

№ 46
от 11.01.2021

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель начальника
метрополитена – начальник
Службы подвижного состава
И.В. Киселев
«11» 01 2021 г.

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

Водителя трамвая регулярных городских пассажирских маршрутов
ГУП «Московский метрополитен»

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Должностная инструкция водителя трамвая ГУП «Московский метрополитен» (далее- ДИ) определяет обязанности, права и ответственность водителя трамвая.

1.2. Водитель руководствуется в своей деятельности «Правилами Дорожного движения Российской Федерации» (далее – ПДД РФ), «Правилами технической эксплуатации трамвая (далее – ПТЭ), нормативными актами Министерства транспорта РФ, нормативными актами Правительства г. Москвы, настоящей Инструкцией, а также иными локальными нормативными актами метрополитена по вопросам относящимся к его должностным обязанностям, а также местными правилами по охране труда и пожарной безопасности.

1.3. Квалификационные требования к водителю трамвая (далее - водитель):

– к самостоятельной работе водителем трамвая допускается лицо возрастом не моложе 21 года, имеющие образование не ниже среднего (полного) общего, признанные медицинскими комиссиями по освидетельствованию водителей транспортных средств и профессиональной пригодности годными к работе водителем наземного городского электрического транспорта, прошедшие профессиональную подготовку, имеющие водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории «Тм», прошедшие практическое обучение (стажировку), и выдержавшие приёмные теоретические и практические испытания, группу электробезопасности не ниже третьей.

Объём знаний, порядок и сроки испытаний устанавливаются локальными нормативными актами и распорядительными документами метрополитена.

1.4. Приём на работу, присвоение и снижение разряда квалификации, применение дисциплинарных взысканий, представление к поощрениям и наградам, перемещение и увольнение производятся работодателем на

основании приказа по предприятию.

1.5. Водитель обязан сообщить в отдел кадров предприятия адреса регистрации и фактического места жительства, контактный телефон, а также немедленно извещать работодателя в случае изменения указанных данных.

1.6. Водитель обязан проходить в установленные работодателем сроки плановые и внеплановые инструктажи по охране труда, необходимую подготовку и переподготовку в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти и законодательством Российской Федерации в сфере транспорта, с последующей аттестацией, технические занятия, семинары, инструктажи, курсы повышения квалификации и т.п., теоретическое и практическое обучение

Водитель не прошедший инструктаж по охране труда в установленный срок или итоговую аттестацию к работе водителем не допускается.

1.7. Являться по требованию заместителя начальника депо по эксплуатации (или лица его замещающего) на собеседование по вопросам безопасности движения.

1.8. Водитель, принятый на работу по окончанию обучения в учебном центре, закрепляется за узлом (маршрутом) на котором он проходил стажировку, сроком на 6 месяцев. По окончании этого срока он может быть привлечен к работе на других узлах (маршрутах).

Водители, имеющие перерыв в работе водителями городского пассажирского электротранспорта более трёх месяцев, допускаются к самостоятельному управлению подвижным составом после обучения в учебном центре по программам переподготовки водителей трамвая.

1.9. Основным рабочим местом водителя при работе на линии является трамвайный вагон (поезд).

1.10. Водитель подчиняется непосредственно начальнику узла (маршрута), в административном отношении - заместителю начальника Трамвайного управления по эксплуатации, начальнику отдела эксплуатации, заместителю начальника отдела эксплуатации. Во время работы на линии маршрутному диспетчеру диспетчерского центра (далее - ДДЦ), при нахождении в резерве или работе на территории депо (конечной станции) диспетчеру трамвайного депо (далее - ДТД). Распоряжения указанных лиц водитель обязан исполнять.

Водитель также должен выполнять оперативные распоряжения работников связанных с движением поездов трамвая, сотрудников полиции и ГИБДД, руководителей бригад технической помощи.

1.11. Водитель обязан пройти перед началом и по окончанию работы (смены) медицинский осмотр, а также иные плановые и внеплановые медицинские осмотры и освидетельствования предусмотренные действующими нормативными актами и трудовым договором. Водитель, не прошедший в установленные сроки медицинские осмотры и освидетельствования, а также при выявлении факторов, препятствующих допуску к управлению транспортным средством к работе водителем не

допускается.

1.12. Режим рабочего времени и времени отдыха водителя определяется месячным графиком и суточным нарядом.

1.13. Водитель при работе на линии должен иметь при себе и предъявлять по требованию должностных лиц осуществляющих контроль работы водителя, сотрудников полиции, ГИБДД и представителей Управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта:

водительское удостоверение, удостоверение о проверке знаний по Правилам технической эксплуатации электроустановок потребителей (далее – ПТЭЭП) напряжением до 1000В., полис ОСАГО, путевой лист, бортовой журнал, расписание движения по маршруту;

Должностное лицо осуществляющее контрольные функции обязано представиться и предъявить своё служебное удостоверение (знак).

1.14. Вносимые изменения в ДИ, в период её действия доводятся до сведения водителя под роспись.

2. НЕОБХОДИМЫЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ И НАВЫКИ

2.1. Водитель осуществляет перевозку пассажиров с учётом необходимости исполнения графика движения, погодных условий, состояния трамвайного пути, условий и интенсивности дорожного движения.

При работе на линии водитель должен применять способы и приёмы вождения поезда, обеспечивающие безопасность движения и пассажиров, сохранность подвижного состава, обеспечение необходимого уровня комфорта.

2.2. Водитель трамвая регулярных городских пассажирских маршрутов должен знать и исполнять:

2.2.1. Устройство и технические характеристики подвижного состава приписанного к депо, принципы работы его узлов, агрегатов и систем, устройство пути и контактной сети.

2.2.2. Правила дорожного движения Российской Федерации;

2.2.3. Правила технической эксплуатации трамвая;

2.2.4. Настоящую должностную инструкцию;

2.2.5. Правила внутреннего трудового распорядка;

2.2.6. Содержание и требование нормативных документов, касающихся работы водителя и доведённые до его сведения под роспись.

2.2.7. Требования правил и инструкций по охране труда и пожарной безопасности.

2.2.8. Способы выявления и устранения неисправностей подвижного состава

2.2.9. Трассы, профиль, особенности и опасные участки маршрутов, расположение остановочных пунктов, конечных станций и их путевое развитие, светофорных объектов, дорожных и специальных знаков,

дорожной разметки, криволинейных участков пути, специальных частей пути, контактной сети и порядок их проезда, участки (узлы) с интенсивным движением транспорта и пешеходов, расположение пешеходных переходов, детских и медицинских учреждений, постов и отделений полиции, станций метрополитена, пассажирообразующие пункты.

2.2.10. Порядок взаимодействия и способы связи с ДДЦ, ДТД, регламент переговоров с диспетчерским персоналом, порядок подачи заявок на ремонт подвижного состава и оформления путевой документации.

2.2.11. Порядок действий при ликвидации задержек движения на маршрутах трамвая (Приложение № 1 к настоящей инструкции).

2.2.12. Правила проезда стрелочных переводов и спец. частей пути и контактной сети (Приложение № 1 настоящей инструкции).

2.2.13. Порядок работы с аппарелью для посадки и высадки маломобильных пассажиров (Приложение № 1 к настоящей инструкции).

2.2.14. Порядок действий в случае ДТП, задержек и чрезвычайных ситуаций (Приложение №№ 1 к настоящей инструкции).

2.2.15. Особенности эксплуатации трамвая в неблагоприятных погодных условиях (Приложение № 1 к настоящей инструкции).

2.2.16. Инструкцию по сцепке и буксировке трамвайных вагонов (Приложение № 3 к настоящей инструкции).

2.2.17. Памятку водителя транспортного средства по предупреждению террористических актов на городском пассажирском транспорте общего пользования (Приложение № 4 к настоящей инструкции).

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ФУНКЦИИ

3.1. Обеспечение безопасного управления подвижным составом трамвая в соответствии с требованиями ПДД РФ, ПТЭ трамвая и настоящей должностной инструкции, обеспечение его сохранности.

3.2. Обеспечение комфортной и безопасной перевозки пассажиров.

3.3. Принятие в критической ситуации мер по предотвращению угрозы жизни и здоровью людей, находящихся в салоне и на пути следования управляемого им подвижного состава.

4. ДОЛЖНОСТНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ

4.1. Прибыть в пункт начала работы (смены) не позднее указанного в наряде времени, полноценно отдохнувшим, одетым по погоде в опрятную форменную одежду, имея при себе: водительское и служебное удостоверение, а также удостоверение о проверке знаний ПТЭЭП.

Если по медицинским показаниям водитель обязан управлять транспортным средством в средствах коррекции зрения – иметь очки или контактные линзы. Водитель со стажем работы до шести месяцев обязан иметь при себе «Книжку молодого водителя».

