ГУП "Мосгортранс", соблюдением сохранности и правил содержания трамвая и закрепленного имущества.

8.5. Выполнение установленного задания оценивается соответствием размера фактически сданной выручки от продажи пассажирам посадочных талонов к размеру установленного задания, наличием экономии электроэнергии (Приложение 15).

8.6. Содержание и сохранность закрепленного трамвая определяется умелым вождением, грамотной технической эксплуатацией и бережным к нему отношением.

9. Перечень приложений

1. Подготовка и повышение квалификации водителей.
2. Форма обязательства.
3. Инструкция по эксплуатации трамвая.
4. Перечень обязательных объявлений при работе с микрофоном.
5. Памятка водителю по управлению автоинформатором.
6. Инструкция водителя при работе на подвижном составе, оборудованном автоматизированной системой контроля проезда (АСКП).
7. Инструкция по сцепке и буксировке трамвайных вагонов.
8. Правила пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в г. Москве.

9. Правила по охране труда на городском электротранспорте.

10. Типовая инструкция по охране труда для водителя трамвая, работающего на регулярных городских линиях.

11. Инструкция по контролю за работой водителя на линии, учету и оценке рейсов.

12. Памятка водителю транспортного средства ГУП "Мосгортранс" по предупреждению террористических актов на подвижном составе.

13. Порядок действий при возникновении дорожно - транспортного происшествия.

14. Правила проезда стрелочных переводов трамвая.

15. Рекомендации по рациональному расходованию электроэнергии.

16. Рекомендации по отоплению салона.

17. Требования по противопожарной безопасности.

18. Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством и оформления его результатов.

19. Инструкция о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств.

Приложение 1
к должностной инструкции
водителя трамвая

Подготовка и повышение квалификации водителей

(Извлечения из «Положения по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей городского пассажирского транспорта», утв. приказом по ГУП «Мосгортранс», № 152 от 08.04.97).

1. Общая часть

1.1. Водители трамвая по окончании обучения сдают экзамены в ГАИ МВД на право получения водительского удостоверения, после чего проводится стажировка.

1.2. Стажировка - совместная работа установленной продолжительности опытного водителя (в дальнейшем тексте - наставник, шеф) и молодого водителя на городских регулярных пассажирских линиях (в дальнейшем тексте – ученик, стажер, подшефный), проводимая в депо.

1.3. К работе с учеником допускаются наиболее опытные и дисциплинированные водители.

1.4. Молодой водитель закрепляется для стажировки за определенным водителем и маршрутом приказом по депо, о чем он (стажер) уведомляется. Наставник, стажирующий молодого водителя, несет при работе со стажером полную ответственность за соблюдение правил безопасности вождения и за сохранность трамвая.

1.5. Стажировка проводится на учебных трамваях, на той марке, на которой молодой водитель в дальнейшем будет работать самостоятельно.

1.6. Стажировка осуществляется на учебном трамвае, оборудованном двойным управлением, а также зеркалами заднего вида ученика и стажирующего водителя. На учебном трамвае должны быть установлены опознавательные знаки спереди и сзади в виде равностороннего треугольника белого цвета (сторона 300 мм) с каймой красного цвета (ширина каймы 30 мм), в которой вписана буква «У» черного цвета.

1.7. Стажеру выдается «Карточка молодого водителя». При отсутствии у него карточки или водительского удостоверения он к работе в этот день не допускается.

2. Продолжительность стажировки

2.1. Молодые водители трамвая стажируются 246 часов.

2.2. Водители трамвая, имеющие удостоверение, но не работавшие в качестве водителей более одного года, допускаются к управлению после подтверждения в аттестационной комиссии предприятия теоретических знаний и практических навыков вождения в объеме требований квалификационной характеристики по ранее присвоенной квалификации. Водители трамвая стажируются на маршруте в течение 70 – 140 часов.

(Конкретная продолжительность стажировки устанавливается аттестационной комиссией в зависимости от стажа работы и срока перерыва в работе по специальности).

2.3. Первые 5 смен работы в часы «пик» с 7 до 9 час. 30 мин. и с 16 до 20 час. управлять подвижным составом должен наставник. Указанные часы не входят в общее время стажировки молодого водителя.

2.4. Последние 5 смен из установленного периода стажировки осуществляются по выходам и расписанию. (При этом рейсы за опоздание не бракуются).

3. Проведение стажировки

3.1. Наставник допускает стажера к работе, если он указан в наряде на данный день и при нем имеется соответствующее удостоверение и табель с указанием маршрута и фамилии стажирующего водителя. Стажер должен начинать и заканчивать работу одновременно с наставником и беспрекословно выполнять все его распоряжения по работе.

3.2. Фамилия стажера вносится в путевой лист, выдаваемый наставнику. В путевом листе проставляется по нарастающей количество отработанных смен. Рейсы за опоздание не бракуются. Продолжительность смены стажера определяется графиком работы стажирующего, который отмечает ежедневно начало и окончание работы своего подшефного. Путевой лист заверяется также подписями диспетчеров конечной станции или депо в зависимости от окончания работы.

3.3. Шеф на маршруте постоянно наблюдает за работой стажера, подсказывая ему правильные решения при осложнении дорожной обстановки. Он обязан взять на себя управление подвижным составом при появлении угрозы возникновения аварии или несчастного случая.

3.4. Наставник ежемесячно вносит фактически отработанное время на линии в «карточку работы молодого водителя» или в «удостоверение стажера-водителя» и отвечает за правильное их ведение.

3.5. Качество работы проверяется начальником узла, водителем-наставником, общественным водителем-наставником, работником БД.

3.6. По окончании срока стажировки наставник даёт письменное заключение в «карточке работы молодого водителя» или «удостоверении стажера-водителя» о готовности его к самостоятельной работе на линии.

4. Работа на линии

4.1. Молодые водители после окончания учебного комбината закрепляются за одним маршрутом на 12 месяцев.

4.2. За 5 смен до истечения срока закрепления молодой водитель под руководством водителя-наставника стажируется на всех маршрутах узла.

4.3. Молодые водители закрепляются за определенным технически исправным трамваем. В путевом листе на время закрепления ставится штамп «закреплен за маршрутом».

4.4. Для ознакомления с маршрутом делается 1-3 оборотных рейса. В путевом листе делается запись, что молодой водитель направляется на стажировку для ознакомления с маршрутами.

4.5. Первые 5 смен самостоятельной работы молодому водителю рейсы не бракуются.

4.6. В целях обеспечения безопасности движения и быстрейшего приобретения молодыми водителями опыта самостоятельной работы запрещается:

- переключать с маршрута на маршрут в течение времени, указанного в п.4.1;
- закреплять за пригородными маршрутами;
- привлекать к сверхурочной работе в течение первых 6-ти месяцев.

5. Повышение квалификации

5.1. Переподготовка водителей проводится только в учебно - курсовом комбинате ГУП «Мосгортранс». Повышение профессионального мастерства водителей осуществляется не реже одного раза в год по существующим учебным планам и программам ежегодных занятий с водителями. Сведения о прохождении курса занятий и сдаче зачетов заносятся в личное дело водителя.

Водитель, не сдавший зачет, не допускается к самостоятельной работе на линии и переводится с его согласия на другие работы. При невозможности перевода он подлежит увольнению в соответствии с действующим законодательством о труде.

5.2. Снижение и восстановление квалификации водителя решается в каждом отдельном случае директором депо по представлению квалификационной комиссии (в зависимости от знаний водителя, его линейной и трудовой дисциплины, срока лишения прав, времени предыдущей переподготовки и т.д.).

Приложение 2
к должностной инструкции
водителя трамвая

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Должностную инструкцию водителя трамвая ГУП «Мосгортранс» изучил и обязуюсь выполнять

Водитель _____
(фамилия, имя, отчество и табельный номер)

_____

трамвайного депо _____

Дата _____ Подпись _____

Примечание:

1. При прекращении работы в качестве водителя, инструкция должна быть возвращена начальнику маршрута.
2. Настоящее обязательство сдается в отдел кадров и хранится в личном деле водителя.

Приложение 3
к должностной инструкции
водителя трамвая

Инструкция по эксплуатации трамвая

1. Вводная часть

Эксплуатация трамвая должна осуществляться в соответствии с действующими «Правилами технической эксплуатации трамвая», «Правилами охраны труда на городском электротранспорте» (Приложение 9), «Правилами дорожного движения» и с учетом требований соответствующих разделов «Должностной инструкции водителя трамвая».

2. Приемка поезда в депо

2.1. При приемке поезда, кроме указанного в должностной инструкции, проверяется наличие ключей от дверей кабины и шкафа с предохранителями, набора исправных плавких предохранителей электрической цепи, диэлектрических перчаток с непросроченным сроком испытания, оранжевого сигнального жилета, комбинированных рукавиц, реверсивной рукоятки.

2.2. При внешнем осмотре поезда проверяется:

- целостность и чистота стекол кабины и салона;
- наличие зеркала заднего вида, щеток стеклоочистителей, фар, колпачков габаритных фонарей, сигналов поворота, стоп-сигналов,
- состояние токоприемника, предохранительного устройства, поручней и подножек дверей, ступенек для подъема на крышу вагона;
- положение фальшбортов, крышек, кожухов электрических аппаратов и их замков;
- состояние сцепных приборов;
- исправность и регулировка всех четырех приводов барабанного тормоза (тормозная тяга исправна и подсоединена к рычагу привода, рычаги ручного оттормаживания опущены на всех приводах, указатели регулировки стоят против риски «Заторможено»);
- исправность и регулировка рельсового тормоза на обеих тележках (*зазор* между башмаком рельсового тормоза и головкой рельса должен быть 8-12 мм на вагоне УКВЗ; (вагон 71-608К, 71-608КМ)10-12 мм на вагоне «Татра»);
- исправность колесных пар;
- положение заслонок, регулирующих подачу нагретого воздуха от ускорителя и двигатель-генератора в салон (*на вагонах «Татра»*).

2.3. В салоне проверяется:

- наличие «Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве»;
- запас и состояние песка в песочницах;
- исправность плафонов, поручней, оконных рам, сидений, пола, крышек люков;
- чистота сидений, поручней, окон, пола;
- отсутствие выступающих предметов (гвоздей, шурупов и т.д.);

- исправность компостеров и наличие динамиков звукоусилительной установки;
- наличие буксировочного сцепного прибора со штырями (буксировочная сцепка);
- исправность кнопки аварийного тормоза.

2.4. В кабине водителя проверяется:

- положение реверсора (должен стоять в нейтральном положении) и рубильника аккумуляторной батареи (на вагоне «Татра» - должен быть отключен);
- легкость хода и отсутствие заеданий педалей (ходовой и тормозной на вагоне «Татра») или рукоятки контроллера водителя (на вагоне УКВ3);
- регулировка положения сидения;
- наличие и исправность плавких предохранителей и автоматических выключателей электрических цепей (некалиброванные, перегоравшие и неисправные предохранители заменить);
- положение выключателей на пульте (выключатель «Разрыв поезда» должен быть включен, а выключатели «Разрыв провода», «Тормоз», «Аварийное передвижение» и «Задний пульт» - выключены);
- наличие контрольных ламп, рукояток выключателей управления, знака аварийной остановки, реверсора, ломика для ручного перевода стрелок, противооткатного упора, исправное состояние отопления салона и кабины;
- наличие солнцезащитного козырька, 2-х огнетушителей и аптечки.

2.5. Проверяется состояние аккумуляторных батарей. Включаются рубильники аккумуляторных батарей (под вагоном) и рубильник в кабине (на вагоне «Татра»). Напряжение аккумуляторной батареи по вольтметру должно быть не ниже, 20 вольт на вагоне «Татра» и 21 вольта на вагоне УКВ3.

Состояние батареи проверяется выключением на 2-3 секунды рельсового тормоза (при этом напряжение не должно быть ниже 17 вольт).

2.6. Плавно поднимается токоприемник (на пульте вагона «Татра» должна загореться лампочка «Напряжение сети», на пульте вагона УКВ3 напряжение в контактной сети показывается киловольтметром).

На вагоне «Татра» включить цепь управления, поставив выключатель «Управление» в положение 2, и, после запуска двигатель-генератор, установить его в положение 1.

На вагоне УКВ3 поставить в положение «включено» при включенном рубильнике аккумуляторной батареи QS выключатели цепей управления SA1, SA2. разъединитель цепей управления, принудительно включить реле KV с помощью выключателя "QF2", включается в работу статический преобразователь напряжения.

После подачи напряжения проверяется:

- работа звонка, зуммера, освещение кабины и салона, аварийного освещения салона, калорифера, фар, сигналов поворота, габаритных фонарей, отопления салона, стеклоочистителей, звуковой сигнализации из салона в кабину водителя, звукоусилительной установки, песочниц;
- работа рельсового тормоза от кнопок «Экстренный тормоз», педали безопасности и тормозной педали или рукоятки контроллера (Проверка работы рельсовых тормозов должна проводиться двумя лицами: включает тормоз одно лицо, а второе лицо - водитель, наблюдает за надежностью и синхронностью включения тормоза на обеих тележках),
- исправность привода (соленоидов) барабанного тормоза

На вагоне «Татра» опускается токоприемник, включается реверсор в ходовое положение, нажимается кнопка «Проезд моечной машины» и пусковая педаль. Лампы «Тормоз 1» и «Тормоз 2» должны погаснуть (на поезде, работающем по системе многих единиц, гаснут также лампы «Тормоз 2-го вагона»).

На вагоне УКВЗ рукоятка контроллера водителя (КВ) переводится в положение М, при этом вагон растормаживается и сигнальные лампы «Соленоиды» должны погаснуть. Далее при переводе рукоятки КВ с позиции Т3 на позицию Т4, сигнальная лампа «Серводвигатель» должна загореться и погаснуть, сигнальные лампы «Соленоиды» должны загореться. При переводе рукоятки КВ с позиции Т4 на ТР проверяется срабатывание всех четырех рельсовых тормозов, при этом лампы «Соленоиды» должны гореть.

- работа двигатель-генератора. На вагоне «Татра» при поднятом токоприемнике и включенной цепи управления, отключается рубильник аккумуляторной батареи и по вольтметру проверяется напряжение, которое должно повыситься на 2-4 вольта.

- работа статического преобразователя напряжения на вагоне УКВЗ - при отключенном рубильнике аккумуляторной батареи стрелка амперметра должна отклоняться влево.

2.7. Особенности приемки вагонов «Татра», работающих по системе многих единиц:

- проверяется наличие и исправность всех элементов соединения вагонов (сцепные приборы, междувагонные кабели, дополнительный межвагонный трос и сетка);

- производится включение и проверка работы поезда с обоих вагонов.

2.7.1. На первом вагоне выключатели «Разрыв поезда» и «Разрыв провода», «Тормоз» поставить в положение «Выключено». Убедиться в наличии на пульте контрольных ламп: «Двери 2», «Тормоз 2-го вагона», «Ускоритель 2», «ЛС-2».

2.7.2. На 2-м вагоне:

- включить рубильник аккумуляторной батареи;

- убедиться в надежности закрепления опущенного токоприемника;

- реверсор поставить в нейтральное положение;

- включить выключатели «Разрыв поезда», «Разрыв провода», «Тормоз», и остальные выключатели;

- тормозную педаль поставить на защелку (в противном случае не будет эффективного торможения реостатным и барабанным тормозами);

- включить освещение салона и внешнее освещение вагонов (в темное время суток),

- закрыть замок в двери кабины водителя;

- проверить исправность кнопки аварийного тормоза.

3. Выезд из депо

3.1. Перед выездом из ремонтной зоны (осмотровой канавы) выйти из вагона и убедиться, что под поездом и в опасной близости от него нет людей, фальшборты закрыты, на рельсах нет посторонних предметов, на крыше вагона нет людей, выездные ворота открыты и зафиксированы, путь следования свободен. Громко объявить: «Вагон (вагоны) №__ на пути №__ трогается». Войдя в кабину, подать звуковой сигнал, включить контроллер на первую позицию и тут же вернуть в ну-

левое положение с таким расчетом, чтобы вагон (вагоны) получил толчок, но остался на месте. При отсутствии тревожных криков, вновь включить двигатели. Скорость движения трамвая по осмотровым канавам и в негабаритных местах не должна превышать 3 км/час, а по территории депо -5 км/час.

3.2. При следовании из депо нулевым рейсом проверить исправность тормозов, отсутствие посторонних шумов и стуков, плавность набора скорости и плавность торможения реостатным тормозом, величину тока выбега (должен быть в пределах 30-60 ампер).