В случае невозможности выйти на работу, водитель обязан сообщить об этом нарядчику или ДТД не позднее, чем за 4 часа до начала смены.

4.2. Перед выездом на линию водитель обязан:

4.2.1. Получить у ДТД путевой лист, бортовой журнал, полис ОСАГО и расписание движения по маршруту.

4.2.2. Пройти в соответствии с установленным порядком предрейсовый медицинский осмотр, получить отметку о допуске к работе, расписаться в путевом листе о готовности к исполнению служебных обязанностей.

Запрещается явка на работу (работа) в состоянии алкогольного, наркотического, токсического или иного опьянения, под воздействием веществ, средств, лекарственных препаратов ухудшающих внимание, реакцию, зрение и слух, а также в болезненном или утомлённом состоянии, ставящих под угрозу безопасность движения.

Перед проведением медосмотра водитель обязан сообщить лицу, проводящему медосмотр (освидетельствование), о приёме препаратов, средств или веществ которые могут оказывать влияние на результаты освидетельствования.

4.2.3. Получить необходимое оборудование АСКП и БСК выхода. Установить в салоне трамвая съёмное оборудование АСКП, проверить его исправность. При обнаружении неисправностей немедленно отключить питание оборудования и обратиться к работнику отдела АСКП. Запрещается выезд из депо с неисправным или отключенным оборудованием АСКП.

4.2.4. Проверить техническое состояние подвижного состава (Приложение № 1 к инструкции).

4.2.5. По окончании приёмки подвижного состава расписаться в книге (ведомости) технической готовности транспортного средства к выпуску и в путевом листе. Предъявить путевой лист дежурному КПП и выехать из депо согласно расписанию.

4.2.6. В случае выявлении при приёмке неисправностей или повреждений препятствующих выходу на линию, сообщить об этом лицу ответственному за организацию выпуска (дежурному по выпуску, ДТД) идать заявку на ремонт в установленном порядке. В дальнейшем выполнять распоряжения указанных лиц.

4.3. На первом километре рейса водитель обязан обратить внимание на работу узлов, агрегатов и систем подвижного состава. При выявлении неисправностей, которые возможно устранить самостоятельно, устранить их с соблюдением требований охраны труда. При невозможности их устранения сообщить ДТД и действовать согласно его указаниям.

4.4. При работе на линии водитель обязан:

4.4.1. Соблюдать требования ПДД Российской Федерации;

4.4.2. Соблюдать требования ПТЭ трамвая в части касающейся;

4.4.3. Соблюдать требования настоящей должностной инструкции и приложений к ней, которые являются её неотъемлемой частью.

4.4.4. Во время управления подвижным составом водитель обязан следить за исправной работой узлов, агрегатов, оборудования трамвая, дорожной обстановкой, состоянием пути, контактной сети и их специальных

частей.

4.4.5. Соблюдать установленный скоростной режим и утверждённое расписание (график). Максимальная скорость движения трамвая не должна превышать 60 км/час.

Допускается прибытие на контрольные и конечные пункты с отклонением от расписания на 1 мин. раньше (нагон), и на 2 минуты позже (опоздание) времени, предусмотренного расписанием движения. Умышленные опоздания и нагоны не допускаются.

4.4.6. Соблюдать установленную дистанцию безопасности:

<i>Между неподвижными трамвайными вагонами:</i>	
На территории депо	не менее 1,5м.
Сдвоенные остановочные пункты, конечные пункты, задержки движения, скопление вагонов и т.п.	не менее 3м.
На перегоне	не менее 15м.
На перегоне с уклоном более 40%	не менее 60м.
<i>Между трамвайными вагонами находящимися в движении:</i>	
При скорости до 20 км/час.	не менее 60м.
При скорости более 20 км/час.	не менее 120м.
На подъёмах и спусках более 40%	не менее 200 м.

При «юзовом» состоянии пути все указанные в таблице расстояния (за исключением территории депо) должны быть удвоены.

Безопасная дистанция за впереди идущим безрельсовым транспортным средством выбирается водителем самостоятельно в зависимости от скорости, дорожных и погодных условий, состояния трамвайного пути и нагрузки вагона (п.10.1.; р.10 ПДД РФ).

4.4.7. Производить остановку на всех остановочных пунктах, оборудованных знаком остановки трамвая (в т.ч. «По требованию» при наличии желающих войти/выйти).

4.4.8. Порядок остановки трамвая на остановочном пункте:

- при размещении остановочного указателя на стойке, стене, поперечном тросе остановить трамвай первой дверью напротив указателя остановки;

При наличии разметки 1.17 руководствоваться разметкой.

- при размещении остановочного указателя на остановочном павильоне – остановиться серединой вагона напротив павильона;

- на посадочной платформе остановиться в начале платформы.

На сдвоенных остановочных пунктах разрешена одновременная посадка в два поезда разных маршрутов, с соблюдением дистанции безопасности (п.4.4.6.).

При скоплении воды (грязи) на остановочном пункте, по возможности остановить трамвай так, чтобы вода (грязь) не препятствовала выходу и входу пассажиров.

4.4.9. Активировать систему самостоятельного открытия дверей пассажирами.

4.4.10. Следить за высадкой и посадкой.

4.4.11. Начинать движение убедившись, что высадка и посадка закончены, двери закрыты, системы блокировки активированы и отсутствуют препятствия для движения.

4.4.12. При неисправности информационных систем (далее - ТИС) объявлять перед отправлением название следующей остановки, а при подъезде к ней – повторить её название, при необходимости транслировать дополнительную информацию в салон пользуясь микрофоном. Запрещается трансляция несанкционированной, а также не связанной с обслуживанием пассажиров информации.

4.4.13. Вести себя с пассажирами вежливо и предупредительно, избегать конфликтных ситуаций, но при этом требовать от пассажиров соблюдения Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом общего пользования (трамваями, троллейбусами, автобусами) в г. Москве

При возникновении конфликта немедленно сообщить ДДЦ, в случае необходимости обратиться к сотрудникам полиции.

4.4.14. При вынужденной остановке трамвая вне остановочного пункта длительностью свыше трёх минут (кроме стоянки у действующего светофора) по требованию пассажиров обеспечить их безопасный выход через первую дверь. В случае технической неисправности, ДТП и т.п.. водитель обязан обеспечить пересадку пассажиров в маршрутные транспортные средства попутного направления. Остановка маршрутного транспортного средства осуществляется поднятием руки.

При высадке пассажиров вне остановочного пункта предупредить пассажиров об опасности со стороны попутно движущегося транспорта, первым выйти из вагона и, стоя лицом к движущемуся навстречу транспорту, обеспечить проход пассажиров по проезжей части к тротуару. В случае необходимости открытия всех дверей подвижного состава, находится у задней двери.

Во времяостояния трамвая на линии при задержке движения в трамвае могут находиться пассажиры, не желающие покидать салон, конфликты с которыми не допускаются.

При температуре воздуха ниже +5°C разрешается оставлять поднятым токоприёмник на каждом четвёртом вагоне.

Начать движение можно только после удаления стоявшего впереди трамвая на расстояние не менее 60м.

4.4.15. Посадку и высадку пассажиров в инвалидных колясках производить в соответствии с Инструкцией для водителей подвижного состава обслуживающего маломобильных граждан (Приложение № 1 к инструкции).

4.4.16. Запрещается оставлять управление транспортным средством при возникновении угрозы ДТП или несчастного случая. Водитель обязан принять все возможные меры для их предотвращения.

4.4.17. Включать полностью внешнее и внутреннее освещение трамвая в тёмное время суток, а также в условиях плохой видимости.

4.4.18. Немедленно прекратить движение при всяком внезапном толчке, стуке, вибрации, резком колебании проводов, обрывах, снятии напряжения с контактной сети, сходе вагона с рельс, тревожных сигналах (криках) пассажиров, прохожих, других лиц, если в междупутье при встрече вагонов находится человек или препятствие, по требованию сотрудников полиции, ВАИ, ГИБДД, линейных работников предприятия связанных с организацией движения трамвая, а также в других случаях, предусмотренных ПДД, ПТЭ и настоящей инструкцией.

В случаях, угрожающих безопасности движения и/или жизни людей водитель обязан применить экстренное торможение.

4.4.19. В случае необходимости выйти из кабины (вагона) водитель обязан затормозить подвижной состав стояночным тормозом, убедиться, что он удерживается на месте, включить аварийную световую сигнализацию, поставить реверсивный переключатель в положение "0", вынуть и взять с собой ключ, отключить все высоковольтные электрические цепи, надеть сигнальный жилет, закрыть дверь кабины на замок и соблюдая осторожность выйти из трамвая. На уклоне поставить под колеса противооткатные упоры со стороны уклона.

Если по возвращении требуется поднять токоприёмник, убедиться, что все высоковольтные электрические цепи выключены, рукоятка контроллера водителя (далее – КВ) и переключатель реверса стоят в положении «0».

Запрещается покидать подвижной состав без производственной необходимости.

Примечание: При выходе из вагона на проезжую часть, быть осторожным, держаться за поручни, обращать внимание на попутно движущийся автотранспорт, всегда находиться лицом навстречу движению.

4.4.20. Соблюдать тепловой режим салона и кабины (Приложение № 1 к настоящей инструкции).

4.4.21. В осенне-зимний период, при риске возникновения буксования и юза водитель обязан:

– вести трамвай с учётом погодных условий, состояния пути и дорожной обстановки, быть готовым к торможению при внезапном появлении препятствия в условиях значительного увеличения тормозного пути;

– подъезжать к остановке как можно более плавно, выбегом, не допуская резкого торможения,

– если возник юз, водитель должен немедленно отключить механический тормоз, кратковременно перейти в режим тяги (чтобы колеса начали вращаться), а затем вновь начать плавное торможение с обязательной подачей песка на рельсы. В случае угрозы безопасности движения немедленно применить экстренное торможение с подачей песка;

– учитывать, что юз создаёт водитель неправильным выбором скорости

в условиях загрязнения пути. Применение песка и противоюзовая защита вагона лишь уменьшают риск возникновения юза, но не предотвращают его появления;

– при пуске вагона не допускать буксования. Пуск производить на начальных позициях с обязательной подачей песка.

4.4.22. В туман, грозу, метель, и при плохой видимости водитель обязан включить противотуманные фары, габаритные огни, все группы освещения салона и двигаться со скоростью, не превышающей 15 км/час. При видимости менее 30 м. двигаться со скоростью не более 5 км/ч, подавая периодически короткие звуковые сигналы.

4.4.23. На нерегулируемом слиянии путей, при одновременном приближении к пошёрстной стрелке двух трамваев преимущественным правом проезда пользуется трамвай, следующий с правой (по ходу движения) стороны.

4.4.24. При проезде участков пути, покрытых водой или мокрым снегом, скорость не должна превышать 5 км/час. Движение запрещается, если уровень воды или мокрого снега превышает 100 мм. Водитель должен остановиться не менее, чем за 30 м. до участка пути покрытого влагой и сообщить об остановке движения ДДЦ.

4.4.25. При обрыве контактного провода и падении его на землю водитель обязан сообщить об этом ДДЦ. До прибытия ремонтной бригады находиться не ближе 8 метров до упавшего провода, не касаться его, и не подпускать к нему людей, предупреждать об опасности водителей проходящего мимо транспорта.

4.4.26. При обнаружении неисправности контактной сети водитель обязан остановить трамвай не ближе, чем за 30 м. до места повреждения, включить аварийную световую сигнализацию, выйти из вагона (п.4.4.19), оценить характер неисправности и возможность проследовать место повреждения. Сообщить ДДЦ о причине остановки движения. Если неисправность позволяет дальнейшее движение с использованием функции подвижного состава «Автономный ход» (далее - АХ), необходимо дождаться и лично предупредить водителя сзади идущего трамвая о наличии неисправности. Водитель следующего трамвая обязан поступить аналогичным образом.

4.4.27. В случае задымления (возгорания) водитель обязан немедленно остановить трамвай, затормозить его стояночным тормозом, включить аварийную световую сигнализацию, отключить все высоковольтное электрооборудование, опустить токоприёмник, принять меры к высадке пассажиров (п.4.4.14), и приступить к ликвидации задымления (возгорания). Тушение производится только углекислотным или порошковым огнетушителями, песком. Использовать пенные огнетушители и воду запрещается. Сообщить о возгорании ДДЦ.

Примечание: Водители сзади идущих поездов должны оказать помощь в сообщении о случившемся ДДЦ, ДТД, а также в ликвидации задымления (возгорания).

4.4.28. При вынужденной остановке на линии, в течение 5 минут, водитель обязан сообщить ДДЦ следующую информацию:

- время остановки движения, точный адрес, направление движения, номер маршрута и вагона, свою фамилию и табельный номер
- о характере неисправности и техническом состоянии подвижного состава;
- об отсутствии напряжения в контактной сети;
- о ДТП, сходе с рельс, разъезде, несчастном случае, повреждении трамвайного пути и его спецчастей, контактной сети и их спец.частей и т.п.;
- о внезапном заболевании, полученной во время работы травме, несчастном случае с другими водителями свидетелем которого он стал.

Примечание: При невозможности связаться с ДДЦ или ДТД сообщить о происшествии водителю встречного/сзади стоящего трамвая, который обязан немедленно передать информацию в ДЦ всеми доступными способами.

4.4.29. По прибытии на конечную станцию маршрута водитель обязан осмотреть салон и технологические отсеки трамвая на наличие посторонних предметов, а также проверить состояние кузова, токоприёмника, наличие песка в песочницах, исправность систем АСКП, КБТОБ, «Антисон» (исправность видеорегистратора, ведение записи и проч.).

Примечание: В осенне-зимний период поддерживать чистоту номерных знаков и указателей маршрута. При необходимости очищать их от грязи, снега и льда.

4.4.30. Находясь на конечной станции (пункте смены, в депо) по требованию должностных лиц отдела эксплуатации или отдела безопасности движения пройти инструктаж, ознакомиться с нормативным документами касающимися работы водителя.

4.4.31. При обнаружении в пути неисправности, препятствующей нормальной работе трамвая, водитель принять меры к её устранению.

В случае, если время на обнаружение и устранение неисправности занимает более пяти минут, о неисправности вагона сообщить ДДЦ (п. 4.4.28.) сцепить и буксировать неисправный подвижной состав на ближайший запасный путь.

Если неисправность не угрожает безопасности движения и не повлечёт дальнейшего повреждения подвижного состава, контактной сети, пути, прочей инфраструктуры трамвая, следовать до ближайшего запасного пути или возвратиться в трамвайное депо самостоятельно.

Движение неисправного подвижного состава осуществляется без пассажиров.

4.4.32. Водитель должен производить работы по ремонту предусмотренные инструкцией по эксплуатации подвижного состава без вызова технической помощи в следующем объеме:

- находить сработавший автоматический выключатель и включать его;
- определять и отключать неисправные группы тяговых двигателей;
- производить перезапуск вагона;

- восстанавливать подачу песка на рельсы путём осторожного простукивания песочных рукавов, перемешивания песка в бункере;
- регулировать работу стеклоочистителя (без разборки);
- заливать очищающую жидкость в бачок стеклоомывателя;
- пополнять запас песка в песочницах;
- менять съёмные указатели маршрута;
- регулировать угол обзора зеркал.

4.4.33. При обнаружении в салоне забытых вещей, подозрительных предметов сообщить ДДЦ (п. 4.4.28.), высадить пассажиров (п. 4.4.14.), и проследовать до ближайшего запасного пути.

До прибытия спец. служб организовать охрану трамвая и не допускать к нему посторонних лиц. Водитель должен действовать в соответствии с «Памяткой водителю транспортного средства по предупреждению террористических актов на подвижном составе» (Приложение № 4 к настоящей инструкции).

4.4.34. Обнаруженные в салоне забытые вещи, не представляющие опасности, сдать ДТД по приёмо-сдаточному акту.

4.4.35. В случае отстоя трамвая на конечной станции или запасном пути принять все меры, исключающие использование трамвая посторонними лицами (п. 4.4.19.).

4.4.36. В случае внезапного заболевания или травмы, при невозможности продолжать движение, немедленно остановить трамвай, включить аварийную световую сигнализацию, высадить пассажиров (п. 4.4.16), сообщить ДДЦ и следовать его указаниям.

4.4.37. При заболевании водителя впереди идущего трамвая в пути следования, водитель следующего за ним трамвая обязан:

- сообщить о случае ДДЦ (п. 4.4.28) и следовать его указаниям;
- при необходимости вызвать Скорую медицинскую помощь заболевшему водителю;
- высадить пассажиров из обоих трамваев (п. 4.4.14.);
- сцепить оба трамвая, и управляемым буксиром с первого вагона довести его до ближайшего запасного пути.

Примечание: Помощь в сцепке вагонов обязан оказать водитель сзади идущего трамвая, который при сцепке считается водителем исправного вагона.