(При выявлении лысок на бандажах колесных пар, произвести по прибытии на конечную станцию запись в бортовой журнал и заверить подписью диспетчера).

3.3. Для проверки состояния барабанного тормоза вагона «Татра» необходимо набрать скорость 5-10 км/час, отпустить пусковую педаль и выключить цепь управления. Вагон затормаживается барабанным тормозом и тормозной путь должен составить 1-3 метра.

На вагоне УКВЗ рукоятку КВ поставить на позицию Т4 и сразу же перевести на позицию Т3 или нажать кнопку дотормаживания. Вагон затормаживается барабанным тормозом и тормозной путь должен составить 1-3 метра.

3.4. Для проверки реостатного тормоза вагона «Татра» следует набрать скорость 10-15 км/час, отпустить пусковую педаль и сразу поставить тормозную педаль на защелку. Поезд затормозится реостатным тормозом, при снижении скорости до 3-5 км/час включается барабанный тормоз. Тормозной путь должен быть в пределах 3-6 метров, а тормозной ток по амперметру в конце торможения должен составить 360 ампер.

На вагоне УКВЗ, после разгона до скорости 10-15 км/час, следует поставить рукоятку КВ поочередно в положения Т1, Т2, Т3. Вагон затормозится реостатным тормозом и при низких скоростях вступает в действие барабанный тормоз. Тормозной путь должен быть в пределах 3-6 метров, тормозной ток по амперметру в конце торможения должен составить 220-230 А.

3.5. Для проверки рельсового тормоза вагон «Татра» разогнать до скорости 15-20-км/час и, посыпая рельсы песком, нажать тормозную педаль до отказа. Поезд затормозится рельсовым и реостатным тормозами, при снижении скорости до 3-5 км/час включится барабанный тормоз. Тормозной путь должен быть в пределах 2-4 метров.

Вагон УКВЗ следует разогнать до скорости 15-20 км/час и, посыпая рельсы песком, нужно поставить рукоятку КВ на позицию ТР. Поезд затормозится рельсовым и реостатным тормозами с дотормаживанием барабанным тормозом. Тормозной путь должен быть также в пределах 2-4 метров.

3.6. Опробование тормозов производится без пассажиров в установленном приказом по депо участке «нулевого рейса».

4. Работа на линии

4.1. Отправление поезда с конечной станции производить по зеленому сигналу станционного светофора, а при его отсутствии или неисправности - по сигналу диспетчера станции.

4.2. Останавливать поезд, кроме случаев, предусмотренных «Правилами дорожного движения», а также указанных в должностной инструкции:

- перед неправильно переведенной стрелкой или неплотно прилегающими перьями стрелки;

- во избежание наезда на какой-либо предмет, находящийся на пути;

- если на междупутье во время разъезда двух трамвайных поездов оказался человек;

- при всяком внезапном толчке и стуке, резком колебании проводов, сходе вагонов с рельсов, тревожных криках пассажиров или прохожих;

- при следовании по внутренней кривой негабаритных участков трамвайных путей для пропуска встречных вагонов 71-608 К, 71-608 КМ (УКВЗ).

4.3. В случае необходимости выйти хотя бы на короткое время (на конечной станции или в пути) следует затормозить поезд барабанным (стояночным) тормозом, убедиться, что поезд надежно удерживается на месте. Снять и взять с собой съемную рукоятку реверсора, отключить цепь управления, одеть сигнальный жилет, закрыть дверь кабины на замок. (В темное время суток оставить включенным внутреннее и внешнее освещение).

На уклоне поставить противооткатный упор (башмак) со стороны спуска на подъеме - под заднее колесо, на спуске - под переднее.

4.4. Секционные изоляторы, троллейбусные пересечения, последовательные контакты автоматических стрелок и другие места контактной сети, где происходит разрыв силовой цепи, следует проезжать с выключенными тяговыми двигателями, которые следует выключить за 2-3 сек. места разрыва силовой цепи.

4.5. Под троллейбусными пересечениями скорость движения не должна превышать 15 км/час, а под мостами и путепроводами - 10 км/час.

4.6. При неисправности контактной сети (если неисправность позволяет проехать с опущенным токоприемником) водителю, вагона Т-3 действовать следующим образом:

- приняв меры предосторожности, подать свой поезд назад от места повреждения на расстояние 20-30 метров, необходимое для разгона;

- разогнать поезд и проехать неисправный участок контактной сети с опущенным токоприемником.

На поезде, работающем по системе многих единиц (с двумя токоприемниками), предварительно опустить токоприемник на втором вагоне.

4.7. При обрыве контактного провода и падении его на землю необходимо:

- остановить поезд;

- дождаться следующего сзади поезда и поручить его водителю наблюдение за поездами и контактным проводом;

- сообщить по телефону об аварии старшему диспетчеру;

- до прибытия аварийно-восстановительной бригады, работников ГАИ, милиции или Службы движения, проследить, чтобы никто не подходил к упавшему проводу ближе 5 метров.

Предупредить водителей проходящего транспорта об опасности.

4.8. В случаях скопления поездов (задержки движения, дорожно-транспортные происшествия и др.) затормозить поезд и начать движение с места остановки лишь после удаления стоявшего впереди поезда на расстояние не менее 60 метров.

4.9. Во время дождей и снегопадов внимательно наблюдать за путями, если спецчасти и кривые занесены грунтом или засыпаны снегом -продолжать движение только после расчистки путей.

По путям, залитым водой или покрытым мокрым снегом, скорость движения не должна быть выше 5 км/час. При уровне воды или мокрого снега свыше 100 мм остановить поезд и сообщить об этом по телефону центральному диспетчеру.

4.10. В случае схода поезда с рельсов до прибытия технической помощи необходимо:

- затормозить вагон стояночным тормозом;

- высадить пассажиров из поезда, при необходимости принять меры к остановке встречных и вслед идущих поездов и по оказанию медицинской помощи пострадавшим;

- сообщить по телефону диспетчеру о случившемся;

- не производить постановку вагона на рельсы до прибытия бригады скорой технической помощи.

(Движение поездов по соседнему пути может осуществляться только по разрешению центрального диспетчера со скоростью не свыше 5 км/час. с предварительной проверкой возможности беспрепятственного и безопасного проследования мимо сошедшего с рельсов поезда).

4.11. При отсутствии тока в силовой цепи выключить тяговые двигатели и затормозить трамвай. Если другие поезда движутся нормально, то отсутствует электрический контакт в цепи прохождения тока:

а) токоприемник либо не касается контактного провода, либо стоит под обесточенном (изолированным) участком контактной сети (изолятор пересечение с троллейбусными проводами).

На уклоне следует растормозить вагон из кабины водителя. На горизонтальных участках выводить поезд из-под изолятора следует с помощью буксировки. (Запрещается растормаживание вагона на уклонах с помощью рычагов ручного оттормаживания).

б) колеса поезда стоят на слое сухого снега или песка. Не открывая двери вагона, выключить все высоковольтные цепи, опустить токоприемник, одеть сигнальный жилет, открыть переднюю дверь, выйти и расчистить путь.

в) контактный провод обледенел и изолирован от токоприемника. (Это обычно бывает зимой в утренние часы). Отбить лед на контактном проводе ударами токоприемника по проводу.

г) отгорела клемма главного провода у токоприемника. Вагон берется на буксир.

4.12. На каждом перегоне на вагоне Т-3, Т7-В5 контролировать исправность двигатель - генератора и реостатного тормоза по показаниям вольтметра и амперметра.

При работающем двигатель - генераторе вольтметр должен показывать 24-26 вольт. Во время движения выбегом амперметр должен показывать 30-60 ампер. Отсутствие тока выбега свидетельствует об отказе реостатного тормоза.

В этом случае водитель должен немедленно остановить поезд, пользуясь барабанным и при необходимости рельсовым тормозами. После устранения неисп

равности продолжить работу. При невозможности ее устранить-высадить пассажиров и следовать буксиром до ближайшего запасного пути или депо.

На вагоне УКВЗ исправность статического преобразователя напряжения и реостатного тормоза контролируется на перегоне по показаниям амперметров (показывающих величины зарядного тока и токов двух групп тормозных контуров).

Во время движения вагона УКВЗ выбегом стрелка амперметров тормозных контуров должна находиться на нулевой отметке.

4.13. При заболевании в пути следования и невозможности продолжать управление трамваем, сообщить об этом диспетчеру или водителю поезда, следующего сзади.

Водитель сзади следующего трамвайного вагона обязан высадить пассажиров из обоих поездов, взять на буксир поезд заболевшего водителя и довести его до запасного пути. При необходимости вызвать скорую помощь заболевшему водителю и о случившемся сообщить по телефону диспетчеру.

4.14. Передавать управление поездом (при внезапном заболевании/ разрешается только водителю-сменщику, указанному в наряде депо, водителю-стажеру, указанному в путевом листе, водителю-наставнику, закрепленному за маршрутом /при наличии у них водительских удостоверений).

5. Безопасность движения на линии

5.1. Особую осторожность проявлять в следующих случаях:

- при подъезде к остановочному пункту и отправлении от него;
- когда вблизи трамвайных путей находятся дети;
- при проезде участков с близким (к трамвайным путям) расположением тротуаров, зданий и т.п.;
- проезде мимо стоящих трамвайных вагонов и нерельсовых транспортных средств;
- при движении по участкам, где производятся путевые или дорожные работы, работы на контактной сети, вблизи опор.

5.2. Соблюдать между своим вагоном и движущимся трамвайным поездом следующие дистанции:

- при скорости 20 км/час – 60 м;
- при скорости более 20 км/час – 120 м;
- при подъемах и спусках свыше 0,040 % - 200 м.

Приближаться к впереди стоящему поезду на расстояние не менее 15 м на ровном участке и не менее 60 м на подъемах и спусках более 40 %.

Подъезжать к впереди стоящему поезду на расстояние 3-х метрах разрешается на конечных станциях, на сдвоенных остановочных пунктах, при скоплении большого количества поездов и по разрешению диспетчера по организации движения, при этом необходимо остановить поезд за 15 метров.

5.3. Максимальная скорость движения трамваев не должна превышать 60 км/час.

5.4. Движение по кривым участкам пути должно совершаться с осторожностью и скоростью, обеспечивающей безопасное движение, но не более 15 км/час при радиусе кривой до 50 метров; не более 20 км/час при радиусе кривой от 51 до 75 метров; не более 25 км/час при радиусе кривой от 76 до 100 метров и не более

30 км/час - при радиусе кривой свыше 100 метров, по отстойно-разворотному кругу - 5 км/час;

Вход в кривую следует осуществлять с выключенными тяговыми двигателями. Вновь включать тяговые двигатели следует после прохождения середины кривой.

При негабаритных кривых преимущественное право проезда предоставляется водителю, движущемуся по внешней кривой.

5.5. При проезде кривых, вблизи которых могут находиться другие транспортные средства, люди, ограждения производства дорожных работ и. др., учитывать следующие особенности:

- увеличение выноса угла вагона «Татра» с наружной стороны кривой на 0,6 метра и свеса середины вагона с внутренней стороны кривой на 0,4 метра;

- увеличение выноса угла вагона УКВЗ модели 71-608К на 1,9 м;

- в начале поворота вынос передней части вагона меньше, чем задней, в середине поворота вынос передней и задней частей вагона одинаковы, а при выезде из кривой самый большой вынос - у передней части вагона;

- чаще всего столкновения происходят в тех случаях, когда помеха движения расположена в начале кривой.

5.6. Приближаясь к встречному поезду, необходимо посмотреть налево и при наличии движущегося в сторону путей транспортного средства или пешехода, снизить скорость движения до пределов безопасности и приготовиться к немедленному торможению.

5.7. При проезде мимо стоящих трамвайных вагонов (на остановочных пунктах и на перегоне), мостах и путепроводах скорость движения должна быть не более 15 км/час. При проезде мест, где на соседнем пути или проезжей части дороги (вблизи пути) производятся какие-либо работы или находится автовышка по ремонту контактной или осветительной сети, или какие-либо другие препятствия, могущие вызвать аварию или несчастный случай, водитель должен предварительно остановиться, а затем проследовать этот участок со скоростью 5 км/час.

5.8. Если впереди поезда на пути или междупутье находятся люди или нерельсовые транспортные средства (постороннее предметы), выключить тяговые двигатели и приготовиться к торможению.

5.9. Проезд по путевым спецчастям следует осуществлять с выключенными тяговыми двигателями, плавно, без толчков, руководствуясь требованиями, изложенными в Приложении 14.

На железнодорожных переездах, при проезде мимо шествий и воинских частей, на спусках свыше 30° - со скоростью не более 10 км/час

При проезде мест скопления пешеходов, движении назад, прохождении участков, огражденных сигналами снижения скорости (если нет предела ограничения), движении по путям депо, в густом тумане, в метель при плохой видимости, при маневрах и постановке поезда на запасной путь, движении по противошерстным стрелкам, путям, залитым водой или покрытым мокрым снегом - не более 5 км/час.

5.10. При проведении ремонта путей на маршруте соблюдать следующие меры

- подъезжая к месту производства работ, заранее снизить скорость до 10 км/час;

- остановить поезд (по сигналу мастера ремонтных рабочих или сигналиста) на расстоянии не ближе 20 метров от места работ;

- продолжать движение по ремонтируемому участку только по разрешающему сигналу, если путь и рельсы свободны от посторонних предметов (инструменты, грунт, шпалы и т.п.);

- скорость движения по ремонтируемому участку не должна превышать 10 км/час. При наличии указателя «Тихий ход» - не более 5 км/час.

5.11. На однопутных участках (при ремонте путей) быть особенно внимательным и осмотрительным, чтобы избежать столкновения со встречным поездом. При следовании по неправильному (левому) пути необходимо помнить, что движение по левому пути является неожиданностью для водителей нерельсовых транспортных средств и пешеходов, поэтому следует быть особенно осторожным и двигаться со скоростью не более 10 км/ч.

5.12. Если однопутный участок оборудован светофорной сигнализацией, выезжать на данный участок только при наличии разрешающего сигнала.

При неисправности сигнализации или задержке на однопутном участке встречного поезда выезжать на участок нельзя, необходимо сообщить об этом по телефону диспетчеру.

При отсутствии (или неисправности) сигнализации - движение поездов трамвая по однопутному участку устанавливается по жезловой системе.

5.13. Применение реверсирования двигателей для остановки поезда возможно на скорости 5-10 км/час. Для этого необходимо:

- опустить тормозную и пусковую педали в нулевое положение;

- перевести реверсор в нейтральное положение;

- нажав пусковую педаль на I –II позиции, одновременно перевести реверсор в положение «Назад»;

- после остановки вагона немедленно выключить тяговые двигатели (отпустить пусковую педаль в нулевое положение) и затормозить поезд нажатием тормозной педали.

5.14. При внезапном выключении тяговых двигателей вагона Т-3 во время движения на подъеме (обесточение контактной сети, выключение линейного контактора и т.п.) поставить тормозную педаль на защелку и остановить поезд барабанным тормозом.

Если поезд не остановился и движется назад вниз (или остановившийся поезд внезапно начал движение назад), нажать тормозную педаль до отказа, включив рельсовый тормоз. После остановки поезда установить (с помощью пассажиров) противооткатный упор за колесом 2-й колесной пары.

Если при включении рельсового тормоза вагон продолжает движение вниз с уклона, реверсор необходимо перевести в положение «Назад» и, не отпуская тормозной педали, спустить поезд с подъема на реостатном тормозе. (В любых ситуациях цепь управления выключать запрещается).

На вагоне УКВ3, при внезапном выключении, тяговых двигателей во время движения на подъеме, следует поставить рукоятку КВ на позицию Т4 и, после загорания ламп соленоидов, перевести рукоятку КВ на нулевую отметку.

5.15. При невозможности выключать тяговые двигатели (поломка контроллера, приваривание контактов линейного контактора и пр.) немедленно поставить реверсор в нейтральное положение и остановить поезд рельсовым тормозом.

5.16. При внезапной остановке поезда в ночное время на неосвещенной дороге и отсутствии света в вагоне (поломка токоприемника, обесточение и пр.), а также в случае аварии поезда, водитель должен выключить цепь управления, закрыть дверь кабины, установить знак аварийной остановки и отойти на 120 м для остановки следующего поезда.

5.17. При поломке токоприемника его необходимо оттянуть от контактного провода, надежно закрепить и ожидать прибытия скорой технической помощи.