4.4.38. В случае ДТП водитель должен руководствоваться требованиями пунктов 2.5.; 2.6.; 2.6.1. раздела 2. ПДД РФ:

- немедленно остановить трамвай, включить аварийную световую сигнализацию, высадить пассажиров (п.4.4.14.);
- выйти из вагона (п. 4.4.19.), выставить знак аварийной остановки на расстоянии не менее 15 м. от трамвая;
- сообщить о ДТП ДДЦ (п.4.4.28.);
- если имеются пострадавшие принять возможные меры по оказанию им доврачебной помощи, вызвать Скорую медицинскую помощь, при необходимости принять меры к отправке пострадавших в лечебное

учреждение;

– не перемещать транспортные средства и предметы, имеющие отношение к происшествию;

– в течение суток после ДТП (исключая выходные и нерабочие праздничные дни) явиться в отдел БД имея при себе процессуальные документы выданные сотрудниками ГИБДД по факту ДТП, и письменное объяснение.

4.4.39. В случае схода трамвая с рельс (разъезда на стрелочном переводе) водитель обязан действовать согласно пунктам 4.4.14; 4.4.19; 4.4.28; 4.4.38 настоящей инструкции. Запрещается самостоятельная постановка подвижного состава на путь.

4.4.40. При сходе с рельс (разъезде) впереди идущего трамвая, водитель должен остановиться не ближе, чем за 30 м. до места происшествия (до входных контактов стрелки). Встречное движение разрешается до начала аварийно-восстановительных работ со скоростью не более 5 км/час при условии беспрепятственного проезда.

4.4.41. При вынужденной остановке трамвая в тоннеле, под мостом, или путепроводом а также в условиях метели, тумана водитель должен включить освещение салона, габаритное освещение, сообщить ДДЦ (п. 4.4.28.), действовать согласно пунктам 4.4.14; 4.4.19. настоящей должностной инструкции, в 15м. позади трамвая выставить знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь;

4.4.42. Производить остановку и посадку пассажиров вне остановочного пункта по сигналу водителя остановившегося по технической неисправности или в результате ДТП маршрутного транспортного средства следующего попутным направлением. Проезд пассажиров с сошедшего по неисправности или в результате ДТП транспортного средства осуществляется без дополнительной оплаты проезда.

4.4.43. Если на линии производится ремонт подвижного состава, водитель должен затормозить трамвай стояночным тормозом, выключить всё высоковольтное и низковольтное электрооборудование, поставить переключатель реверса в положение "0" и передать ключ из бортовой журнал специалисту производящему ремонт, опустить токоприёмник, подставить противооткатный упор под колесо справа по ходу движения. После ремонта специалист производивший ремонт передаёт реверсивный ключ лично водителю, что означает окончание ремонта. В бортовой журнал должна быть внесена запись о произведенном ремонте.

4.4.44. Сцепку подвижного состава на линии осуществляет водитель неисправного трамвая (Приложение № 2 инструкции). При необходимости помочь ему оказывает водитель исправного трамвая. В случае, указанном в п. 4.4.37. помочь в сцепке оказывает водитель идущего следом трамвая. Запрещается привлекать к сцепке посторонних лиц.

4.4.45. При остановке трамвая на обесточенном участке контактной сети (спецчасти) немедленно опустить токоприёмник. Трамвай выводится с обесточенного участка в режиме АХ. Подвижной состав не оборудованный

АХ или при невозможности использования АХ выводится буксировкой сзади идущим трамвайным вагоном или машиной технической помощи.

Запрещается принудительное (ручное) отключение механических тормозов подвижного состава, без сцепки его с исправным вагоном или транспортным средством технической помощи.

4.4.46. Движение трамвая задним ходом осуществляется только при использовании заднего (маневрового) пульта управления.

Подвижной состав не оборудованный задним (маневровым) пультом осаживается с помощью проводника (работник предприятия, другой водитель), находящегося на передней по ходу движения площадке, при этом салон должен быть освобожден от пассажиров.

Запрещается движение подвижного состава назад из кабины при отсутствии проводника (по видеокамерам).

Движение двухсторонних вагонов назад осуществляется только из передней, по ходу движения, кабины (площадки).

4.4.47. Во время движения трамвая в кабине могут находиться: ученик водителя (стажёр) при наличии у него документов на право управления подвижным составом, руководители отдела эксплуатации и отдела Безопасности движения, начальник узла, водитель-наставник, ревизор при исполнении ими служебных обязанностей.

4.4.48. Водитель передаёт управление подвижным составом лицам, указанным в путевом листе, а также, в случае производственной необходимости лицам, указанным в п.4.4.47. при наличии у них действующего водительского удостоверения категории «Тм». При передаче управления в путевом листе должна быть сделана отметка о времени передачи управления, причине, Ф.,И.,О. и должности лица принялшего управление подвижным составом.

4.4.49. При движении поезда по криволинейным участкам пути скорость движения не должна превышать указанную на знаке ограничения скорости, а при его отсутствии требованиям ПТЭ трамвая:

Радиус кривой, м	Ограничение скорости до, км/час.
до 50	15
51-75	20
76-100	25
Более 100	30

4.4.50. При проезде кривой обозначенной знаком «Негабаритная кривая», преимущественным правом проезда пользуется трамвай, движущийся по внешней кривой.

4.4.51. Скорость движения на мостах, путепроводах и по уклонам не должна превышать скорости, указанной соответствующим знаком, а при его отсутствии требованиями ПТЭ трамвая.

% уклона	Допустимая скорость, км/час
30 (при усложнённых погодных условиях)	10
70-90	15
50-70	20
30-50	25

Запрещается движение на спусках в режиме тяги.

4.5. Запрещается во время управления подвижным составом:

4.5.1. Отвлекаться от управления (производить действия не связанные с выполнением должностных обязанностей и производством технологических операций по управлению подвижным составом);

4.5.2. Передавать управление посторонним лицам, лицу, имеющему признаки алкогольного или наркотического опьянения, разговаривать с посторонними лицами, допускать их в кабину;

4.5.3. Курить, в т.ч. используя приспособления, имитирующие курение;

4.5.4. Пользоваться во время движения любыми радиотехническими и электронными устройствами не являющимися бортовым оборудованием подвижного состава (в т.ч. мобильными телефонами с использованием гарнитуры «Hands free»).

Разрешается использование мобильного телефона для обеспечения связи между водителями при буксировке вагонов толканием.

4.5.5. Не пристёгиваться ремнём безопасности, вставать во время движения с кресла водителя, снимать руки с органов управления, работать с открытой дверью кабины водителя.

4.5.6. Использовать электромагнитный (рельсовый) тормоз в качестве служебного, а также аварийное торможение без необходимости.

4.6. Запрещается во время работы на линии:

4.6.1. Размещать в пределах видимости в кабине радиотехнические и электронные устройства не являющиеся бортовым оборудованием подвижного состава. Размещать в кабине оборудование и предметы, не предусмотренные технической документацией завода-изготовителя и/или предприятия, подключать постороннюю аппаратуру к бортовым электросетям подвижного состава, вносить самовольные изменения в электрическую схему, параметры настройки бортового оборудования и конструкцию вагона.

4.6.2. Самовольно отключать, блокировать, создавать умышленные помехи устройствам безопасности и бортовому оборудованию подвижного состава.

4.6.3. Работа с открытой дверью кабины водителя.

4.6.4. Продолжать движение/перевозку пассажиров при возникновении неисправностей подвижного состава, угрожающих безопасности движения и пассажиров или снижающих качество транспортных услуг.

4.6.5. Останавливать трамвай под контактами стрелочного перевода, на

стрелочном переводе без необходимости. При постановке токоприёмника под контакты стрелочного перевода, немедленно опустить токоприёмник.

4.6.6. Начинать движение по неправильно переведённой стрелке, по стрелке с неплотно прилегающими перьями, при неверных показаниях стрелочной сигнализации, по противошёрстной стрелке до прохода крестовины встречным поездом, въезжать под входные контакты автоматического стрелочного перевода до выхода впереди идущего поезда за выходные контакты, до возврата стрелки в исходное положение, при запрете движения стрелочной сигнализацией, при движении назад по не приготовленному маршруту (для определённых типов стрелок).

Запрещается остановка подвижного состава на противошёрстном стрелочном переводе. Если подвижной состав остановлен на противошёрстном стрелочном переводе, начать движение можно только при отсутствии встречного поезда и убедившись в правильном положении стрелки и плотности прилегания перьев. При необходимости остановки, водитель обязан убедиться, что подвижной состав не выходит в габарит встречного пути.

4.6.7. Допускать посторонних лиц к переводу стрелки вручную, к сцепке и буксировке подвижного состава, в качестве проводника при манёврах и движении назад.

4.6.8. Начинать движение трамвая с открытыми дверями, работать с отключёнными, блокированными или неисправными системами блокировки хода, устройствами безопасности.

4.6.9. Ограничивать наполнение салона путём закрытия дверей во время посадки/высадки (защемление).

4.6.10. Самовольно производить высадку и посадку пассажиров вне зоны остановочного пункта.