5.18. Если токоприемник зацепился за спецчасти контактной сети и освободить его с помощью оттягивания за веревку невозможно, следует ожидать прибытия бригады скорой технической помощи. (Запрещается подниматься на крышу трамвая).

5.19. В случае неисправности стеклоочистителей в дождливую погоду (или снежную) поезд должен быть возвращен в депо. Движение до депо можно осуществлять со скоростью не свыше 10 км/час.

5.20. Если возникает потребность в движении поезда задним ходом, то перед осуществлением данного маневра убедиться в безопасности движения. Секционные изоляторы и пересечения проходить выбегом при кратковременном опускании пантографа. Если возникает потребность в движении поезда задним ходом, то водитель может производить движение поезда лишь при отсутствии пассажиров в салоне и нахождении на передней по ходу движения площадке линейных работников депо или Службы движения, связанных с движением поездов. Движение поезда «Назад» производить только по его сигналу.

Движение трамвайного вагона по электрифицированному стрелочному переводу задним ходом разрешается только при отключении автоматического управления стрелочного перевода.

6. Движение по путевым стрелкам

6.1. Приближаясь к стрелке, внимательно следить за положением перьев. Если стрелка не перевелась, перевелась неправильно или к рамному рельсу стрелочные перья прилегли неплотно, остановить поезд, сойти с вагона и перевести стрелку вручную «ломиком».

6.2. Скорость движения по пошерстным «сходным» стрелкам не более 15 км/час, а по противошерстным (встречным) - не более 5 км/час. Увеличивать скорость поезда можно только после проезда стрелки последней колесной парой.

6.3. На разъездах, перегонах и в трамвайном депо, где имеются стрелки с постоянной фиксацией одного направления, подавать поезд назад разрешается, когда стрелка пройдена всеми колесными парами поезда.

6.4. Разрешается въезжать на противошерстную (встречную) стрелку после прохода крестовин идущим навстречу поездом.

6.5. Контакты автоматических стрелок проезжать тихим ходом. При левом направлении движения контакт автоматической стрелки следует проходить с включенными двигателями (нажатой кнопкой «стрелка»), при правом направлении дви

жения - накатом. Продолжительность включения кнопки «стрелка» не должна превышать 5 сек.

6.6. При движении вслед за проходящим по автоматической стрелке поездом соблюдать дистанцию и, не доезжая до контактов стрелки, ожидать пока первый поезд всеми колесами пройдет стрелку «во избежание перевода стрелки под колесами переднего или заднего поезда», не выезжать под контакты до прохождения впереди идущим поездом выходных воздушных контактов.

6.7. Не останавливать поезд под контактами автоматических стрелок и блокировок. *Если остановка под контактами неизбежна, немедленно опустить токоприемник, чтобы от длительно протекающего тока не перегорела обмотка стрелочного перевода.*

6.8. При ведении неисправного поезда на буксире по автоматической стрелке (независимо от того, впереди или сзади неисправный вагон) выполнить следующее:

- остановить состав перед стрелкой;
- отключить электрическую цепь стрелки;
- после прохождения состава вновь включить электрическую цепь стрелки.

(Рукоятка рубильника электрической цепи авто-стрелки находится на правой стороне ящика распределительного щитка, находящегося около стрелка на опоре *или стене здания*).

6.9. При движении по стрелкам наблюдать через окна кабины и зеркало заднего вида за правильным движением поезда.

6.10. При выходе из вагона для перевода стрелки вручную одеть сигнальный жилет, соблюдать осторожность и выходить на проезжую часть только убедившись в полной безопасности. Для перевода стрелки пользоваться специальным ломиком, который вставляется на всю глубину пера.

6.11. При выполнении маневров, когда подача вагонов осуществляется задним ходом на сходных (пошерстных) стрелках, необходимо обратиться к работнику путевого хозяйства и с его помощью установить закладной фиксатор в желоб стрелки между пером и рамным рельсом.

7. Движение в неблагоприятных погодных условиях

7.1. *Осенью и зимой в сырую погоду, после мелкого дождя, во время тумана,* при листопаде, сильных морозах, а также в местах сильного загрязнения рельсов *проезжающими нерельсовыми транспортными средствами*, рельсовый путь становится скользким, повышается вероятность буксования и юза колес.

7.2. Перед выездом из депо следует проверить исправность стеклоочистителей, песочниц, наличие в них сухого и чистого песка.

7.3. При работе на линии выбирать скорость с учетом состояния рельсов, остерегаться приближения к впереди идущим трамваям и другим транспортным средствам, избегать резкого торможения (в результате которого может начаться движение с не вращающимися колесами, *юзом*).

7.4. Для предотвращения буксования колесных пар и юза выполнять следующие правила:

- начинать движение поезда на 1-2 ступенях ускорения (позиции контроллера). Если все же началось буксование, следует выключить тяговые двигатели,

подать песок на рельсы и вновь включить двигатели на самых малых ускорениях (1-й или 2-й позициях контроллера);

- при пуске поезда на подъеме обязательно посыпать рельсы песком;

- подъезжая к остановочному пункту, заранее снизить скорость, чтобы избежать резкого торможения. Если торможение начинается на большой скорости, следует обязательно посыпать рельсы песком.

7.5. При возникновении юза (на пульте загорелись тормозные лампы, указывающие на включение барабанного тормоза), выключить барабанный тормоз (опустить в нулевое положение тормозную педаль, нажать и отпустить пусковую педаль) и, посыпая рельсы песком, вновь тормозить с меньшим замедлением.

При возникновении юза на вагоне УКВЗ перевести рукоятку КВ с позиции Т4 на позицию М с одновременной посыпкой песка на рельсы.

7.6. При возникновении юза в непосредственной близости от препятствий, следует немедленно включить рельсовый тормоз с одновременной подачей песка на рельсы.

7.7. Во избежание пережога контактного провода избегать затяжных мощных пусков при трогании с места, на 2-вагонных поездах - ввести в работу два пантографа.

7.8. При сильной пробуксовке, тумане и неудовлетворительном состоянии пути из-за снегопада или сильных дождей, распоряжением старшего (центрального) диспетчера вводится расписание с увеличенным временем пробега (снижение скорости на 10-20% и более). Необходимо соблюдать это время пробега, снижая скорость в наиболее опасных местах .

7.9. На трамвайных вагонах установлено дифференциальное реле, которое при буксовании отключает силовую цепь вагона. Для восстановления силовой цепи следует отпустить пусковую педаль в нулевое положение. При наличии кнопки «Макс.реле» следует нажать и отпустить данную кнопку.

8. Возврат в депо по окончании работы

8.1. При подъезде к депо необходимо внимательно наблюдать за положением входных стрелок и за маневрирующими в депо поездами, не забывая о режиме выбега при проходе секционных изоляторов.

8.2. Постановка поезда задним ходом разрешается только при наличии на первой по ходу движения площадке проводника или другого лица, прошедшего инструктаж по маневровой работе.

8.3. Движение задним ходом поезда, работающего по системе многих единиц, должно осуществляться с первого по ходу движения вагона.

8.4. Во всех случаях ведения поезда, работающего по системе многих единиц, со второго вагона необходимо:

- на 1-м вагоне выключить цепь управления, выключатели дверей поставить в положение «Закрыто», реверсор поставить в нейтральное положение, выключатель «Аварийное передвижение» включить /повернуть вправо/;

- на 2-м вагоне включить цепь управления и поставить реверсор в положение, соответствующее направлению движения;

- после постановки поезда на место стоянки выключатель «Аварийное передвижение» на первом вагоне выключить.

8.5. При постановке поезда на отстой необходимо:

- затормозить его механическим тормозом;
- перевести реверсор в нулевое положение и снять его рукоятку /съемную/;
- отключить все электрические цепи;
- отключить рубильник аккумуляторной батареи (для вагона Т-3),
- опустить и поставить на защелку токоприемник (при неисправности защелки токоприемник привязать в опущенном состоянии и записать заявку в книгу поезда);
- закрыть все окна, крышевые люки и двери вагона;
- при наличии уклона установить под заднее (на подъеме) или переднее (на спуске) первое колесо противооткатный упор (башмак).

(На поезде, работающем по системе многих единиц, все действия водителя, перечисленные в пункте 8.5, выполняются на обоих вагонах).

9. Возврат в депо по неисправности

9.1. На линии необходимо выполнять /предотвращая задержки движения из-за технической неисправности/ следующие работы:

- заменять плавкие вставки предохранителей в электрических цепях и устранять ослабление контактов в зажимах;
- устранять заедание и ставить в пазы направляющих желобов ролики дверных створок;
- восстанавливать подачу песка на рельсы путем простукивания песочных рукавов ломиком, перемешивания песка в бункерах или расчистки отверстия в горловине бункера;
- переключать заслонки отопления салона и двигатель-генератора;
- находить отключившийся автомат защиты и включать его;
- прокручивать крестовину ускорителя на обесточенном вагоне;
- регулировать работу стеклоочистителей (без разборки).

9.2. В случае, если время на обнаружение и устранение неисправности занимает более 5 минут, необходимо неисправный поезд отбуксировать на запасной путь.

9.3. Возвращать технически неисправный поезд с конечной станции или запасного пути только после разрешения линейного слесаря и по распоряжению диспетчера станции или диспетчера по организации движения с отметкой в путевом листе и бортовом журнале о неисправности.

9.4. Поставив неисправный вагон в депо, не покидать его до разрешения диспетчера депо, которому следует передать письменное объяснение. В случае, если устранение неисправности задерживается, водитель поступает в распоряжение диспетчера депо и по его распоряжению может быть до конца смены отправлен на линию на другом поезде и на другой (известный водителю) маршрут.

10. Маневрирование в депо

10.1. Управление трамваем при маневрах осуществляется водителем-перегонщиком. Постановку поезда в депо на указанное составителем место после работы производит линейный водитель.

Движение поезда назад производится под наблюдением проводника, водителя-перегонщика или другого лица, назначенного приказом по депо, который дол-

жен находиться на передней по ходу движения вагона площадке, и иметь при себе необходимые средства сигнализации (свисток, желтый флажок, фонарь).

10.2. При выполнении маневровых работ в вечернее и ночное время разрешается включать фары только ближнего света.

10.3. Работникам, участвующим в маневровых работах, а также находящимся на территории депо или осмотровых (ремонтных) канавах во время движения подвижного состава, запрещается:

- проходить или стоять между вагонами, опорами и иными сооружениями на междупутье;
- входить или выходить из вагона, находиться на крыше или подножке;
- переходить через осмотровые (ремонтные) канавы, находиться в них, а также садиться на рельсы;
- ходить по трамвайным путям, стрелкам, крестовинам, находиться в проемах ворот.

10.4. Во время маневровых работ на территории депо работник, обслуживающий стрелку, обязан внимательно следить за движением вагонов по соседним путям, стоять лицом к встречному движению, следить за подаваемыми сигналами и, при приближении поезда к стрелке на расстояние не менее 15 метров, уйти с пути на расстояние не менее 1,5 метра от наружного рельса.

10.5. Передвижение и постановка на осмотровую канаву неисправного вагона разрешается только буксировкой его на жесткой сцепке исправным вагоном или специальной машиной технической помощи.

Не разрешается производить маневровые работы с отрывом токоприемника (по инерции), от контактного провода, кроме случаев прохода секционных изоляторов в обратном направлении.

При подаче поезда назад оттягивать и поддерживать рукой токоприемник следует за веревку без наматывания ее на руку.

10.6. На передвижение трамвая с осмотровой канавы необходимо получить устное распоряжение мастера с соблюдением требований, указанных в пункте 3.1

Приложение 4
к должностной инструкции
водителя трамвая

Перечень обязательных объявлений при работе с микрофоном
(Указание № 13-01 от 210.02.03 по ГУП «Мосгортранс»)

1. Перед отправлением от конечной остановки:

- Уважаемые пассажиры, доброе утро (день, вечер) Вас обслуживает водитель _____ депо _____ ГУП «Мосгортранс». Трамвай следует по маршруту №_____ до_____. Время движения по маршруту составит _____ минут.

- Осторожно двери закрываются.

- Следующая остановка «_____».

- Не забывайте своевременно оплатить свой проезд. Стоимость проезда _____ руб. Проездные и служебные документы предъявляйте заранее.

- Для удобства оплаты проезда Вы можете приобрести посадочные талоны у водителя.

- Будьте внимательны! Уступайте места для сидения пассажирам с детьми, инвалидам и престарелым.

- Во избежание травм во время движения держитесь за поручни.

2. После подъезда к остановке

-Остановка «_____ _ ___».

- Здесь расположены: универсам «_____», концертный зал «_____» и др.

- Пересадка на маршруты автобуса, трамвая, троллейбуса №№_____, на которых Вы сможете доехать до ст. метро _____, торгового центра «_____».

- Следующая остановка «_____».

- Уважаемые пассажиры! Четко и своевременно компостируйте талоны и сохраняйте их до конца поездки. Некомпостированный талон права на проезд в трамвае не дает. Стоимость проезда ____ руб. Приобретайте талоны на проезд заблаговременно, до совершения поездки. Они являются едиными для всех видов наземного городского пассажирского транспорта ГУП «Мосгортранс».

3. Если следующая остановка по требованию:

Уважаемые пассажиры, следующая остановка «_____» «по требованию», трамвай будет остановлен по заранее поданному Вами сигналу к водителю. Будьте внимательны и заранее приготовьтесь к выходу.

4. После подъезда к конечному пункту

- Уважаемые пассажиры! Трамвай прибыл на конечный пункт маршрута

«_____ ». Будьте внимательны при выходе из трамвая, соблюдайте Правила дорожного движения, ближайший подземный переход находится впереди (сзади) по ходу движения. До свидания, счастливого Вам пути.

5. При переключении машины на другой маршрут:

- Трамвай следует по маршруту №_____, до конечной остановки «_____».

6. При переполнении салона:

-Уважаемые пассажиры! Трамвай переполнен, воздержитесь от посадки. Подходит (подойдет) через _____ мин. свободный вагон.

7. При работе с кондуктором:

-Уважаемые пассажиры! Наш трамвай работает с кондуктором _____. Стоимость проезда____ рублей, приготовьтесь оплатить свой проезд, кондуктор подойдет и обслужит Вас. Проездные и служебные документы предъявите кондуктору.

8. При работе на трамвае оборудованном АСКП:

-Уважаемые пассажиры! Наш трамвай оборудован автоматизированной системой контроля проезда. Высадка пассажиров производится через средние и заднюю двери.

9. В любое время

-Уважаемые пассажиры! Будьте внимательны друг к другу. Уступайте места пассажирам с детьми дошкольного возраста, беременным женщинам, гражданам преклонного возраста, инвалидам, лицам с явными признаками инвалидности.

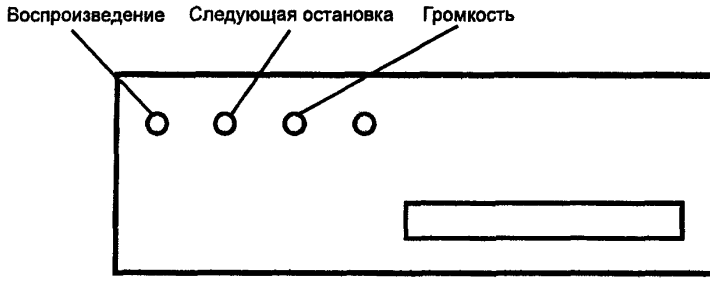
- Уважаемые пассажиры! Соблюдайте чистоту в салоне.

10. В любое время и при подъезде к остановочному пункту

-Уважаемые пассажиры! При выходе из салона не забывайте свои вещи. О найденных в салоне подозрительных предметах сообщайте водителю. При выходе из трамвая будьте внимательны, держитесь за поручень.

Приложение 5
к должностной инструкции
водителя трамвая

Памятка водителю по работе с автоинформатором



Управление автоинформатором. Автоинформатор поддерживает работу с несколькими маршрутами. После включения питания автоинформатор автоматически переходит к работе с маршрутом, который был установлен до выключения автоинформатора, а при первом включении - переходит к работе с маршрутом, имеющим наименьший номер.

Изменение маршрута. Нажмите кнопку «Следующая остановка» и не отпуская её нажмите кратковременно кнопку «Воспроизведение». Автоинформатор перейдет в режим изменения маршрута. При этом периодически будет мигать средний светодиод и периодически голосом объявляться номер маршрута. Нажмите кратковременно кнопку «Следующая остановка», автоинформатор перейдет на следующий маршрут. После выбора нужного номера маршрута нажмите кратковременно кнопку «Воспроизведение». Автоинформатор выйдет из режима изменения, маршрута.

Воспроизведение. Нажмите кнопку «Воспроизведение» или внешнюю кнопку. Должен загореться крайний слева зеленый светодиод и начаться воспроизведение звукового ролика. Длительный звуковой тоновый сигнал информирует об ошибке воспроизведения файла. По окончании воспроизведения светодиод должен погаснуть. При следующем нажатии начнется воспроизведение следующего ролика. При воспроизведении микрофон отключается.

Включение следующего ролика. Нажмите кратковременно кнопку «Следующая остановка». Автоинформатор сигнализирует о переходе на следующую остановку коротким тоновым сигналом. Если было включено воспроизведение, то воспроизведение продолжится с ролика, соответствующего следующей остановке.

Переход на концы текущего маршрута. Удерживайте кнопку «Следующая остановка» в нажатом состоянии более 1 сек (до возникновения тонового сигнала). Автоинформатор сигнализирует о переходе на начало или конец (начало обратного маршрута) маршрута коротким тоновым сигналом. При этом, если было включено воспроизведение, то воспроизведение остановится. При переходе на начало маршрута загорится центральный светодиод (зеленый).

Регулировка громкости. Регулировка громкости осуществляется нажатием на кнопку «Громкость». Возможна установка одного из 8-ми уровней громкости. Громкость изменяется циклически. При каждом, нажатии раздается короткий тоновый сигнал. При максимальной громкости длительность тонового сигнала увеличивается в 2 раза. Уровень громкости влияет также на уровень усиления микрофона. При значительных громкостях возможно возбуждение системы при работе микрофона за счет обратной акустической связи.

Микрофон. Микрофон подключается к разъему, находящемуся на боковой стенке автоинформатора. Микрофон работает в паузах между воспроизведением роликов.

Приложение 6
к должностной инструкции
водителя трамвая

Инструкция водителя
при работе на подвижном составе, оборудованном автоматизированной системой контроля проезда (АСКП)

1. Начало смены

1.1. Перед началом смены при приеме транспортного средства проверить по внешнему виду наличие и исправность турникета и монтажного гнезда, устройства контроля и погашения билетов (УКПБ) (Валидатор).

1.2. Предъявить диспетчеру АСКП путевой лист.

1.3. Получить у диспетчера центра АСКП парка под роспись:

- устройство контроля и погашения билетов (УКПБ - валидатор);
- бесконтактную смарт-карту выхода (БСК выхода);
- в случае переключения основного выхода по расписанию на другой маршрут получить дополнительно БСК на каждое переключение.

1.4. Проверить соответствие номера БСК выхода и номер БСК маршрута переключения с номером выхода и маршрутом переключения, указанных в путевом листе. В путевом листе ставится отметка: «ВАЛИДАТОР ВЫДАН».

1.5. Получить у кассира Службы доходов и контроля ГУП «Мосгортранс» магнитные билеты в неразрывной ленте.

1.6. Установить валидатор в транспортном средстве.

1.7. Проверить отсутствие неисправностей при включении турникета и валидатора.

1.8. При обнаружении неисправности при включении турникета или валидатора обратиться к диспетчеру по АСКП, до выезда из парка на маршрут.

2. Работа на маршруте

2.1. Посадку пассажиров производить только через переднюю дверь.

2.2. Высадку пассажиров производить только через средние и заднюю двери. После выхода пассажиров немедленно закрыть открытые для высадки двери, не допуская посадки пассажиров через них. Открытие каждой двери для высадки пассажиров производить только по требованию пассажиров (после подачи соответствующего сигнала). На конечной остановке открыть все двери, предназначенные для высадки пассажиров.

2.3. Продажу посадочных талонов производить только во время стоянки на остановочных пунктах. Продажа посадочных талонов во время движения запрещена.

3. Действия в случае выхода из строя оборудования автоматизированной системы контроля проезда (АСКП)

3.1. Отключить питание оборудования АСКП: турникета и УКПБ.

3.2. Продолжить движение по маршруту, соблюдая при этом порядок, установленный п.п. 2.1. и 2.2. настоящей инструкции. По возвращению из рейса

водитель получает у диспетчера станции под роспись резервный валидатор, устанавливает его взамен неисправного и продолжает работу по маршруту.

3.3. Неработающий валидатор сдается диспетчеру конечной станции.

4. Окончание работы

4.1. Отключить питание и снять УКПБ. Надеть защитный чехол на элементы подводки питания системы УКПБ.

4.2. Посчитать денежную выручку от продажи посадочных талонов.

4.3. Сдать:

- диспетчеру АСКП под роспись УКПБ и БСК выхода;
- кассиру службы доходов денежную выручку от продажи посадочных талонов и остатки посадочных талонов в неразрывной ленте.

4.4. Сообщить диспетчеру парка о нестандартных ситуациях, возникших при работе на линии с оборудованием АСКП.

5. Ответственность

5.1. Водитель несет ответственность на основании договора о полной индивидуальной материальной ответственности за сохранность:

- магнитных билетов;
- денежной выручки, полученной от продажи магнитных билетов;
- УКПБ и БСК выхода.

5.2. Механики колонн (мастера) несут ответственность за сохранность оборудования АСКП:

- монтажных труб;
- турникетов;
- электропроводки.

Приложение 7
к должностной инструкции
водителя трамвая

ИНСТРУКЦИЯ
по сцепке и буксировке трамвайных вагонов
(Утверждено Управлением городского электрического транспорта
Министерства транспорта РФ 07 апреля 1997 г.)

1. Общие требования

1.1. Передвижение трамвайных вагонов, не имеющих собственного хода, с неисправной тормозной системой или другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, должно производиться буксировкой исправным вагоном или средствами технической помощи.

1.2. Запрещается транспортировка неисправного трамвая без сопровождения бригадой технической помощи если:

- не работает стеклоочиститель во время дождя, снегопада;
- неисправны аккумуляторная батарея, внешние световые приборы (в темное время суток и в условиях недостаточной видимости);
- неисправен звуковой сигнал.

1.3. Перед производством сцепки и буксировки подвижной состав должен быть освобожден от пассажиров.

1.4. Все работники, связанные со сцепкой вагонов, должны быть обучены и проверены в знании правил сцепки, расцепки и буксировки согласно настоящей Инструкции, знать конструкцию имеющихся на подвижном составе сцепных устройств и уметь ими пользоваться (проверка знаний настоящей инструкции должна производиться 1 раз в год).

1.5. Основные правила сцепки вагонов следующие:

- буксируемый вагон должен быть заторможен;
- вагон, который будет буксировать, должен подаваться к буксируемому вагону медленно, толчками (на первой позиции контроллера) по сигналу лица, производящего сцепку. При сцепке водитель должен пользоваться ручным тормозом (кроме вагонов, у которых конструкцией ручной тормоз не предусмотрен);
- сцепку производить в комбинированных рукавицах;
- движение трамвайных вагонов по встречному пути при сцепке запрещается.

1.6. Если водителю при сцепке вагонов необходимо выйти из вагона, он обязан:

- затормозить вагон ручным (стояночным) тормозом и убедиться в эффективности торможения;
- поставить рукоятку реверсора (контроллера) в положение «О» и взять ее с собой (где это предусмотрено конструкцией);
- отключить все высоковольтные цепи;
- надеть сигнальный жилет.

1.7. В темное время суток, в условиях недостаточной видимости, а также в туннелях, под эстакадами, мостами и путепроводами место производства работ

по сцепке и расцепке вагонов должно быть освещено переносным фонарем или фарами трамвая.

1.8. Буксировка вагонов сцепными приборами, установленными на вагонах, не допускается и должна производиться запасными (буксировочными) сцепными приборами с головками типа «Рукопожатие».

1.9. Руководство организацией работ по сцепке и буксировке загонов возлагается:

- на водителей трамвайных вагонов или руководителя бригады машины технической помощи - при технической неисправности на линии;

- на руководителя бригады машины технической помощи - при буксировке в пункт ремонта;

- на диспетчера по организации движения, руководителя бригады машины технической помощи или руководителей трамвая на участках повышенной опасности;

- на мастера или составителя - на территории депо.

2. Порядок сцепки, буксировки и расцепки трамвайных вагонов на горизонтальном участке пути

2.1. Общие требования

2.1.1. На горизонтальном участке пути трамвайный вагон любого типа может буксировать не более одного вагона.

2.1.2. Сцепка вагонов на линии разрешается только водителю неисправного вагона. В случае необходимости помощь оказывает водитель исправного вагона.

2.1.3. Если неисправный вагон находится впереди исправного, водитель неисправного вагона руководит подачей исправного вагона, находясь около заднего борта неисправного вагона на безопасном расстоянии (не менее 1 м от наружного рельса) с правой стороны по ходу движения.

2.1.4. Если неисправный вагон находится позади исправного, водитель неисправного вагона должен находиться на задней площадке исправного вагона и руководить его подачей к неисправному.

2.2. Подготовка к сцепке

2.2.1. Водитель неисправного вагона обязан:

- соблюдая осторожность выйти из вагона (см. п.1.6);

- опустить и надежно закрепить токоприемник;

- поставить противооткатный упор (тормозной башмак) со стороны производства сцепки под колесо 2-ой колесной пары 1-ой тележки, если неисправный вагон находится впереди исправного, и под колесо 1-ой колесной пары 2-ой тележки, если неисправный вагон находится позади исправного (с правой стороны по ходу движения);

- выставить на расстоянии не менее 15 метров позади трамвая знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь;

- включить аварийную световую сигнализацию;

- проверить исправность сцепного прибора;

- дать команду водителю исправного загона «на сцепку».

2.2.2. Водитель исправного вагона обязан:

- подать исправный вагон к неисправному на расстояние 15 м и остановить его;

- получив команду «на сцепку» громко объявить: «От вагона, подаю на «сцепку», дать предупредительный сигнал «звонок», убедившись в безопасности дви

жения, подать свой вагон к неисправному на расстояние 1,5 м и медленными толчками «на 1-ой позиции контроллера», а при сцепке жестким сцепным прибором – 1,0 м и остановить;

- переключить реверсор на направление удаления от неисправного вагона, толчком (кратковременно) проверить заданное движение и затормозить;

- *из вагона сообщить водителю неисправного вагона: «Готов на сцепку».*

2.3. Сцепка запасными сцепными приборами с головкой типа «Рукопожатие»

2.3.1. Водитель неисправного загона обязан:

- один сцепной прибор закрепить штырем со струбциной в вилке добавочного сцепления неисправного вагона, другой сцепной прибор – в вилке добавочного сцепления исправного вагона;

- совместить головки сцепных приборов и установить в головки первый штырь «шкворень» со струбциной;

- выйти из межвагонного пространства на внешний сторону пути и дать сигнал на удаление исправного вагона для заравнивания сцепных приборов в одну прямую линию;

- *после выравнивания вставить в головки сцепных приборов второй штырь* «шкворень» со струбциной;

- растормозить неисправный вагон.

2.3.2. Водитель исправного загона обязан:

- по сигналу водителя неисправного вагона подать свой вагон для выравнивания сцепных приборов путем кратковременного включения контроллера на первую позицию и выключения на нулевую (толчком) и надежно затормозить по сигналу лица, производящего сцепку;

- выйти из загона (см. п.1.6), убедиться в правильности и надежности сцепки.

2.4. Буксировка вагонов

2.4.1. Руководство буксировкой возлагается на водителя исправного вагона в *случае движения исправного вагона перед неисправным и на водителя неисправ*ного вагона в случае движения неисправного вагона перед исправным.

2.4.2. Перед буксировкой водитель неисправного вагона обязан:

- условиться о способе сигнализации;

- убрать знак аварийной остановки и противооткатный упор (башмак;

- войти в вагон;

- проверить действие рельсового тормоза (должен быть включен рубильник АБ);

- закрыть двери;

- включить ближний свет фар;

- в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости включить габаритные огни и аварийное освещение;

- *убедившись в безопасности движения дать один предупредительный сигнал* к началу движения.

2.4.3. Водитель исправного вагона обязан:

- занять свое место в кабине;

- после получения предупредительного сигнала к началу движения закрыть двери, включить ближний свет фар;

- в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости включить габаритные огни и аварийное освещение;

- начать движение.

2.4.4. Движение поезда по перегонам должно осуществляться по Правилам дорожного движения, ПТЭ трамвая и должностной инструкции водителя трамвая.

2.4.5. Скорость движения при буксировке не должна превышать 15 км/час за исключением затяжных подъемов, где выключение тяговых двигателей недопустимо.

2.4.6. Перед затяжным подъемом необходимо разогнать состав, и по возможности, не включать тяговые двигатели до полного проезда подъема.

2.4.7. В процессе буксировки нельзя допускать сильных толчков к ударов, которые могут вызвать повреждение сцепных приборов.

2.4.8. В случае разрыва сцепных приборов водитель неисправного вагона / проводник/ обязан принять меры к остановке вагона.

2.4.9. Перед автоматическими стрелками поезд необходимо остановить. Водитель неисправного вагона обязан отключить рубильник автоматического перевода стрелок, перевести стрелки вручную, а после проезда стрелок вновь включить рубильник.

2.4.10. Буксировка неисправного вагона разрешается только до ближайшей конечной станции, имеющей запасные пути, и, как исключение, до пункта ремонта.

2.4.11. Для обеспечения безопасности движения водитель обязан производить технические остановки на всех остановочных пунктах, оборудованных остановочными указателями.

2.5. Расцепка вагонов

2.5.1. Расцепка вагонов должна производиться на горизонтальном участке пути.

2.5.2. Затормозить поезд в установленном месте.

2.5.3. Водитель неисправного вагона обязан:

- надеть сигнальный ждет;

- сообщить диспетчеру конечной станции или депо о производстве расцепки вагонов;

- сообщить водителю исправного загона: «Иду на расцепку»;

- подложить противооткатные упоры под колеса обоих вагонов со стороны расцепки;

- отсоединить головки сцепных приборов друг от друга;

- выйти из междувагонного пространства на внешнюю сторону пути, сообщить водителю исправного вагона: «Вагоны расцеплены» и, убедившись в безопасности движения, дать сигнал «отъехать».

2.5.4. Водитель исправного вагона обязан:

- находиться в кабине;

- после получения сигнала «отъехать» поставить реверсор на направление удаления от неисправного вагона;

- отъехать на расстояние 3 м и затормозить;

- выйти из вагона и помочь водителю неисправного вагона снять запасные сцепные приборы;

- убрать противооткатные упоры.

3. Особенности сцепки и буксировки вагонов на уклонах

3.1. При остановке неисправного вагона на подъеме:

а) водитель неисправного вагона обязан:

- затормозить вагон барабанно-колодочным, а при его неисправности электромагнитным рельсовым тормозом и убедиться в том, что вагон удерживается на месте;

- выйти из вагона (см. п.1.6) и подложить противооткатный упор под колесо 2-ой колесной пары 1-ой тележки неисправного вагона;

- войти в вагон и отключить электромагнитный рельсовый тормоз, убедиться, что вагон удерживается на месте;

- находясь около неисправного вагона (не менее 1 м от наружного рельса), руководить передвижением исправного вагона;

- произвести сцепку согласно п.2.3;

- по команде водителя исправного вагона убрать противооткатный упор;

б) водитель исправного вагона обязан:

- остановить свой вагон за 25 м до неисправного;

- при сцепке вагонов Т-3 следует вынуть предохранитель барабанного тормоза;

- получив команду «на сцепку», подать вагон к неисправному с посыпкой рельсов песком и остановиться в 1,5 м от него;

- убедившись через водителя неисправного вагона о наличии противооткатного упора под колесом неисправного вагона, произвести сцепку.

3.2. При остановке неисправного вагона на спуске:

а) водитель неисправного вагона обязан:

- затормозить вагон барабанно-колодочным, а при его неисправности электромагнитным рельсовым тормозом, убедиться в том, что вагон удерживается на месте, выйти из вагона (см. п.1.6);

- поставить противооткатный упор под колесо 1-ой колесной пары 2-ой тележки и оставаться в кабине до подхода исправного вагона;

- после подхода исправного вагона выйти из вагона и, находясь около своего вагона (не менее 1 м от наружного рельса) с правой стороны по ходу движения, руководить перемещением исправного вагона;

- произвести сцепку согласно п.2.3;

- по команде водителя исправного вагона убрать противооткатный упор из-под исправного, затем неисправного вагонов и занять свое место в кабине;

б) водитель исправного вагона обязан:

- остановить свой вагон за 25 м до неисправного;

- при сцепке вагонов Т-3 следует вынуть предохранитель барабанного тормоза;

- получив команду «на сцепку», подать свой вагон к неисправному с посыпкой рельсов песком и остановиться в 1,5 м и затормозить;

- убедившись в том, что вагон надежно заторможен, поставить на расстоянии 0,3-0,5 м перед 1-ой колесной парой 2-ой тележки своего вагона противооткатный упор;

- убедившись в том, что под неисправный вагон установлен противооткатный упор, вернуться в кабину своего вагона, по команде водителя неисправного вагона произвести сцепку;

- произвести спуск вагонов с посыпкой рельсов песком.