4.6.11. Покидать трамвай без необходимости при задержках движения, на подъёмах и спусках, не сдав трамвай сменяющему водителю, не поставив вагон в указанное место в депо, на конечном пункте или запасном пути.

4.6.12. Подниматься на крышу подвижного состава, подлезать под вагон, находиться в междупутье а также между движущимися вагонами при сцепке;

4.6.13. Начинать движение по участку проведения ремонтных и путевых работ, ликвидации задержки движения или ДТП до получения разрешения от руководителя работ (ответственного лица);

4.6.14. Оставлять управление подвижным составом при возникновении опасности ДТП, несчастного случая и т.п.;

4.6.15. Самовольно изменять время отправления с конечных пунктов, самовольные простой, разворот, изменение трассы маршрута, возврат в депо.

4.6.16. Разглашать служебную информацию метрополитена, давать несанкционированные работодателем разъяснения, комментарии, интервью средствам массовой информации, проводить фото и видеосъёмку объектов инфраструктуры, а также распространять указанные материалы.

4.6.17. Использовать подвижной состав трамвая не по назначению;

При смене водителей на линии:

4.7.1. Смена водителей производится в пунктах смены предусмотренных расписанием. Смена водителей в пути возможна только с разрешения ДДЦ, при наличии у водителя принимающего смену отметки о допуске к работе (предрейсовый медосмотр).

Запрещается самовольный обмен сменами без согласования с нарядчиком и/или ДТД.

4.7.2. Водителю запрещается передавать подвижной состав лицу, не предъявившему документы на право управления подвижным составом, не прошедшему предрейсовый медосмотр, находящемуся в состоянии алкогольного, токсического, наркотического или иного опьянения, с признаками сильной усталости (определяемыми визуально), а также водителю, Ф., И., О. и табельный номер которого не вписаны или не соответствуют записи в путевом листе.

4.7.3. При отсутствии в месте смены должностного лица, отвечающего за смену, принимающий смену водитель обязан предъявить сдающему смену водителю водительское удостоверение на право управления трамваем и отметку о прохождении предрейсового медосмотра.

Водитель сдающий смену обязан сверить водительское удостоверение с записью Ф., И., О. в путевом листе. При возникновении ситуации указанной в п. 4.7.2. передавать смену запрещается, сдающий смену водитель обязан немедленно сообщить о ней ДДЦ и ДТД.

4.7.4. Водитель, передающий смену, независимо от записей в бортовом журнале, обязан устно информировать сменщика о состоянии подвижного состава, неисправностях и повреждениях, отмеченных в течение смены, состоянии пути, контактной сети, их спец. частей, линейных сооружений на маршруте, полученных указаниях, распоряжениях, в частности, о режимах движения, и проч., иную необходимую служебную информацию.

Расписаться в путевом листе о сдаче смены, проставив время.

4.7.5. Водителю, передающему смену, запрещается откладывать устранение возникших в течение смены неисправностей и сдавать сменщику заведомо неисправный подвижной состав. Неисправности, обнаруженные при смене, должны быть устраниены обоими водителями.

Если неисправности силами водителей устранить невозможно, то водитель, принимающий смену, должен сообщить об этом ДДЦ и ДТД и действовать согласно их указаниям.

4.7.6. Водитель, принимающий смену, обязан установить визитную карточку; получить от водителя, сдающего смену путевую документацию, закреплённый за подвижным составом инвентарь и инструмент. Расписаться в приёме смены в бортовом журнале и путевом листе проставив время.

4.7.7. При отсутствии смены водитель обязан сообщить ДДЦ и действовать согласно его указаниям.

4.8. Возвращение подвижного состава в депо.

4.8.1. Водитель имеет право следовать в депо по окончанию работы по расписанию, по распоряжению ДДЦ или ДТД, после ДТП при повреждении

вагонов, при технических неисправностях, исключающих продолжение работы на линии, при отсутствии сменяющего водителя (по согласованию с ДДЦ и ДТД).

Возвращение поезда в депо осуществляется по маршруту, указанному в расписании, или по маршруту, оперативно указанному ДДЦ.

4.8.2. Перед въездом в трамвайное депо остановить трамвай на КПП и убедиться в отсутствии в салоне посторонних лиц и предметов.

4.8.3. Предъявить подвижной состав для осмотра и приёма на хранение ответственному лицу, получить отметку в путевом листе и расписаться самому о сдаче трамвая проставив время. При наличии неисправностей дать заявку на ремонт, пройти послерейсовый медицинский осмотр, сдать путевую документацию, инвентарь, инструмент и съёмное оборудование.

4.8.4. При постановке трамвая на отстой в депо (длительный отстой на конечной станции, запасном пути) водитель обязан:

- затормозить трамвай механическим (стояночным) тормозом, и убедиться, что он надёжно удерживается на месте;
- поставить переключатель реверса в положение «0»;
- отключить все высоковольтные и низковольтные электрические цепи;
- опустить токоприёмник;
- отключить аккумуляторную батарею;
- закрыть дверь кабины;
- закрыть форточки;
- закрыть двери салона;
- при наличии уклона поставить со стороны уклона противооткатный упор.

4.9. При возвращении в депо вне расписания по технической причине или после ДТП совместно с приёмщиком составить акт о повреждениях вагона, предоставить письменное объяснение по факту возврата (ДТП) и поступить в оперативное распоряжение ДТД.

ДТД имеет право направить водителя на работу на другом вагоне, на другой маршрут или на маневровые работы до окончания смены.

4.10. Находясь в резерве водитель находится в распоряжении ДТД, и обязан выполнять его распоряжения.

4.11. Водитель должен поддерживать чистоту и порядок своего рабочего места (кабины). Бережно относиться к подвижному составу, следить за его техническим состоянием, применять наиболее экономичные и эффективные приёмы вождения, которые обеспечивают его сохранность и долговечность.

4.12. Соблюдать требования правил, инструкций по охране труда и пожарной безопасности.

4.13. При взаимодействии с ДДЦ водитель обязан:

4.13.1. Перед выходом трамвая из депо, приёмкой при смене, началом работы после отстоев, простоев, обеденных перерывов, задержек и проч. водитель обязан визуально проверить работоспособность оборудования АСДУ, КБТОБ и радиостанции.

4.13.2. Служебное взаимодействие с ДДЦ осуществляется при помощи голосовой связи и/или обмена текстовыми сообщениями с использованием бортового оборудования АСДУ НГПТ, а также радиостанции.

4.13.3. После окончания обеденного перерыва и любого внепланового простоя до отправления водитель обязан направить ДДЦ текстовое сообщение «К рейсу готов!». При отсутствии указаний диспетчера отправиться согласно заданному времени.

4.13.4. При получении входящего текстового сообщения водитель обязан подтвердить его получение.

4.13.5. При невозможности ответить на входящий вызов диспетчера во время движения, водитель должен осуществить вызов диспетчера или направить ему текстовое сообщение на ближайшей остановке.

4.13.6. Водитель обязан связаться с ДДЦ в следующих случаях:

- опоздании из рейса на конечный пункт по любой причине;
- выявленных замечаниях по трассе маршрута;
- работе на дополнительном выходе (перевыпуск) для уточнения времени отправления с конечного пункта;
- задержке движения, ДТП, и проч.;
- возврате в депо вне графика по любой причине;
- прибытии из депо вне расписания;
- по окончании переключения;
- при возникновении неисправности;
- при возникновении затруднений движения по трассе маршрута;
- необходимости более позднего отправления и т.п.

Водитель обязан исполнять распоряжения ДДЦ.

5. ПОРЯДОК РАБОТЫ С УЧЕНИКОМ ИЛИ СТАЖЁРОМ

5.1. Производственная практика (обучение ученика водителя трамвая или стажёра) непосредственно на подвижном составе производится согласно действующим нормативным документам по утвержденной программе обучения.

5.2. К работе в качестве водителя-инструктора, допускаются водители трамвая 4-го и 5-го разряда, прошедшие специальное обучение в установленном порядке, имеющие свидетельство о присвоении квалификации мастера производственного обучения по вождению транспортных средств категории «Тм» и утверждённые приказом по предприятию.

5.3. Водитель-инструктор допускает к управлению подвижным составом закрепленного ученика (стажёра), если он указан в наряде на соответствующий день, вписан в путевой лист, прошёл предрейсовый медосмотр и при наличии у него Стажёрской книжки или стажировочного листа.

Допуск к управлению подвижным составом ученика водителя (стажёра) без соблюдения указанных требований является передачей управления

постороннему лицу.

5.4. Водитель-инструктор несёт ответственность за действия ученика во время управления подвижным составом и работы на линии.

5.5. Ученик водителя (стажёр) обязан начинать и заканчивать работу одновременно с водителем-инструктором. Самовольная отлучка (опоздание, ранний уход) запрещается и расценивается как нарушение трудовой дисциплины.