3.3. *Буксировка поезда на уклонах может быть начата только при отсутствии* на уклоне других поездов.

3.4. Скорость движения на уклонах /спусках/ при буксировке не должна превышать 5 км/час.

4. Особенности сцепки и буксировки двухвагонных поездов

В случае неисправности цепей управления на первом вагоне, когда нельзя осуществить движение поезда с помощью выключателя «Аварийное передвижение», водитель обязан немедленно сообщить по телефону о неисправности центральному диспетчеру и вызвать машину технической помощи для буксировки поезда.

5. Сигнализация при буксировке вагонов

5.1. При букировке неисправных вагонов между водителями должна применяться следующая сигнализация:

- с помощью громкоговорящей установки, имеющейся на вагоне;
- свистком, звонком, световыми сигналами подвижного состава;
- в ночное время фонарем.

5.2. Свистком и звонком вагона подаются сигналы, обозначающие:

- один длинный - разрешается движение вперед;
- два коротких – «тише»;
- *три коротких – «стой».*

5.3. Во всех случаях сигнал остановки поезда подается резким движением руки вниз.

5.4. Сигналами подвижного состава подаются следующие команды:

- все сигналы горят - отправление поезда;
- горит сигнал торможения - остановка;
- горит сигнал поворота направо - поворот направо;
- горит сигнал поворота налево - поворот налево;
- три коротких мигания сигналом торможения - экстренная остановка.

6. Контроль за выполнением инструкции и ответственность за ее нарушение

6.1. Ответственность за правильность, надежность, безопасность сцепки (расцепки) и буксировки трамвайных вагонов на линии возлагается на водителя неисправного вагона.

6.2. Контроль за выполнением данной Инструкции возлагается на руководителей *депо.*

6.3. За нарушение требований настоящей Инструкции должностные лица несут дисциплинарную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Приложение 8
к должностной инструкции
водителя трамвая

Правила
пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве

(утверждены постановлением Правительства Москвы
от 26 августа 2003 года № 714-ПП)

Настоящие Правила устанавливают порядок пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами), находящимся в собственности города Москвы (далее - трамваи, троллейбусы, автобусы).

1. Порядок входа и выхода

1.1. Вход и выход пассажиров разрешается только на остановочных пунктах после полной остановки трамвая, троллейбуса, автобуса.

1.2. Вход разрешается после выхода пассажиров через все двери, кроме передней, а выход - через все двери.

Вход в трамвай, троллейбус, автобус с багажом разрешается только через задние двери.

1.3. Вход через переднюю, дверь разрешается пассажирам с детьми дошкольного возраста, детям в возрасте до 10 лет, лицам престарелого возраста, беременным женщинам, инвалидам.

Пассажир может сойти на остановке «по требованию», заблаговременно подав сигнал водителю нажатием на кнопку звонка.

1.4. При входе и выходе из салона троллейбуса пассажиру, в целях безопасности, рекомендуется держаться за поручни.

2. Порядок оплаты проезда и провоза багажа

2.1. Оплата проезда производится в соответствии с действующим тарифом путем компостирования проездных билетов на одну поездку в трамвае, троллейбусе, автобусе, приобретения билета у кондуктора или приобретения долгосрочных проездных билетов.

Долгосрочные проездные билеты предъявляются кондуктору, водителю, а также окружающим пассажирам.

2.2. Виды проездных билетов, дающих право проезда в трамваях, троллейбусах, автобусах, именуемые в Правилах проездные билеты:

а) магнитные билеты с лимитом поездок;

б) долгосрочные проездные билеты: единый билет на 4 вида транспорта, на 3 вида наземного транспорта, в городском и пригородном автобусе, на автобусный маршрут № 400-экспресс;

в) посадочные талоны, приобретаемые у водителя;

г) бесплатные посадочные талоны;

д) билеты на одну поездку в трамваях, троллейбусах, автобусах, не оборудованных автоматизированной системой контроля проезда (АСКП).

2.3. Проездные билеты для проезда в трамваях, троллейбусах, автобусах приобретаются у распространителей, в специализированных пунктах по реализации проездных билетов, у водителей, кондукторов и других местах денежных расчетов с населением.

2.4. Пассажир обязан:

2.4.1. До следующей после посадки остановки прокомпостировать или оплатить кондуктору один проездной билет для своего проезда и билет за провоз каждого места багажа.

Прокомпостированные проездные билеты действительны только на одну поездку в одном направлении.

2.4.2. Сохранять до конца поездки прокомпостированные проездные билеты, а также билеты, приобретенные у кондуктора на проезд и провоз багажа и предъявлять их по первому требованию контролеров, контролеров-ревизоров.

2.4.3. Иметь при проезде документы, подтверждающие право на льготы, если пассажир имеет право бесплатного или льготного проезда.

2.5. Пассажиры, проезжающие по долгосрочным проездным билетам или документам, дающим право бесплатного проезда, стоимость провоза каждого места багажа оплачивают путем компостирования проездного билета на одну поездку.

2.6. Иногородние проездные билеты длительного пользования, а также проездные билеты, не выпускаемые ГУП «Мосгортранс», в городе Москве недействительны.

2.7. Пассажир имеет право:

2.7.1. Бесплатно провозить с собой детей в возрасте до 7 лет.

2.7.2. Бесплатно провозить с собой одно место багажа, в том числе:

а) ручную кладь, размер которой (сумма измерений по длине, ширине и высоте) не превышает 120 см;

б) одну пару лыж (в чехле), детские санки, детскую коляску.

2.7.3. Проезжать без дополнительной оплаты стоимости проезда и провоза багажа по закомпостированным билетам в следующем за сошедшим с линии по неисправности трамвае, троллейбусе, автобусе.

2.7.4. Провозить домашних животных при соблюдении условий, исключающих беспокойство пассажиров. Собаки должны быть в намордниках и на коротком поводке.

3. Порядок проезда

3.1. Пассажиры при пользовании трамваями, троллейбусами, автобусами должны быть взаимно вежливыми, уступать места инвалидам, пожилым людям, пассажирам с детьми и женщинам, бережно относиться к оборудованию подвижного состава, соблюдать в салонах чистоту и общественный порядок.

3.2. В зависимости от типа подвижного состава в салоне обозначаются места

для пассажиров с детьми, беременных женщин, инвалидов и лиц престарелого возраста.

3.3. Пассажирам запрещается:

3.3.1. Проезжать в пачкающей одежде.

3.3.2. Курить в салоне.

3.3.3. Находиться в салоне в состоянии опьянения, распивать алкогольную и спиртосодержащую продукцию, потреблять наркотические средства.

3.3.4. Повреждать подвижной состав.

3.3.5. Приводить в действие механизмы для открытия дверей, средства пожаротушения, рычаги аварийных люков, кольца аварийных выходов (молотков для разбивания стекол), а также препятствовать закрытию и открытию дверей, кроме необходимости предотвращения несчастных случаев и угрозы жизни пассажиров.

3.3.6. Использовать места сидения не по их прямому назначению.

3.3.7. Находиться в кабине водителя, отвлекать водителя и разговаривать с ним во время движения.

3.3.8. Проезжать по именному льготному проездному документу, выданному другому лицу.

3.3.9. Провозить взрывоопасные, легковоспламеняющиеся, отравляющие, едкие и зловонные вещества, колющие, режущие и легко бьющиеся предметы без чехлов и надлежащей упаковки, громоздкий багаж, размер которого (сумма измерений по длине, ширине и высоте) превышает 180 см, предметы и вещи, загрязняющие подвижной состав или одежду пассажиров, длинномерные предметы свыше 190 см (кроме лыж).

3.3.10. Находиться на нижних ступеньках подножек во время движения транспортного средства.

3.4. По прибытии на конечную остановку маршрута пассажиры обязаны освободить салон.

3.5. При обнаружении в салоне забытых вещей или подозрительных предметов, не трогая их, пассажиры должны немедленно сообщить об этом водителю.

3.6. Во время движения трамвая, троллейбуса, автобуса пассажиры, стоящие в салоне, во избежание травмирования обязаны держаться за поручни.

4. Особенности проезда и порядка оплаты в наземном городском пассажирском транспорте, оборудованном автоматизированной системой контроля проезда (АСКП)

4.1. Вход в трамвай, троллейбус, автобус, оборудованные Автоматизированной системой контроля проезда и перевозки пассажиров, разрешается только через переднюю дверь, оснащенную турникетом.

4.2. Выход из трамвая, троллейбуса, автобуса, оборудованных АСКП разрешается через двери, не оснащенные турникетами и снабжённые специальными указателями.

Для выхода на остановке пассажирам необходимо подать сигнал водителю нажатием на кнопку звонка.

4.3. Оплата проезда производится путем погашения проездных билетов (или бесплатных посадочных талонов), кроме билетов на одну поездку, предназначен-

ных для проезда в трамваях, троллейбусах, автобусах, не оборудованных АСКП, через магнитное устройство контроля и погашения билетов, которое дает разрешение на проход пассажира через турникет в салон трамвая, троллейбуса, автобуса.

4.4. На оборотной стороне проездного билета печатается:

а) срок действия билета (при первой посадке по билету на ограниченное число поездок и бесплатному посадочному талону, кроме билета на одну поездку и посадочного талона, реализованного водителем в салоне подвижного состава, долгосрочного проездного билета на проезд в трамвае, троллейбусе, автобусе для граждан, студентов и школьников и единого на все виды транспорта);

б) число оставшихся поездок по билету (при каждой посадке по билету на ограниченное число поездок).

4.5. Оплата багажа производится путем погашения багажного билета, не дающего разрешение на проход пассажира через турникет.

При провозе багажа пассажир должен сначала погасить через устройство контроля багажный билет, а затем проездной билет (или бесплатный посадочный талон) для оплаты своего проезда и прохода через турникет.

4.6. Пассажиры, имеющие право бесплатного проезда, получают бесплатные посадочные талоны в пунктах их выдачи.

4.7. Недействительными являются:

а) проездные билеты с истекшим сроком действия;

б) билеты на ограниченное число поездок с исчерпанным лимитом поездок;

в) неправомерно полученные бесплатные посадочные талоны. На оборотной стороне неправомерно полученного бесплатного посадочного талона после контроля печатается информация о его аннулировании.

4.8. Пассажир обязан приобрести новый проездной билет взамен недействительного проездного билета.

4.9. Неисправными являются билеты, у которых разрушена магнитная полоса. Неисправный билет не принимается устройством контроля и погашения билетов.

4.10. При выявлении неисправности проездного билета пассажир обязан приобрести у водителя билет на одну поездку и погасить его в устройстве контроля, сохранить неисправный билет.

4.11. Билет (или бесплатный посадочный талон), признанный неисправным не по вине пассажира, подлежит замене. Адреса пунктов обмена этих билетов пассажир может узнать по телефону, указанному в салоне подвижного состава.

5. Ответственность пассажиров

5.1. За нарушение настоящих Правил пассажир подвергается административному наказанию в соответствии с Законом города Москвы от 30 октября 2002 года № 53 «Об административной ответственности за нарушение Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве».

5.1.1. Безбилетный проезд пассажиров влечет наложение административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда.

5.1.2. Провоз не оплаченного багажа, сумма измерений которого по длине, ширине и высоте превышает 120 см, ручной клади допустимых размеров свыше

одного места, а также лыж (в чехле) свыше одной пары влечет наложение административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда за каждое место багажа или лыж.

5.1.3. Провоз взрывоопасных, легковоспламеняющихся, отравляющих, едких и зловонных веществ влечет наложение административного штрафа в размере трех минимальных размеров оплаты труда.

5.1.4. Провоз колющих, режущих и легко бьющихся предметов чехлов и надлежащей упаковки, лыж и коньков с открытыми острыми частями влечет наложение административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда.

5.1.5. Провоз запрещенного Правилами к транспортировке в транспорте общего пользования багажа, размером сверх допустимого и длинномерных предметов длиною сверх установленной Правилами (кроме лыж), влечет наложение административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда.

5.1.6. Проезд в пачкающей одежде, провоз предметов и вещей, загрязняющих подвижной состав или одежду пассажиров, нарушение порядка и правил провоза домашних животных, установленных Правилами, влечет наложение административного штрафа в размере одной второй минимального размера оплаты труда.

5.1.7. Приведение в действие механизмов для открытия дверей, препятствование закрытию и открытию дверей, кроме необходимости предотвращения несчастных случаев, нахождение в кабине водителя влечет наложение административного штрафа в размере одного минимального размера оплаты труда.

5.1.8. Использование сидений не по их прямому назначению влечет предупреждение либо наложение административного штрафа в размере одной десятой минимального размера оплаты труда.

5.2. За совершение действий, предусмотренных пп.3.3.2, 3.3.3, 3.3.4, Правил, виновные несут административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5.3. Административный штраф на месте нарушения Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) взимают контролеры, контролеры-ревизоры городского пассажирского транспорта общего пользования, являющиеся должностными лицами, действующими от имени органов исполнительной власти города Москвы.

Уплата административного штрафа не освобождает пассажира от оплаты стоимости проезда и провоза багажа.

5.4. Не оплатившим проезд считается пассажир:

5.4.1. Проезжающий без билета или бесплатного посадочного талона.

5.4.2. Проезжающий по билету на одну поездку, не прошедшему компостирование до следующей после посадки остановки.

5.4.3. Проезжающий по бесплатному посадочному талону, выданному другому лицу.

5.4.4. Проезжающий по билету, приобретенному по льготной цене, без документа, дающего такое право (кроме учащихся средних общеобразовательных школ).

5.4.5. Проезжающий по билету, не прошедшему погашение устройством контроля на подвижном составе, оборудованном АСКП.

6. Обязанности водителя

6.1. Водитель обязан:

6.1.1. Информировать пассажиров о названии каждого остановочного пункта и следующего за ним, передавать другую необходимую информацию с помощью диктофона, а при наличии специального оборудования - с помощью светового табло.

В случае их неисправности, отсутствия, а также при оперативном изменении маршрута объявлять информацию по микрофону на всем протяжении маршрута в течение суток.

6.1.2. Осуществлять продажу проездных билетов только на остановках.

6.1.3. Ограничивать посадку пассажиров в зависимости от наполнения трамвая, троллейбуса или автобуса.

6.2. Другие обязанности водителя определяются его должностной инструкцией.

7. Контроль за соблюдением правил

Проверка соблюдения Правил осуществляется уполномоченными работниками наземного городского пассажирского транспорта общего пользования, требования которых в части выполнения настоящих Правил являются обязательными для пассажиров.

Приложение 9
должностной инструкции
водителя трамвая

Правила по охране труда на городском электротранспорте
(Согласовано письмом Главного государственного инспектора
по охране труда по г. Москве от 24.11.97)
извлечение

РАЗДЕЛ I

Общие вопросы охраны и безопасности труда

4. Инструктаж и обучение

4.1. Рабочие, служащие, руководители и специалисты предприятий городского электротранспорта допускаются к самостоятельной работе только после прохождения обучения (инструктажа) по охране труда.

4.14. Инструктаж, являясь одним из видов обучения, по своему характеру и времени проведения подразделяется на: вводный, первичный на рабочем месте, повторный, внеплановый и целевой.

4.20. Первичный инструктаж на рабочем месте, повторный, внеплановый и целевой проводит непосредственный руководитель работ, причем повторный и внеплановый - индивидуально или с группой работников одной профессии.

РАЗДЕЛ II

Трамвайные вагоны, троллейбусы, депо и ремонтные мастерские

1. Требования безопасности при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава и его оборудования

1.1. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава в депо и ремонтных мастерских

1.1.1. Общие положения

1.1.1.6. При выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава рабочему запрещается:

- работать неисправным инструментом или пользоваться неисправным оборудованием;
- работать без спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты, соответствующих условиям и характеру труда;
- работать без освещения и, в необходимых случаях, без ограждения рабочего места;
- пользоваться электроприборами и электроустройствами при наличии на них токоведущих частей или неисправной изоляции;
- брать незащищенными руками неизолированные или с поврежденной изоляцией провода электроустановок;
- загромождать материалами, инструментом проходы;
- зажигать огонь и курить в местах, не предназначенных для курения;
- работать с засученными рукавами и без головного убора;
- одежда должна быть плотно застегнута и не мешать движению.