5.6. Время начала и окончания работы ученика водителя (стажёра) заверяется подписями ДТД и водителя-инструктора в Стажёрской книжке (стажировочном листе).

5.7. Ученик водителя (стажёр) обязан беспрекословно исполнять указания водителя-инструктора, отвечающего за обучение (стажировку) в объёме настоящей инструкции, а также в технике управления подвижным составом.

5.8. При грубом нарушении требований ПДД, ПТЭ, ДИ, ПТБ, ПТЭЭП, иных нормативных документов касающихся работы водителя, грубости, неподчинении требованиям инструктора, опоздании или самовольном уходе с работы водитель-инструктор обязан немедленно отстранить ученика водителя (стажёра) от управления подвижным составом (от работы) с записью в Книжку стажёра или стажировочный лист и сообщением письменным рапортом руководству отдела эксплуатации.

6. ПРАВА

6.1. Водитель трамвая имеет право:

6.1.1. Отказаться от приёма подвижного состава и выезда на линию, если его техническое состояние не соответствует ПТЭ, не обеспечены безопасные условия труда, при подтверждении ответственным лицом технической неисправности препятствующей работе подвижного состава на линии.

6.1.2. При ухудшении погодных условий или дорожной обстановки требовать у ДДЦ изменения режима движения.

6.1.3. Прекратить движение в случаях, предусмотренных ПДД, ПТЭ, ДИ, ПТЭЭП, ПТБ и пожарной безопасности.

6.1.4. Пользоваться нормативно-правовой и технической документацией по вопросам, входящим в круг его обязанностей.

6.1.5. Обращаться к руководству предприятия за разъяснениями требований нормативных документов и получения консультаций, в том числе по техническим вопросам.

6.1.6. Обращаться к руководству предприятия по вопросам организации работы, выявленным недостаткам, внесению предложений по улучшению условий труда, повышению эффективности и качества обслуживания пассажиров, безопасности перевозок, эффективному использованию рабочего времени и подвижного состава.

6.1.7. Обжаловать действия должностных и контролирующих лиц в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

7. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

7.1. Водитель несёт ответственность за:

7.1.1. Незнание и неисполнение требований ПДД, ПТЭ, ПТЭЭП, настоящей должностной инструкции и приложений к ней, инструкций по охране труда и пожарной безопасности, Правил внутреннего трудового распорядка, иных нормативных документов касающихся его трудовой деятельности, которые были доведены до него под подпись, при наличии личной подписи за их усвоение.

7.1.2. Причинение вреда здоровью людей, находящихся в салоне или на пути управляемого им подвижного состава.

7.1.3. Несоблюдение трудовой дисциплины.

7.1.4. Необеспечение по его вине безопасности дорожного движения и пассажиров трамвая, выполнения рейсов, предусмотренных расписанием, исправности и сохранности, а также умышленное выведение из строя вверенного ему подвижного состава, его бортового оборудования, инструмента, форменной одежды, путевой документации.

7.1.5. Явку на работу и/или управление подвижным составом в состоянии алкогольного, наркотического, токсического или иного опьянения, в состоянии болезни или утомления (если это ставит под угрозу безопасность движения), под воздействием веществ и лекарственных препаратов, снижающих зрение, слух, скорость реакции и внимание.

7.1.7. Не прохождение или отказ от прохождения предрейсового, междурейсового или послерейсового медицинского осмотра (освидетельствования), периодических медицинских освидетельствований в установленные сроки, а также медицинского освидетельствования в специализированном медицинском учреждении при выявлении любого из видов опьянения.

7.1.8. Необеспечения взаимного контроля при выполнении должностных обязанностей.

7.1.8. Неудовлетворительные технические знания и практические навыки обнаружения и устранения неисправностей, неудовлетворительные знания конструкции подвижного состава и порядка его управления

7.1.9. Несоблюдение расписания (графика) движения

7.1.10. Несвоевременное сообщение ДДЦ (ДТД) о неисправностях, задержках, ДТП и проч.

7.1.11. Использование подвижного состава трамвая не по назначению.

7.1.12. Распространение в средствах массовой информации заведомо ложной или недостоверной информации о деятельности метрополитена.

7.2. За неисполнение, или ненадлежащее исполнение требований настоящей Инструкции и других локальных нормативных актов метрополитена, определяющих работу водителя, водитель привлекается к дисциплинарной и материальной ответственности в порядке установленном трудовым кодексом РФ и иными федеральными законами.

Приложение № 1
к Должностной инструкции
водителя трамвая

ИНСТРУКЦИЯ
по эксплуатации подвижного состава

1. ПРИЁМКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ДЕПО

1. Водитель обязан знать устройство, принцип работы узлов и агрегатов, особенности конструкции, основные неисправности, методы их определения и устранения, заводскую инструкцию по эксплуатации принимаемого им подвижного состава.

Приёмка подвижного состава производится в соответствии с требованиями ПТЭ, Должностной инструкции водителя и настоящего Приложения.

1.2. Внешний осмотр вагона (поезда).

При внешнем осмотре водитель проверяет:

– В лобовой части наличие, качество крепления и отсутствие повреждений: фальшбортов, стёкол, маршрутных указателей, наружных видеокамер, кронштейнов и зеркал заднего вида, путеочистителя (предохранительной доски), дверей, аварийных рукояток, кнопок открывания дверей и внешней сигнализации, фальшбортов крыши, наружной световой сигнализации и светоотражателей, плотность прилегания открывающихся фальшбортов, чистоту кузова.

Задняя часть вагона принимается аналогично передней.

1.3. Осмотр ходовой части

Осматриваются ходовые части не закрытые несъёмными фальшбортами:

– состояние колёсных пар (отсутствие сколов, трещин бандажа, колёсного центра, наличие, периферийных болтов, отсутствие признаков сдвига или просадки колёсного центра, исправность шунтов заземления);
– состояние продольных балок тележки и рессорного подвешивания;
– состояние элементов крепления и регулировку рельсового тормоза;
– состояние рукавов песочниц;

На вагонах 71-623 дополнительно

– наличие чеки (фиксатора) узла принудительного отключения ИМТ;
– целостность тормозных дисков и колодок.

1.4. Осмотр салона

– Отсутствие посторонних предметов, качество уборки, состояние: подножек и их подсветки, покрытия пола и ступеней, поручней, отсутствие не закреплённых деталей, открытых люков и крышечек, действие всех кнопок звуковой сигнализации и связи пассажир-водитель, ремней фиксации

инвалидной коляски, несъёмного оборудования АСКП, сидений, электропечей и калориферов отопления салона, внутренней и потолочной обшивки, форточек, ограждения подножек, вентиляционных люков, плафонов освещения и аварийного освещения салона, кнопок звуковой сигнализации, положение и фиксацию стоп-кранов или кнопок аварийного тормоза, динамиков, видеокамер, ТИС, отсутствие повреждений перегородки кабины, стёкол, лёгкость хода двери и исправность замка кабины.

Примечание: Стоп-краны должны быть опломбированы, все крышки, кожухи, люки технологических отсеков в салоне должны быть заперты.

Проверить количество и качество песка в бункерах песочниц (не менее 75%, а в осенне-зимний период 100% заполнения);

– наличие Правил пользования наземным городским пассажирским транспортом, а также иной утвержденной информации;

– наличие буксировочного сцепного прибора с необходимым количеством штырей.

– приспособления принудительного отключения ИМТ и опускания токоприёмника.

1.5. Осмотр кабины водителя:

В кабине водителя проверяется:

– Все высоковольтные и низковольтные автоматические выключатели и переключатели на пульте в положении «Отключено», переключатель реверса и рукоятка контроллера водителя (далее КВ) в положении «0».

– отсутствие заеданий рукоятки (педалей) контроллера;

– исправность и регулировку сидения водителя, наличие и исправность ремня безопасности (где это предусмотрено конструкцией);

– наличие солнцезащитных шторок и зеркала обзора салона, панели визуализации информации (далее ПВИ), контрольно-измерительных приборов и их исправность, сигналов, кнопок, клавиш, и переключателей, ТИС и микрофона к ней, наличие и комплектность дополнительного оборудования кабины (АСДУ НГПТ, КБТОБ, «Антисон» и проч.).

1.6. Проверка аккумуляторной батареи:

Состояние аккумуляторной батареи проверяется при опущенном токоприёмнике включением рельсового тормоза на 2-3 сек.

Напряжение должно быть не ниже 21 В.

Запрещается выезд из депо и работа на линии при напряжении аккумуляторной батареи ниже 21 В.

1.7. Проверка токоприёмника.

Токоприёмник не должен иметь перекосов, погнутых рычагов и тяг, выжигов и местных выработок вставки, поврежденных шунтов.

1.8. Проверка работы цепей управления.