1.1.1.7. Работающим в производственных помещениях депо, а также на территории депо и открытых стоянках подвижного состава запрещается:

- работать, стоять или проходить в проеме ворот, когда в нем стоит или движется вагон;
- стоять или проходить между подвижным составом и опорой или иным сооружением на междупутье во время движения или перед началом движения вагона;
- входить и выходить из вагона или специального подвижного состава на ходу и находиться на подножках во время движения;
- находиться на крыше движущегося подвижного состава;
- прыгать с крыши одного вагона на крышу другого;
- влезать на крышу, когда вагон стоит в проеме ворот;
- класть на округленные края крыши инструменты или детали. Работа у края крыши должна производиться с лестницы, надежно установленной и снабженной нескользящими наконечниками;
- подниматься на крышу вагона, неся на себе какую-либо тяжесть. Поднятие и спуск тяжелых предметов должны производиться с использованием грузоподъемных механизмов или приспособлений;
- перепрыгивать через осмотровую канаву или переходить по случайно положенным доскам;
- входить в канаву и выходить из нее во время движения по ней вагона;
- производить работы на торцевых частях вагона, стоящих на канаве, без перекрытия канавы надежным переходным мостиком;
- садиться на край канавы вблизи стоящего на канаве вагона;
- при работе в канаве класть на край канавы или головку рельсов инструмент и материал;
- работающие в осмотровых канавах обязаны надевать защитные каски. Работа в осмотровой канаве без каски запрещается.

1.1.7. Ремонт электрического оборудования подвижного состава

1.1.7.2. Все работы по ремонту и осмотру электрического оборудования подвижного состава должны производиться при отключенном автоматическом выключателе и при опущенных токоприемниках, которые должны быть зафиксированы специальными захватами /при работе по системе многих единиц на всех вагонах/.

Во всех случаях должен быть вывешен плакат «Токоприемники не ставить, работают люди». Плакат выставляется на видное место у контроллера управления и на заднем борту (на лестнице).

1.1.7.3. Перед началом работы работающий должен убедиться в том, что ремонтируемый электроаппарат отключен, а токоприемники оттянуты от контактных проводов. После временного отсутствия на рабочем месте работающий обязан вновь убедиться, что аппарат, подлежащий ремонту, отключен, токоприемники оттянуты от контактных проводов и плакат висит.

1.1.7.5. Работа на крыше вагона, а также осмотр и ремонт электрооборудования, расположенного на крыше подвижного состава, должны производиться только при опущенных токоприемниках.

Работающим запрещается производить постановку на контактный провод токоприемников, находясь на крыше.

1.1.7.12. На трамвайных вагонах смена высоковольтных плавких предохранителей должна производиться только при отключенном автоматическом выключателе и при опущенных токоприемниках.

1.1.7.17. В случае необходимости осмотра и проверки электрооборудования под напряжением 600В работающий должен пользоваться защитными средствами. При работе с электрооборудованием до 1000В основным защитным средством являются специальные диэлектрические перчатки. Длина перчаток должна быть не менее 350 мм.

При работе в диэлектрических перчатках их края нельзя подвертывать. Перчатки необходимо надевать поверх рукавов.

2. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на линии

2.1. Общие положения

2.1.5. Линейный ремонт трамвайных вагонов допускается при соблюдении следующих мер безопасности:

- водитель должен установить вагон для ремонта на запасной путь и сдать линейному слесарю книгу поезда;
- токоприемник вагона должен быть опущен и надежно зафиксирован ;
- вагон должен быть заторможен ручным /стояночным/ тормозом;
- под колеса вагона должны быть подложены тормозные башмаки;
- реверсивная рукоятка контроллера управления должна быть переведена в нулевое положение и на время ремонта должна быть передана водителем линейному слесарю, производящему ремонт.

2.1.6. Не допускается ремонт внутри кузова вагона, если в нем находятся пассажиры.

2.1.11. Смену аккумуляторной батареи на трамвайном вагоне линейный слесарь должен производить с помощью водителя или другого лица. Переносить или поднимать аккумуляторную батарею одному лицу запрещается.

2.1.12. По окончании ремонта линейный слесарь должен сделать отметку в книге поезда о произведенном ремонте, времени начала и окончания ремонта и передать ее водителю.

2.2. Производство линейного ремонта на вагонах трамвая

2.2.1. Перед началом работы выставить на видное место у контроллера управления плакат «Не включать, работают люди».

5. Требования безопасности при эксплуатации подвижного состава на линии

5.3. При протирке стекол кабины водитель должен стоять на перронных подножках, держаться за поручни и соблюдать осторожность, чтобы не раздавить стекло и не поранить себя осколками. Если во время работы в трамвае окажется разбитое стекло, водитель должен надеть хлопчатобумажные рукавицы и удалить осколки из рамы. Выезжать из депо на линию с разбитыми стеклами запрещается.

5.5. Водителю запрещается заменять предохранитель высоковольтных цепей и ремонтировать электрическую аппаратуру при поставленных на контактные провода токоприемниках и без диэлектрических перчаток.

5.6. При грозе водитель трамвая обязан включить не менее двух групп освещения.

5.7. Запрещается пользоваться обогревательными устройствами при незакрепленных, неисправных предохранительных кожухах, а также при их отсутствии.

5.8. При работе на линии водителям запрещается:

- включать и отключать реостаты обогрева кабины водителя во время движения;

- переключать реверсор каким-либо другим способом, кроме реверсионной рукоятки;

- производить продолжительное время буксировку или маневры на реостатных позициях.

5.15. В случае короткого замыкания, вспышки в кабине или салоне водитель должен немедленно остановить трамвай, затормозить его ручным тормозом, отключить электрические цепи, открыть двери салона, предупредив пассажиров о соблюдении осторожности при выходе из вагона, снять с контактных проводов токоприемники и поставить противооткатный /тормозной/ башмак, и приступить к ликвидации огня.

5.16. При возникновении пожара в вагоне тушение производить только углекислотным, порошковым огнетушителем или песком. Если пожар потушить своими средствами не удается, необходимо срочно вызвать пожарную команду.

5.27. При обрыве контактного провода водитель обязан:

- находиться не ближе 5 метров от оборванного провода;

- не допускать посторонних лиц в зону упавшего провода, предупреждая водителей проходящего транспорта об опасности;

- вызвать скорую техническую помощь (сообщить линейному ревизору) и до ее прибытия не покидать место аварии.

5.28. При выходе из вагона для перевода стрелки вручную водитель должен надеть сигнальный жилет оранжевого цвета, соблюдать осторожность и выходить на проезжую часть, только убедившись в полной безопасности. Для перевода стрелки водитель должен пользоваться специальным ломиком, который вставляется на всю глубину пера.

Приложение 10
к должностной инструкции
водителя трамвая

Типовая инструкция по охране труда для водителя трамвая, работающего на регулярных городских линиях
Утверждена Приказом № 228 от 15.06.99 г. по ГУП «Мосгортранс»
(извлечение)

2. Общие требования безопасности

2.1. К работе водителя трамвая на регулярных городских линиях допускаются лица не моложе 20 лет, прошедшие обучение и проверку знаний требований безопасности (в т.ч. ПДД, настоящей инструкции, должностной инструкции и ПТЭ трамвая), имеющие водительское удостоверение на право управления трамваем, группу по электробезопасности не ниже 3.

При поступлении на работу водитель трамвая на регулярных городских линиях должен пройти медицинское освидетельствование, вводный инструктаж по охране труда и первичный - на рабочем месте, а также стажирование установленной продолжительности под руководством опытного водителя. В дальнейшем он проходит повторный инструктаж 1 раз в 3 месяца и периодические медицинские осмотры в сроки, установленные приказом по предприятию.

2.2. Водитель обязан выполнять действующие на предприятии Правила внутреннего трудового распорядка, регламентирующие его поведение на территории, в производственных и бытовых помещениях, соблюдать установленный режим труда и отдыха, работая по графику и находясь по наряду в резерве _____ (время начала и окончания работы, перерывов).

Курить и отдыхать на территории депо и конечной станции в специально отведенных для этого местах _____ (места для отдыха).

Употребление спиртных напитков и наркотических средств не допускается.

2.3. Опасные и вредные факторы, возникающие при движении и во время эксплуатации трамвая (в дальнейшем тексте употребляется наименование «поезд», «вагон», «трамвайный поезд», «трамвайный вагон», «подвижной состав»):

а) Трамвай - при возникновении технических неисправностей, нарушении правил вождения, предусмотренных ПТЭ и должностной инструкцией водителя, несоблюдении требований охраны труда и т.п. - превращается в источник повышенной опасности для пешеходов, транспорта, пассажиров;

б) Электрический ток - при неисправностях и невыполнении мер безопасности со стороны работника при производстве работ на подвижном составе (поражение током, электротравмы);

в) Подвижной состав - при нахождении водителя на территории депо, а также городской транспорт на линии, при вынужденном выходе его из вагона (наезд, несчастный случай с тяжелыми последствиями).

2.4. Водителю необходимо соблюдать Правила дорожного движения, свою Должностную инструкцию и предусмотренные в ней требования, обеспечивающие (при их выполнении) безопасность труда и регламентирующие порядок эксплуатации трамвайного поезда.

2.5. **Водитель обязан:**

2.5.1. Сообщить о любом несчастном случае, дорожно - транспортном происшествии, нарушениях требований охраны труда и технических неисправностях трамвая своему непосредственному руководителю, начальнику узла (маршрута), его заместителю или водителю-наставнику, а в установленных случаях - диспетчеру. Сообщение с линии осуществляется по телефону _____ (номера телефонов), а при нахождении на конечной станции или в депо - в устной форме.

2.5.2. Поддерживать порядок в салоне и в кабине водителя, выполнять требования местной инструкции по пожарной безопасности.

2.5.3. Соблюдать правила личной гигиены: мыть руки с мылом перед приемом пищи, пищу хранить и принимать в установленных для этого местах _____ (конечная станция, столовая депо и т.п.).

2.6. Работник, виновный в нарушениях требований настоящей инструкции, несет дисциплинарную и иную ответственность в порядке, установленном законодательством.

3. Требования безопасности перед началом работы

3.1. Прибыть на работу в удобной одежде и обуви, не стесняющей движений, одетым «по погоде».

3.2. Иметь при себе водительское удостоверение, удостоверение о проверке *знаний по электробезопасности, книжку водителя.*

3.3. Пройти предрейсовый медицинский осмотр.

3.4. Получить у диспетчера «производственное задание» - путевые документы, *предусмотренные должностной инструкцией водителя трамвая.*

3.5. Принять поезд. Произвести в соответствии с требованиями инструкции по эксплуатации трамвая (Приложение к должностной инструкции) осмотр и опробование механизмов поезда, убедиться в готовности к работе, а также и в отсутствии неисправностей у вагона и у принимаемого имущества, обратив внимание на наличие сигнального жилета, пригодных к применению диэлектрических перчаток, огнетушителей, дополнительных сцепок.

3.6. Проявлять, при нахождении на территории депо и при приемке трамвая, осторожность, следить за движением проходящих вблизи трамвайных поездов и техники.

3.7. Убедиться (перед постановкой токоприемников на контактный провод и выездом со смотровой канавы), что кожуха (ограждения) электрооборудования вагона находятся в «закрытом состоянии», выключатели высоковольтных цепей отключены, на рельсах нет посторонних предметов, на крыше, под вагоном и перед ним нет людей.

3.8. Закрыть двери, поднять токоприемники, громко сделать следующее объявление: «Вагон № ___ трогается с канавы №____ , и дать звуковой сигнал.

3.9. Начинать движение с 1-ой ходовой позиции. «Тронуть» трамвай («дать толчок»), после чего отключить контроллеру движение продолжить при отсутствии помех и тревожных криков. Двигаться по территории депо со скоростью 5 км/час, в негабаритных местах (в т.ч. в проемах ворот) – 3 км/час.

3.10. Убедиться перед выездом из осмотрового помещения и из депо, что ворота полностью открыты, зафиксированы в открытом состоянии, людей на пути нет. Выезд производить на маневровой позиции.

3.11. Проверить, сразу после выезда, на 1-ом километре нулевого рейса правильное функционирование агрегатов и систем поезда, соблюдая установленные местной инструкцией требования и ограничения по скорости.

4. Требования безопасности во время работы

4.1. При работе на линии и при всех ситуациях, угрожающих безопасности пассажиров, пешеходов, трамваю или ему лично, водителю необходимо выполнять требования своей должностной инструкции, относящиеся к безопасности движения, к охране труда, к технологии работы на линии и т.п.

4.2. Сообщать о дорожно-транспортных происшествиях и аварийных ситуациях диспетчеру депо _____ (№№ телефонов), диспетчеру конечной станции _____ (наименование, №№ телефонов).

4.3. Вести трамвай со скоростью, не превышающей установленных «Правилами» (ПТЭ и ПДД) ограничений, с учётом состояния пути, дорожного покрытия, особенностей контактной сети, атмосферных условий, интенсивности движения транспорта, выбирая, применительно к указанным обстоятельствам, такую дистанцию, чтобы избежать столкновения с находящимся впереди подвижным составом.

4.4. Соблюдать между своим вагоном и движущимся впереди трамвайным поездом следующую дистанцию:

- при скорости 20 км/час - 60 метров, более 20 км/час - 120 метров;
- при подъемах и спусках свыше 0,040% - 200 метров.

Приближаться к впереди стоящему поезду на расстояние не менее 15 метров на ровном участке и не менее 60 метров на подъемах и спусках более 0,040 %.

4.5. Проезжать места скопления воды на выбеге или на первой ступени ускорения, при уровне воды 100 и более миллиметров движение прекратить.

4.6. Двигаться в густом тумане (при видимости до 30 м) включив фары, со скоростью не более 5 км/час, подавать резкие короткие звуковые сигналы.

4.7. Включать, при движении навстречу общему потоку транспорта в светлое время суток ближний свет (вне зависимости от условий видимости) на следующих участках маршрута _____

(наименование улиц,

_____

проездов и т.п., мест включения и отключения ближнего света)

4.8. Опасные участки обслуживаемых депо маршрутов (затопляемые водой, со сложными условиями дорожного движения и особенностями контактной сети, возможными скоплениями людей и т.п.), при прохождении которых от водителя требуется особое внимание:

1. _____

(наименование участков маршрута №...).

2. _____

(наименование участков маршрута №..., и т.д.).

4.9. Убедиться, подъезжая к участкам маршрута, имеющим уклоны, в исправном действии тормозов _____

(*наименование участков*)

Быть внимательным на спусках и кривых участках пути.

4.10. Останавливать трамвай немедленно в следующих случаях:

- при наличии препятствия движению;
- при внезапном стуке, толчке, тревожных криках людей;
- при признаках загорания вагона (задымлении, резком специфическом запахе и т.п.);
- при опасности наезда на пешехода или столкновения;
- при неясном сигнале светофора;
- перед неправильно переведенной стрелкой или неплотно прилегающими перьями стрелки;
- при сходе вагона с рельсов, обрыва контактной сети;
- при нахождении на трамвайных путях монтеров пути.

4.11. Приступать к осмотру и при необходимости к замене предохранителей не раньше, чем будет отключена АКЗ, оттянут от контактных проводов, находящихся под напряжением 600 В, и надежно закреплен токоприемник, а поезд заторможен. При остановке на уклоне установить противооткатные упоры.

4.12. Надеть перед выходом на проезжую часть сигнальный жилет, повернуться лицом в сторону движения, сойти на землю в момент, когда нет угрозы от движущихся транспортных средств. Спускаться по ступенькам, соблюдая осторожность и держась за поручни. ОБХОДИТЬ стоящий вагон только сзади.

4.13. При обрыве контактного провода не допускать к нему пассажиров и прохожих. О повреждении сообщить диспетчеру.

4.14. Находясь в составе ремонтной бригады для участия в ремонте закрепленного трамвая, получить целевой инструктаж по охране труда и соблюдать требования инструкции по охране труда для слесаря по ремонту трамвая.

4.15. **Водителю запрещается:**

4.15.1. Приступать к работе, если не обеспечены безопасные условия труда.

4.15.2. Влезать на крышу трамвайного вагона.

4.15.3. Выполнять какие-либо работы, не предусмотренные Должностной инструкцией.