После подъёма токоприёмника индикатор должен показывать напряжение в контактной сети. Запрещается выезд из депо если напряжение контактной сети менее 400 В.

После подачи напряжения проверяется:

– работа звонка, зуммера, освещения кабины и салона, аварийного освещения салона, фар, сигналов поворота, наружного освещения, стеклоочистителя и стеклоомывателя, световой и звуковой сигнализации, песочниц, сигнализации дверей, педали безопасности;

– положение выключателей на вспомогательных панелях и прочего оборудования, органы управления которыми находятся в кабине;

– работоспособность оборудования АСДУ НГПТ, КБТОБ, «Антисон» (состояние камер в салоне и кабине, работоспособность видеорегистратора, ведение записи, положение прибора «Антисон» и т.п.). При выявлении неисправностей или повреждений водитель обязан немедленно дождаться дежурному по выпуску, ДТД и действовать согласно их указаниям. Запрещается выезд из депо и работа на линии с неисправным бортовым оборудованием.

1.9. Экипировка выпускаемого на линию трамвайного вагона:

Выпускаемый на линию трамвайный вагон должен быть экипирован:

– правилами пользования наземным городским пассажирским транспортом в городе Москве;

– двумя противооткатными упорами (башмаками);

– знаком аварийной остановки;

– медицинской автомобильной аптечкой;

– двумя (тремя, на сочленённый вагон) исправными огнетушителями ёмкостью не менее 5 литров;

– съёмным буксировочным сцепным прибором;

– комплектом штырей;

– ломиком для перевода стрелок;

– приспособлением для принудительного отключения ИМТ;

– приспособлением для ручного опускания токоприёмника;

– необходимым запасом песка в песочницах;

– маршрутными указателями;

– бортовым журналом;

– расписанием движения;

– путевым листом;

– диэлектрическими перчатками;

– хлопчатобумажными рукавицами (перчатками);

– сигнальным жилетом.

2. РАБОТА С КЛИМАТИЧЕСКИМ ОБОРУДОВАНИЕМ

2.1. При приёме поезда в депо проверить работоспособность климатического оборудования вагонов кратковременным включением. При выявлении неисправности дождаться дежурному по выпуску, ДТД и действовать согласно их указаниям. Запрещается выезд из депо и работа на линии на вагонах с неисправным или неработающим климатическим оборудованием.

2.2. Отопление салона включается после выезда из депо при температуре

наружного воздуха:

- ниже +5°C на половину мощности (включают одну группу, в которую включён обогрев песочниц);
- от 0°C до -5°C включается обе группы отопления салона;
- ниже -5°C включаются обе группы и дополнительные обогреватели (при их наличии).

2.3. Стеклообогрев, отопление и система климат-контроля кабины водителя включается по мере необходимости.

2.4. На вагонах 71-414 необходимо:

- в летнее время задать температурный режим «+21°C» нажав кнопку «Авто». Для максимального охлаждения салона в летнее время при температурах выше +25°C нажимается кнопка «Max» кондиционера;
- в зимнее время задать температурный режим «+21°C» нажав кнопку «Авто». Для максимального прогрева салона в зимнее время при очень низких температурах нажимается кнопка «Max» отопления.

2.5. На вагонах 71-911, 71-931М установка температуры производится нажатием на пиктограмму «Отопление» и на пиктограмму «Выбор температуры» установив температуру «+21°C» (на ранних версиях программного обеспечения «+22°C»).

Включение кондиционера производится нажатием пиктограммы «Снежинка».

На поздних версиях программного обеспечения климат-контроль полностью автоматический (отличается наличием надписи «Авто» на пиктограмме выбора температуры в разделе «Отопление»). Для его запуска требуется круглогодично включать одновременно кондиционер (нажатием пиктограммы «Снежинка») и отопление (выставив «Авто +21°C»). Далее программное обеспечение климат-контроля будет автоматически выбирать и реализовывать необходимые действия с кондиционером, вентиляцией и отоплением, поддерживая установленную температуру в салоне.

В случае значительного отклонения температуры в секциях салона от заданной в режиме «Авто +21°C» (для вагонов 71-911, 71-931М с поздними версиями программного обеспечения климат-контроля) без видимой динамики её приближения к заданному значению, водителю следует рассматривать данную ситуацию как неисправность системы климат-контроля.

2.6. Запрещается включать отопление салона на территории депо в рабочем режиме.

2.7. По прибытии на конечную станцию, на линии при задержках движения, в отсутствие водителя отопление кабины и салона должно быть отключено. Запрещается покидать подвижной состав не отключив системы отопления подвижного состава.

2.8. При следовании в депо отопление должно быть отключено не менее, чем за два перегона до трамвайного депо. Отопление кабины отключается по прибытии вагона на КПП трамвайного депо.

3. ПОСАДКА И ВЫСАДКА МАЛОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРОВ

Водитель несёт ответственность за безопасность пассажира с ограниченными физическими возможностями, находящегося в инвалидной коляске, при его посадке и высадке, а также во время нахождения в салоне трамвая.

3.1. Перед началом работы

При приёмке вагона убедиться в исправности откидного трапа, проверить наличие приспособления для его откидывания, исправность ремней безопасности, поручней, спинок, работу связи «пассажир-водитель».

При обнаружении неисправностей сделать соответствующую запись в книге поезда и обратиться к ответственному за выпуск (ДТД).

3.2. Посадка пассажира в инвалидной коляске в трамвайный вагон.

Для посадки в трамвай пассажира на инвалидной коляске, водитель обязан:

- сообщить ДДЦ о посадке инвалида-колясочника;
- сделать в микрофон объявление: «Уважаемые пассажиры! Пожалуйста освободите площадку перед ... дверью и специально отведённые места для маломобильного пассажира. Спасибо!»;
- включить аварийную сигнализацию;
- выйти из кабины (п. 4.4.23.), при необходимости принять меры по освобождению от пассажиров площадки перед дверью;
- откинуть трап, при необходимости обеспечить помощь пассажиру при движении по трапу на специально оборудованное для него место в салоне;
- объяснить пассажиру и/или сопровождающему его лицу как пользоваться ремнём безопасности и кнопкой связи с водителем для подачи сигнала о желании выйти из вагона остановке;
- заблаговременно уточнить у пассажира и/или сопровождающего его лица о планируемой остановке высадки;
- убедиться в том, что пассажир закреплён ремнём безопасности, а кресло-коляска поставлена на тормоз;
- сложить откидной трап, вернуться в кабину, подготовить вагон к движению, отключить аварийную сигнализацию и плавно начать движение.

3.3. Высадка пассажира в инвалидной коляске из трамвайного вагона

При высадке пассажира в инвалидной коляске из трамвайного вагона водитель обязан:

- при получении сигнала от пассажира или сопровождающего его лица о желании выйти на остановке, включить аварийную сигнализацию;
- сообщить ДДЦ о высадке пассажира в инвалидной коляске;
- при необходимости сделать в микрофон объявление: «Уважаемые пассажиры! Пожалуйста освободите площадку перед дверью для высадки маломобильного пассажира. Спасибо!»;
- выйти из кабины (п.4.4.23.), при необходимости принять меры по освобождению площадки перед дверью;
- откинуть трап;

- при необходимости оказать помощь пассажиру, выкатить коляску по трапу на остановочную площадку на расстояние не менее 1,5 м. от вагона;
- сложить откидной трап, вернуться в кабину, подготовить вагон к движению, отключить аварийную сигнализацию и начать движение.

Запрещается начинать движение с откинутым наружу трапом.

4. ДВИЖЕНИЕ ПО ПЕРЕГОНУ

4.1. При следовании из депо, на участке пути определённом приказом по предприятию, при отсутствии пассажиров и обеспечении безопасности движения, водитель обязан проверить действие всех видов тормозов, наличие свободного хода поезда (выбега), отсутствии посторонних шумов и стуков при движении, исправной работе токоприёмника (п. 4.3. ДИ).

4.2. При выполнении рейса из депо водитель обязан останавливать трамвайный поезд на всех остановочных пунктах в т.ч. «по требованию» (п.4.4.8., 4.4.9. ДИ).

4.3. При обнаружении «ползунов» (проката) на рабочей поверхности бандажей колёсных пар, произвести запись в бортовой журнал и заверить её у начальника узла (маршрута).

Примечание: При выявлении проката и отсутствии записи в бортовом журнале ответственность за порчу колёсных пар несёт водитель, в смену которого обнаружены «ползуны».

4.4. В случае обнаружения какой-либо неисправности вагона водитель должен сообщить об этом ДДЦ и ДТД, и действовать согласно их указаниям (п.4.4.28 ДИ).