4.15.4. Выезжать на неисправном или недоукомплектованном вагоне.

4.15.5. Начинать движение с открытыми дверями, высовываться из окна.

4.15.6. Снимать (открывать) ограждения («кожухи») электроаппаратов, работать без ограждений.

4.15.7. Включать неогражденные, или имеющие неисправные, незакрепленные ограждения электроотопительные устройства салона и кабины.

4.15.8. Производить включение и отключение межвагонного кабеля на двухвагонном поезде, а также замену высоковольтных предохранителей без диэлектрических перчаток, при незакрепленном в оттянутом положении пантографе, оставлять после смены щиток с предохранителями незакрытым.

4.15. 9. Оставлять трамвай на спусках круче 0,02 %.

4.15.10. Находясь на территории депо, входить в канаву, садиться на рельсы, быть в проеме въездных ворот при движении трамваев, становиться на ступеньки проезжающих поездов, высовываться из окон или дверей вагонов, ходить по трамвайным путям, проходить или стоять между трамвайными вагонами и на междупутье.

5. Требования безопасности в аварийных ситуациях

5.1. При возникновении аварийных и экстремальных ситуаций, которые могут представлять опасность для подвижного состава, пассажиров или водителя, в том числе и при загорании в салоне и в кабине, действовать, как предписывает Должностная инструкция.

5.2. При неисправности вагона на линии его сцепку и буксировку осуществлять в соответствии с технологической инструкцией.

5.3. При наезде на пешехода или других несчастных случаях вызывать скорую помощь при наличии пострадавших по телефону «03», до ее прибытия оказать, в соответствии с местной инструкцией, первую доврачебную помощь.

5.4. Сообщить о случившемся диспетчеру и администрации так, как это предусмотрено должностной инструкцией или приказом по депо _____ (способ сообщения, №№ телефонов).

6. Требования безопасности по окончании работы

6.1. Сообщить диспетчеру конечной станции об окончании работы по расписанию.

6.2. Привести в порядок кабину водителя. При смене на конечной станции или на линии передать вагон сменщику, руководствуясь требованиями, предусмотренными должностной инструкцией.

6.3. Остановить вагон перед въездом на территорию депо, высадить пассажиров, убедиться, что внутри нет людей и посторонних подозрительных предметов, закрыть двери и окна.

6.4. Следить внимательно при въезде в депо за положением стрелок и маневрирующими поездами, секционные изоляторы проходить в режиме выбега.

6.5. Предъявить вагон приемщику подвижного состава, пройти послерейсовый медицинский осмотр, сдать путевой лист и машинное расписание диспетчеру.

6.6. Сделать при необходимости заявку на устранение неисправностей.

Приложение 11
к должностной инструкции
водителя трамвая

Инструкция
по контролю за работой водителя на линии, учету и оценке рейсов

Извлечения из инструкций:

"Диспетчеру станции по ведению ведомости исполненного движения, оценке выполненных рейсов и оформлению путевых листов;

Временной инструкции о порядке проверки работы водителей по обеспечению регулярного движения;

из должностных инструкций диспетчеру конечной станции, контролеру пассажирского транспорта".

Выполнение транспортной работы, соблюдение водителями их обязанностей по обеспечению регулярности движения, безопасности и культуры обслуживания пассажиров постоянно контролируется уполномоченными на это работниками ГУП "Мосгортранс": диспетчерами конечных станций, диспетчерами по организации движения, ревизорами по безопасности движения, контролерами пассажирского транспорта, работниками депо.

1. Взаимодействие диспетчера конечной станции и водителя

1.1. Диспетчер станции несет ответственность за регулярность и безопасность движения на маршруте и осуществляет "основной" контроль за работой водителя.

1.2. Диспетчер должен принять меры по восстановлению и усилению движения в случаях сбоев и нарушений расписания. Обязанность водителя - выполнять оперативные распоряжения диспетчера.

1.3. Диспетчер станции устанавливает готовность к рейсу прибывшего из депо трамвая и водителя.

1.4. По прибытии подвижного состава (а также при смене на линии водителей) он проверяет:

а) состояние водителя (внешний вид, признаки возможного опьянения, заболевания и др.);

б) наличие у водителя водительского удостоверения, книжки водителя, путевого листа, книги поезда у водителя электротранспорта;

в) подлинность фотографии в водительском удостоверении, соответствие записей (Ф.И.О. и др.) в удостоверении на право управления транспортным средством и в путевом листе;

г) наличие в путевом листе подписей мастера, водителя (о приеме исправного трамвая), диспетчера парка; в книге поезда электротранспорта наличие подписи мастера об исправности трамвая; соответствие записей фактическому номеру трамвая, фамилии и табельному номеру водителя;

д) экипировку подвижного состава, наличие маршрутных указателей и машинного расписания;

е) состояние маршрутных указателей, их комплектность, соответствие обслуживаемому маршруту (при плохой читаемости цифровых указателей, вследствие загрязнения, обязывает водителя производить их немедленную протирку).

1.5. Диспетчер не допускает до работы водителей, чье состояние внушает опасение за безопасность пассажиров, сохранность подвижного состава, за способность водителя выполнять свои обязанности, как предписывает его должностная инструкция, а также водителей, чьи фамилии и табельные номера не указаны в путевом листе, не имеющих машинных расписаний.

1.6. Диспетчер не разрешает эксплуатацию неисправного, не полностью экипированного подвижного состава, с неосвещаемыми лобовыми маршрутными указателями, с неисправными габаритными фонарями.

1.7. Диспетчер устанавливает, при неблагоприятных погодных условиях (снегопад, гололед и т.д.), новый режим движения на маршруте. Инструктирует об изменении режима движения водителей. Делает отметку в путевых листах об увеличении времени пробега. Вывешивает на станции соответствующие объявления.

1.8. Диспетчер учитывает и оценивает выполненные водителями рейсы в соответствии с "Инструкцией по учету рейсов", и "Инструкцией по оценке рейсов". ("Инструкции" имеются на конечной станции и должны представляться водителям для ознакомления).

2. Оценка рейсов

2.1. "Нулевой рейс" выполняется в соответствии с маршрутом и временем, указанным в машинном расписании,

2.2. Временем прибытия трамвая на конечную станцию считается время прибытия на отстойно - разворотную площадку.

2.3. Производственный рейс может начинаться от распорядительной станции "А" (начало), от технической станции "Б" (конец), от промежуточного пункта маршрута, указанного в машинном расписании. Время отправления в рейс от любого из этих пунктов, считается временем отправления от конечной станции.

2.4. Время прибытия на конечную остановку ("посадки нет") учитывается на 1 минуту раньше предусмотренного расписанием прибытия на отстойно - разворотную площадку, а на остановку ("посадка") - на 1 минуту позже установленного диспетчером станции времени отправления в рейс.

2.5. Рейс считается выполненным по расписанию, если трамвай отправился с конечного пункта в строго указанное время, проследовал контрольные пункты и прибыл на другой конечный пункт своевременно или с допустимым отклонением от расписания. Допустимое отклонение от расписания - не более 2 минут нагона, 2-х минут опоздания.

2.6. На маршрутах, работающих с объявленными (уличными) расписаниями проследования контрольных пунктов ранее указанного времени не разрешается.

2.7. Проверка качества выполнения водителями движения проводится на контрольных и конечных пунктах маршрута путем сравнения фактического времени проследования трамвая заданному времени, указанному в путевом листе и в машинном расписании.

2.8. Рейс считается невыполненным в следующих случаях:

а) зафиксирован самовольный простой водителя;

б) имело место самовольное изменение трассы маршрута;

в) имел место возврат, с промежуточных пунктов маршрута (по любой причине).

2.9. Проверка работы маршрута на соответствие времени прохождения трамвая по расписанию может осуществляться линейными работниками в любом пункте маршрута, как гласно, с сообщением водителю и с записью в путевом листе на месте проверки, так и негласно, с сообщением результатов проверки диспетчеру станции. Негласная проверка может осуществляться только по разрешению руководителей ТДО с привлечением работников соответствующего депо (приказ № 401 от 18.04.89 г.).

2.10. Рейсы, выполненные с нарушением, бракуются.

2.11. "Нулевые рейсы" бракуются, если трамвай прибыл из депо на пункт "начало рейса" раньше времени, указанного в расписании, с учетом допуска. "Нулевым рейсом" трамвай проследовал не по установленному маршруту.

Трамвай при выходе из депо прибыл на пункт "А" вместо предусмотренного расписанием пункта "В". Трамваю при этом выводится опоздание на время невыполненного рейса от "В" до "А". Рейс от "В" до "А" не засчитывается.

2.12. Производственные рейсы бракуются при прибытии трамвая из рейса на конечную станцию с отклонением от расписания или от заданного времени пробега свыше допустимого. За несвоевременное отправление от конечной станции по любой причине. За проследование контрольных пунктов с отклонением от расписания или заданного времени пробега свыше допустимого. Если зарегистрирован проезд остановки при наличии пассажиров в салоне и на остановке.

2.13. Проверяющие, которые не отметили в путевом листе выявленные ими нарушения водителя на линии (в том числе и по п.2.9), сообщают о них диспетчеру станции.

2.14. Если к моменту сообщения водитель с линии убыл, оформление нарушения производится на основании сообщения (без записи в путевом листе) с отражением в суточном рапорте.

2.15. На основании записей в суточном рапорте забракованные или невыполненные рейсы, ранее оформленные, как выполненные, из числа выполненных исключаются (с водителя удерживается стоимость израсходованного на такие рейсы эл.энергии).

3. Записи в путевом листе

3.1. Диспетчер станции делает лично (или по сообщениям проверяющих) следующие отметки в путевом листе водителя:

а) о времени прибытия и отправления подвижного состава;

б) об изменении в режиме работы водителя (перенос или изменение времени окончания работы на линии, или обеденного перерыва в связи с оперативным отклонением от расписания);

в) направление водителя на укороченный рейс или на другой маршрут;

г) время отклонения от расписания (нагон или опоздание);

д) замечания о выявленных нарушениях на линии. Запись о "самовольном простое" при выявлении случая не прохождения вагоном пункта, где осуществлялась проверка.

3.2. Сделанные в путевом листе записи о выполненных рейсах и др. заверяются подписью диспетчера конечной станции.

3.3. Запись в путевых листах о нарушениях, допущенных водителями на линии, с их краткой характеристикой, с указанием времени отклонения от расписания и времени проверки вносят диспетчеры по организации движения, ревизоры БД, контролёры пассажирского транспорта.

4. Взаимодействие водителя и контролера пассажирского транспорта

4.1. Контролёр пассажирского транспорта при проверке правильности оплаты проезда одновременно проверяет соблюдение водителями их должностных обязанностей по культуре обслуживания пассажиров:

а) оформление путевого и билетно-учетного листа водителя;

б) санитарное состояние салона трамвая;

в) наличие в салоне "Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве";

г) работа водителя с микрофоном;

д) наличие в продаже у водителя посадочных талонов;

е) состояние компостеров, наличие записей в билетно-учетном листе о смене шифра компостеров.

4.2. Контролер пассажирского транспорта предупреждает водителя о выявленных нарушениях.

4.3. Делает запись в путевом листе водителя о нарушениях, указывает время проверки, личный служебный номер, заверяет написанное своей подписью.

4.4. Вносит в путевой лист соответствующую запись и, в случае обнаружения в салоне забытых пассажирами вещей, вещи передает водителю для сдачи их диспетчеру конечной станции.

5. Взаимоотношения водителя и ревизора движения

5.1. Ревизор движения контролирует работу водителей и состояние подвижного состава, соблюдение "Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в городе Москве" и требований "Должностной инструкции водителя".

5.2. Ревизор движения проверяет:

а) выполнение расписания движения;

б) ведение "путевой" документации;

в) культуру обслуживания пассажиров (состояние и экипировку салона, работу с микрофоном, реагирование водителя на обращение к нему пассажиров, внешний вид водителя и т.п.).

5.3. Ревизор движения имеет право требовать от водителя выполнения установленного порядка, указать водителю на выявленные недостатки и сделать соответствующую запись в билетно-учетном листе.

5.4. Ревизор движения сообщает о результатах проверки диспетчеру конечной станции и администрации депо в установленном порядке.

Приложение 12
к должностной инструкции
водителя трамвая

Памятка
водителю транспортного средства ГУП "Мосгортранс" по предупреждению террористических актов на подвижном составе

1. В период эксплуатации транспортного средства производить визуальный осмотр салона и технологических отсеков на возможное наличие посторонних предметов.

2. После каждого прибытия на конечный пункт маршрута и при возвращении и парк (депо) производить внешний осмотр транспортного средства, визуальное обследование салона и технологических отсеков.

3. При обнаружения в салоне или технологических отсеках подозрительных предметов:

3.1. Сообщить диспетчеру конечной станции или диспетчеру парка (депо) о происшествии.

3.2. До прибытия соответствующих служб МВД, МЧС или ФСБ организовать охрану подвижного состава и не допускать к нему посторонних людей.

Предупреждение!

Обнаруженные подозрительные предметы (взрывоопасные устройства) категорически запрещается поднимать, вскрывать, перемещать и производить с ними иные действия.

4. При получении информации о наличии в салоне подозрительного предмета во время движения, остановить транспортное средство по возможности в малолюдных местах, вдали от жилых домов и скоплений людей и предложить пассажирам покинуть салон.

О происшествии сообщить диспетчеру конечной станции или депо, парка, используя радиосвязь, телефоны ближайших учреждений, а также через других водителей на линии. Выполнить действия согласно и.3.2.

5. При получении информации о наличии в салоне веществ, раздражающих слизистые оболочки глаз, носоглотки, верхних дыхательных путей, вызывающих кашель и слезотечение:

5.1. Остановить транспортное средство;

5.2. Предложить пассажирам покинуть салон;

5.3. Сообщить о происшествии на конечную станцию или парк (депо);

5.4. Совместно с работниками правоохранительных органов не допускать к автобусу людей:

5.5. Находиться с наветренной стороны;

5.6. По указанию работников гражданской обороны при возможности движения отогнать транспортное средство в указанное ими место для последующей дегазации.

6. Водитель! При обнаружении на пути следования групп вооруженных лиц, работников ОМОНа, милиции, вооруженных сил в пререкание не вступать, а тем более не оказывать сопротивления; выполнять все их требования, в любом случае высадить пассажиров. По возможности сообщить в парк (депо) и в местные органы милиции,

Вблизи района вооруженного столкновения немедленно остановиться, предложить пассажирам выйти и удалиться в безопасном направлении.

Штаб ГО И ЧС ГУП "Мосгортранс"

Приложение 13
к должностной инструкции
водителя трамвая

Порядок
действий при возникновении дорожно-транспортного происшествия

В соответствии с пунктами 2,5 и 2,6 Правил дорожного движения при дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношения к происшествию;

- принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность или водительское удостоверение и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

- сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции;

- если в результате дорожно-транспортного происшествия нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут, предварительно составив схему происшествия и подписав её, прибыть на ближайший пост дорожно-патрульной службы (ДПС) или орган милиции для оформления происшествия.

В соответствии с пунктами 38,41 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств водитель участник дорожно-транспортного происшествия обязан:

- сообщить другим участникам дорожно-транспортного происшествия, намеренным предъявить требование о возмещении вреда, сведения о договоре обязательного страхования, в том числе номер страхового полиса обязательного страхования, а так же наименование, адрес и телефон страховщика;

- совместно со страхователем – юридическим лицом, заполнить бланк извещения о дорожно-транспортном происшествии, выданный страховщиком, независимо от оформления извещения о дорожно-транспортном происшествии сотрудниками милиции. Предусматриваются заполнение одного бланка указанного извещения водителями двух транспортных средств, причастных к дорожно-транспортному происшествию. При наличии разногласий между участниками дорожно-транспортного происшествия относительно его обстоятельств эти разногласия указываются в извещении о дорожно-транспортном происшествии.

Приложение 14
к должностной инструкции
водителя трамвая

ПРАВИЛА
проезда стрелочных переводов трамвая

1. Общие положения

Электрифицированные стрелочные переводы предназначены для изменения направления движения трамваев из кабины водителя или с единого диспетчерского пункта. Они подразделяются на:

- управляемый стрелочный перевод без блокировки (УСП);
- управляемый стрелочный перевод с блокировкой (УСПБ);
- стрелочный перевод централизованного управления с воздушной блокировкой (УСПЦ) применяется, как правило, на территории депо.

Во всех электрифицированных стрелочных переводах переключение перьев стрелки осуществляется соленоидным электроприводом и замыкателем стрелочной тяги с пружиной. Электропривод переводит стрелку в выбранном направлении, а пружина замыкателя прижимает и фиксирует перья к рамному рельсу стрелки.

Для УСП и УСПБ выбор направления движения осуществляется водителем из кабины при проезде сериесных или шунтовых воздушных контактов. Для УСПЦ выбор направления задается диспетчером с единого диспетчерского пункта.

Зоной электрифицированного стрелочного перевода считается расстояние между входным сериесным и выходным шунтовым контактами.

Сериесный воздушный контакт устанавливается на расстоянии 18 м до острякa пера стрелки, шунтовый воздушный контакт устанавливается на расстоянии 16 м до остряка пера стрелки, выходной шунтовый контакт устанавливается на расстоянии от 24 до 28 м за стрелкой. В исключительных случаях допускается установка сериесных контактов на расстоянии 15 м и шунтовых контактов на расстоянии 13 м от остряка пера стрелки. Необходимость такой расстановки воздушных контактов определяется комиссионно с участием представителя Отдела электротранспорта, трамвайного депо и ГП САС с последующим обязательным инструктажем водителей трамвая.

Проезд по электрифицированному стрелочному переводу осуществляется со скоростью не более 5 км/час.

В зоне электрифицированного стрелочного перевода единовременно « должен находиться только один трамвай или трамвайный поезд.

При работе по системе многих единиц питание трамвайного поезда должно осуществляться от токоприемника первого вагона, токоприемники остальных вагонов должны быть опущены.

При приближении к зоне управляемого стрелочного перевода должен выдерживаться интервал не менее 50 м до идущего впереди трамвая.

При приближении к зоне электрифицированного стрелочного перевода водитель должен убедиться в исправном состоянии установочных проводов стрелочного перевода и воздушных контактов, отсутствии обрывов в зоне действия токоприемника.

Водителю категорически запрещается останавливать трамвай под воздушными контактами стрелочного перевода, т.к. это может привести к выходу из строя стрелочного перевода.

Проезд сериесного воздушного контакта осуществляется с выключенным двигателем в режиме выбега. Запрещается проезд сериесного контакта с включенным двигателем.

Запрещается проезд воздушных контактов не отключенного электрифицированного стрелочного перевода с оттянутым токоприемником.

В случае неисправного стрелочного перевода пропуск вагонов осуществляется с ручным переключением стрелки при отключенной схеме автоматики.

Отключение автоматического управления стрелочным переводом осуществляется рубильником, установленным на правой боковой поверхности шкафа управления стрелочным переводом.

При неисправности автоматики стрелочного перевода водитель обязан отключить его и сообщить об отключении диспетчеру конечной станции.

2. Правила проезда УСП*

Перья стрелки УСП постоянно находятся в положении, обеспечивающем движение трамвайного вагона в правом направлении. Водитель имеет право въезжать в зону стрелочного перевода лишь убедившись, что перья стрелки установлены для движения направо и в зоне стрелочного перевода отсутствует трамвайный вагон.

Для проезда в прямом направлении /влево/ при прохождении сериесного воздушного контакта водитель должен включить кнопку /перевод стрелки/. Убедившись в том, что перья стрелки переключились в положение для движения в прямом направлении, водитель проезжает стрелочный перевод.

После проезда выходного шунтового воздушного контакта стрелка возвращается в исходное положение и готова к пропуску следующего вагона.

При движении направо водитель должен проехать сериесный воздушный контакт с выключенной кнопкой перевода стрелки.

3. Правила проезда УСПБ

Перья стрелки УСПБ находятся в положении, оставшемся после ухода предыдущего трамвайного вагона.

Перед въездом в зону УСПБ водитель должен убедиться в отсутствии в ней трамвайного вагона. Если в зоне УСПБ находится трамвайный вагон, то следующему трамвайному вагону категорически запрещен въезд в зону УСПБ.

Для проезда влево водитель при прохождении сериесного воздушного контакта должен нажать кнопку перевода стрелки и, убедившись в том, что стрелка перевелась в нужное направление, проехать стрелочный перевод.

Для проезда вправо водитель должен проехать сериесный воздушный контакт с выключенной кнопкой перевода стрелки и, убедившись, что стрелка находится в нужном направлении, проехать стрелочный перевод.

При проезде входных контактов автоматика стрелки блокируется и следующий вагон не сможет перевести стрелку до тех пор, пока поезд, находящийся в

* В Москве всего один УСП по адресу: Каланчевская ул., поворот на трамвайное кольцо от вокзалов

зоне УСПВ, не покинет ее, пройдя под выходными шунтовыми воздушными контактами.

После ухода трамвайного вагона из зоны УСПБ разрешается въезд в зону следующего трамвайного вагона.

4. Правила проезда УСПЦ

Направление движения по УСПЦ устанавливается диспетчером депо с единого диспетчерского пункта.

УСПЦ оборудован воздушной блокировкой, исключающей перевод стрелки при прохождении по ней трамвайного вагона, воздушные блокировочные контакты устанавливаются перед стрелкой и после стрелки.

При проезде УСПЦ водитель трамвая должен убедиться, что в зоне стрелочного перевода (между входными и выходными блокировочными контактами) нет трамвайного вагона и только после этого возможен въезд в зону стрелочного перевода.

Приложение 15
к должностной инструкции
водителя трамвая

Рекомендации
по рациональному расходованию электроэнергии

Движение трамваев связано с потерями энергии. Величина потерь существенно зависит от режима вождения и квалификации водителя.

При работе на линии необходимо руководствоваться следующими правилами:

1. Изучить маршрут и вести трамвай в соответствии с его особенностями без лишних подтормаживаний и пусков.

2. Отправлять и вести поезд только при разрешающем сигнале светофора или регулировщика и свободном пути.

3. Пуск и разгон, кроме начального момента трогания, производить при возможно большем ускорении. Включать двигатели на скорости, обеспечивающей движение поезда выбегом и в тормозном режиме не менее половины перегона без дополнительного включения тяговых двигателей.

4. Не производить разгон трамвая на первой-второй ступенях ускорения (если позволяет дорожная обстановка).

5. На каждом перегоне перед торможением пользоваться выбегом поезда, а на спусках двигаться накатом.

6. В местах скопления поездов избегать ненужных перемещений трамваев.

7. Своевременно включать и отключать освещение салона.

8. Следить за рациональным использованием отопления поездов в соответствии с установленным режимом включения и отключения печей.

9. В осенне-зимний период не выхолаживать вагон на остановочных пунктах.

10. Следуя нулевым рейсом, при отсутствии пассажиров в салоне оставлять одну группу освещения (где это предусмотрено конструктивно).

11. На конечной станции, а также и на линии при задержках, отключать цепь управления.

Приложение 16
к должностной инструкции
водителя трамвая

Рекомендации по отоплению салона

1. При выезде из депо при температуре -3°С и ниже водитель должен убедиться, что заслонка «зима-лето» переключена в положение «зима».

2. При температуре от -5°С и ниже включить печь отопления салона.

3. Пользование обогревательными устройствами на трамвае разрешается при следующих температурах:

а) стеклообогреватели в кабинах - по мере необходимости;

б) обогреватели кабин водителя при температуре +5°С и ниже;

в) обогреватели салонов при температуре -5°С и ниже.

Включение обогревательных устройств салона на территории депо запрещается.

4. Водителю необходимо следить за работой отопительной системы и принимать меры к устранению неполадок.

5. Температурные режимы и порядок работы отопительных устройств могут изменяться в соответствии с приказом ГУП «Мосгортранс».

Приложение 17
к должностной инструкции
водителя трамвая

Требования по противопожарной безопасности

1. Предупредительные меры

1.1. **Заменять** плавкие вставки предохранителей электрических цепей или проводить какой-либо ремонт электрического оборудования только при опущенном пантографе.

1.2. **Применять** только калиброванные предохранители, соответствующие данной цепи по номинальному току.

1.3. **Запрещается** применение не калиброванных плавких вставок («жучки»).

1.4. **Не класть** на электрические аппараты (и кожухи) инструмент, металлические предметы.

1.5. **Поднимать** пантограф в случаях необходимости только при отключенных рубильниках, автоматических выключателях.

2. Действия водителя при возникновении загорания

2.1. **Прекратить** работу, если возникло короткое замыкание, вспышка в салоне (вагоне, кабине водителя), чувствуется запах гари или дыма.

2.2. **Немедленно** остановить поезд, **опустить** пантограф трамвая.

2.3. **Открыть** все двери и высадить пассажиров.

2.4. **Выключить** все основные и вспомогательные электрические цепи, **затормозить** поезд.

2.5. **Приступить** к ликвидации загорания, используя огнетушитель (или песок из песочниц).

2.6. **Сообщить** о случившемся и о состоянии трамвая диспетчеру станции, диспетчеру депо.

2.7. **При необходимости** срочно вызвать пожарную команду и техническую помощь.

2.8. **Привлечь** (в случае надобности) водителей других поездов, следующих по маршруту, к ликвидации загорания.

2.9. **Убедиться** в полной ликвидации загорания (нет дыма и тления) и направить поезд в депо (своим ходом или буксиром).

3. Правила пользования огнетушителем

3.1. Огнетушитель ОУ-2 (углекислотный):

- **взять** огнетушитель левой рукой за ручку;
- **вынуть** огнетушитель из подвески;
- **подойти** как можно ближе к очагу загорания (струя углекислоты подается не дальше 1,5 метров);
- **направить** раструб (диффузор) в сторону огня;
- правой рукой **повернуть** маховичок, запорно-пускового вентиля против хода часовой стрелки до отказа (выдернуть стопорное кольцо и нажать спусковой рычаг);

- **направить** струю углекислоты в очаг горения (время подачи углекислоты 20-25 секунд). Во время работы **держать** огнетушитель вентилем вверх. **Запрещается** держать или придерживать рукой раструб.

3.2. Огнетушитель «Момент» (порошковый):

- **снять** огнетушитель с подвески;
- **подойти** как можно ближе к очагу загорания (струя порошка подается на 1-2 метра);
- не снимая колпачок, **повернуть** огнетушитель выходным отверстием в сторону очага загорания;
- **ударить** головкой огнетушителя о твердый предмет и направить струю порошка на очаг загорания /время работы огнетушителя 9-10 секунд/;
- огнетушитель во время его работы **держать** готовкой вниз.

3.3. **Применять** пенные огнетушители и воду запрещается.

Приложение 18
к должностной инструкции
водителя трамвая

Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформления его результатов

(утверждены Постановление правительства РФ от 26.12.2002 № 930)

1. Настоящие Правила устанавливают порядок медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством соответствующего вида (далее именуются соответственно - медицинское освидетельствование, водитель транспортного средства), а также порядок оформления его результатов.

2. Медицинскому освидетельствованию подлежат водители транспортных средств, в отношении которых согласно критериям, установленным Министерством здравоохранения Российской Федерации, имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения.

3. Медицинское освидетельствование проводится на основании протокола о направлении на медицинское освидетельствование, подписанного должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства, и водителем транспортного средства, в отношении которого применяется данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении.

4. Медицинское освидетельствование проводится в организациях здравоохранения, имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности с указанием соответствующих работ и услуг.

5. Медицинское освидетельствование проводится как непосредственно в организациях здравоохранения, так и в специально оборудованных для этой цели передвижных пунктах (автомобилях), соответствующих установленным Министерством здравоохранения Российской Федерации требованиям.

6. Медицинское освидетельствование проводится врачом, имеющим соответствующую специальную подготовку.

7. В сельской местности при невозможности проведения медицинского освидетельствования врачом разрешается осуществлять его фельдшером фельдшерско- акушерского пункта, имеющим соответствующую специальную подготовку.

8. Медицинское освидетельствование проводится в соответствии с нормативными правовыми актами Министерства здравоохранения Российской Федерации.

О порядке медицинского освидетельствования для установления факта употребления алкоголя и состояния опьянения см. Временную инструкцию, *утвержденную заместителем Министра здравоохранения СССР 1 сентября 1988 г. N 06-14/33-14 с изменением Минздрава РФ (Приказ от 12.08.2003 г. № 399).*

9. Результаты медицинского освидетельствования отражаются в акте медицинского освидетельствования, форма которого утверждается Министерством здравоохранения Российской Федерации.

10. Акт медицинского освидетельствования составляется в 2 экземплярах, подписывается врачом (фельдшером), проводившим медицинское освидетельствование, и заверяется печатью организации здравоохранения.

Один экземпляр акта медицинского освидетельствования выдается должностному лицу, доставившему водителя транспортного средства в организацию здравоохранения, второй экземпляр акта хранится в соответствующей организации здравоохранения.

11. Каждая процедура медицинского освидетельствования регистрируется в специальном журнале организации здравоохранения, форма, порядок ведения и хранения которого определяются Министерством здравоохранения Российской Федерации.

12. В случае если водитель транспортного средства находится в беспомощном состоянии (тяжелая травма, бессознательное состояние и др.) и для вынесения заключения о наличии или отсутствии состояния опьянения требуется проведение специальных лабораторных исследований биологических жидкостей, акт медицинского освидетельствования составляется по получении результатов указанных исследований, которые отражаются в акте.

Подлинник результатов лабораторных исследований, заверенный подписью специалиста, проводившего исследование, приобщается ко второму экземпляру акта медицинского освидетельствования. Первый экземпляр акта медицинского освидетельствования выдается на руки представителю органа, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства, либо направляется в адрес этого органа по почте.

Приложение 19
к должностной инструкции
водителя трамвая

Инструкция
о проведении предрейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств

Предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств проводится в соответствии с прилагаемой инструкцией Министерства здравоохранения СССР (Приказ Минздрава СССР от 29 сентября 1988 г. № 555 с изменением Минздравмедпрома РФ (приказ от 14.03.96 г. № 90).

1. Предрейсовые медицинские осмотры водителей проводятся медицинским персоналом здравпунктов, организуемых при предприятиях и входящих в состав поликлиник (амбулаторий) на правах их структурных подразделений, содержащихся на хозрасчете или за счет специальных средств медицинским персоналом на хозрасчетной основе по договорам предприятий с учреждениями здравоохранения о предоставлении сверх установленных норм медицинской помощи, инспекторами по проведению профилактических осмотров водителей транспортных средств (письмо Государственного комитета СССР по труду и социальным вопросам N 495-БГ от 18.02.88 г.).

При подготовке инспекторов необходимо руководствоваться программой, предусмотренной совместным циркулярным письмом Минздрава СССР и МВД СССР «Об организации осмотров водителей автохозяйств» N 06-14/29-14 от 03.08.88 г.

2. Средние медицинские работники и инспектора осуществляют контроль за состоянием здоровья водителей перед выездом на линию и участвуют в проведении анализа дорожно-транспортных происшествий с целью выявления причин, зависящих от состояния здоровья водителей. Они работают в тесном контакте с работниками службы безопасности движения, отдела эксплуатации и отдела кадров предприятия.

3. При предрейсовых осмотрах проводится:

- сбор анамнеза;
- измерение температуры тела (по показаниям);
- измерение артериального давления (по показаниям);
- определение пульса;
- реакция на наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе одним из принятых методов.

4. После осмотра на путевых листах водителей ставится штамп – «допущен к рейсу» и подпись медицинского работника.

Штамп не ставится при:

а) выявлении признаков временной нетрудоспособности;

б) положительной пробе на алкоголь в выдыхаемом воздухе.

При утрате трудоспособности медицинский работник (администрация предприятия) дает водителю направление на прием к врачу.

Водителю, который признан врачом трудоспособным, в направлении делается пометка о времени его пребывания на приеме.

В случаях проведения предрейсового осмотра водителя в часы, когда нет врачебного приема, водителю, признанному нетрудоспособным медицинским работником выдается справка с указанием времени освобождения от работы и кратких данных о характере заболевания (травмы) и предлагается посетить врача на следующий день (п. 12 Инструкции ВЦСПС и Наркомздрава СССР о порядке выдачи застрахованным больничных листков).

При положительной пробе на алкоголь водитель направляется к дежурному диспетчеру, а в дальнейшем может быть направлен в лечебно-профилактическое учреждение для экспертного врачебного заключения о наличии алкогольного опьянения.

5. Данные предрейсового осмотра водителей заносятся в специальный журнал, ведущийся по рекомендуемой форме:

Дата	№ пп	Фамилия имя, отчество водителя	Табель	Жалобы	Температура тела	Артериальное давление	Проба на наличие алкоголя	Пульс	Причины направления к врачу	Подпись среднего медработника, инспектора
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

gost.e-ecolog.ru