4.5. При управлении трамвайным вагоном водитель обязан обеспечить:

- безопасность движения при безусловном соблюдении ПДД;
- сохранность подвижного состава;
- исполнение расписания движения;
- высокие культуру обслуживания и уровень комфорта пассажиров;
- соблюдение требований охраны труда и пожарной безопасности.

4.6. При движении по маршруту водитель обязан руководствоваться расписанием движения, а также показаниями АСОВ «Интервал». Минимальный интервал между транспортными средствами одного маршрута не должен быть менее 1 минуты.

4.7. При проследовании мимо стоящего встречного трамвая:

– скорость движения не должна превышать 15 км/ч. Запрещается движение в режиме «тяга». Водитель обязан следовать выбегом, готовым к торможению.

Запрещается движение, если при встрече двух поездов в междупутье находится человек или иное препятствие. Водитель должен немедленно остановиться, вплоть до экстренного торможения, не дожидаясь, пока это сделает водитель встречного трамвая.

4.8. При движении мимо организованных шествий и колонн воинских частей скорость не должна превышать 10 км/ч.

4.9. При проследовании мест скопления людей в непосредственной близости от трамвайных путей скорость не должна превышать 5 км/ч. Водитель обязан быть предельно внимательным и готовым к экстренному торможению.

4.10. На нерегулируемом пешеходном переходе, обозначенном знаками 5.19.1 и 5.19.2 ПДД водитель трамвая обязан:

- снизить скорость и повысить внимание ожидая внезапного появления пешехода;
- уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть и трамвайные пути;
- снизить скорость или остановиться, если идущее параллельно с трамваем транспортное средство внезапно снизило скорость или остановилось, особенно если оно закрывает обзор проезжей части.

4.11. На регулируемом пешеходном переходе при включении разрешающего сигнала трамваю дать возможность пешеходам закончить переход. Быть особенно внимательным при движении по обособленному пути с наличием регулируемых пешеходных переходов.

Запрещается подача звуковых и/или световых сигналов с целью ускорения или препятствования движению пешеходов.

5. ОСТАНОВКА, НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ

5.1. Водитель обязан остановить трамвай:

- на всех действующих остановочных пунктах по пути следования;
- на остановочных пунктах «По требованию» при наличии желающих выйти и/или войти;
- при запрещающем сигнале светофора или регулировщика, по требованию дорожных знаков и разметки запрещающих движение без остановки;
- на КПП трамвайных депо;
- по требованию работников полиции, дружинников и внештатных сотрудников полиции, работников служб ГУП «Московский метрополитен» связанных с организацией движения трамвая;
- при угрозе ДТП;
- по тревожным сигналам пассажиров, пешеходов, водителей встречных трамваев, водителей автотранспорта, других лиц;
- при угрозе совершения террористического акта;
- при внезапном появлении постороннего стука и шума, при обрыве или резком колебании контактного провода и элементов подвески контактной сети, поломке токоприёмника, исчезновении напряжения в контактной сети, неисправностях пути, специальных частей пути или контактной сети, разъезде на стрелке или сходе вагона с рельсов;
- если в вагоне чувствуется запах гари, при задымлении, пожаре;
- при наличии препятствий движению;
- при наличии в междупутье людей;

– перед неправильно переведённой стрелкой или неплотно прилегающими перьями стрелки, неверных показаниях стрелочной сигнализации.

Водитель обязан остановить поезд экстренным торможением с подачей звукового сигнала и песка на рельсы в случаях, угрожающих безопасности движения и/или жизни людей.

5.2. На остановочном пункте водитель обязан объявить название остановки, разблокировать или открыть двери, при посадке и высадке пассажиров контролировать посадку и высадку;

5.3. Перед отправлением поезда с остановочного пункта водитель обязан:

– объявить название следующей остановки, при необходимости дополнительно объявить об окончании посадки и закрытии дверей;

– убедившись в окончании посадки закрыть и блокировать двери, не допуская защемления людей;

– убедившись в закрытии всех дверей, и отсутствии препятствий, плавно начать движение.

Запрещается трансляция посторонней и несанкционированной информации, не связанной с правилами пользования городским транспортом, эксплуатацией подвижного состава, безопасностью движения и культурой обслуживания пассажиров.

6. ДВИЖЕНИЕ НА ПОДЪЁМАХ И СПУСКАХ

6.1. Если перед началом спуска установлен знак «Техническая остановка», «Стоп – тормоз», – водитель обязан остановить трамвай у знака с целью проверки действия песочниц и тормозов. При обнаружении неисправности тормозных систем водитель обязан высадить пассажиров (п. 4.4.14 ДИ), сообщить ДДЦ (п.4.4.28 ДИ) и вести трамвай по уклону на буксире до конца участка повышенной опасности.

6.2. Запрещается без необходимости останавливать подвижной состав на подъёмах и спусках, выходить из кабины и вагона. При вынужденной остановке на уклонах, немедленно установить противооткатные башмаки под колёсные пары со стороны уклона.

6.3. Начинать движение по спуску разрешается только после того как впереди идущий вагон вышел на прямой участок пути или отправился с остановки располагающейся на уклоне.

7. ДВИЖЕНИЕ ПО КРИВОЛИНЕЙНЫМ УЧАСТКАМ ПУТИ

7.1. При движении поезда по криволинейным участкам пути скорость движения не должна превышать указанную на знаке ограничения скорости, а при его отсутствии требованиям ПТЭ трамвая.

7.2. При проезде кривых, вблизи которых находятся другие

транспортные средства, люди, временные ограждения и проч. необходимо учитывать:

- расстояние от внутренней грани рельса до наружной грани кузова вагона на прямом участке пути составляет 0,6 м.
- увеличение выноса угла вагонов с наружной стороны кривой радиусом 20 м. – на 0,9 м и свес середины кузова с внутренней стороны кривой на 0,7 м;
- увеличение выноса внешнего угла кузова вагонов в кривых на 1,9 м. от оси пути;

В начале кривой самый большой вынос у задней части вагона, в середине кривой вынос передней и задней частей одинаков, а при выезде из кривой самый большой вынос у передней части кузова. Чаще всего столкновения происходят в тех случаях, когда помеха движению трамвая расположена в начале кривой;

8. ДВИЖЕНИЕ ПО СПЕЦИАЛЬНЫМ ЧАСТЯМ ПУТИ И КОНТАКТНОЙ СЕТИ

8.1. Скорость движения по противошёрстным стрелочным переводам не должна превышать 5 км/час.

8.2. Скорость движения по пошёрстным стрелочным переводам и крестовинам не должна превышать 15 км/час. Переход в режим тяги возможен только после прохода спец.частей пути всеми колёсными парами.

8.3. В зоне электрифицированного стрелочного перевода (между входным и выходным воздушными контактами) вне зависимости от того включен или отключен электрический привод стрелки, может находиться только один трамвайный поезд (буксир).

8.4. Приближаясь к стрелочному переводу, водитель должен убедиться в правильном положении перьев. При следовании по входному контакту автоматического стрелочного перевода:

- снизить скорость до 5 км/ч;
- убедиться в исправном состоянии воздушных контактов, отсутствии повреждений сети в зоне прохода токоприёмника;
- не въезжать под входные контакты до тех пор, пока впереди идущий поезд не выйдет за выходные контакты;
- не въезжать под входные контакты, если на стрелке работают люди. В этом случае водитель обязан остановиться не ближе 5 м. до входных kontaktов и начинать движение только по команде работников, ответственных за проведение работ.

не въезжать под входные контакты, если это запрещает сигнализация.

Примечание: Стрелочный перевод № 138 на Каланчёвской улице (поворот на кольцо со стороны вокзалов) не оборудован блокировкой.

Запрещается въезд под входной контакт стрелочного перевода до возврата перьев стрелки в исходное (правое) положение.

8.5. При необходимости движения назад за входные контакты автоматического стрелочного перевода, электропривод стрелки необходимо отключить, и следовать АХ (кратковременно оттянув токоприёмник под контактами на вагонах без АХ).

8.6. При переводе стрелок вручную, водитель должен остановиться не ближе 1,5 м. до остряка. При остановке вне остановочного пункта предупредить пассажиров о том, что это техническая остановка и выход на проезжую часть запрещён, действовать в соответствии с п.4.4.23. ДИ. Стрелку переводить, стоя лицом к вагону. Переведя стрелку убедиться в плотном прилегании обоих перьев стрелки и срабатывании замыкателя или соответствующего стрелочного сигнала.

Запрещается привлекать к переводу стрелки посторонних лиц.

8.7. В зимнее время, при отсутствии работника Службы пути, водитель обязан самостоятельно расчистить заметённые снегом стрелочные переводы, сообщив об этом ДДЦ.

8.8. При невозможности перевода стрелки или её неисправности, водитель обязан отключить автоматику, сообщить об этом ДДЦ указав адрес (номер стрелочного перевода), и действовать согласно его указаниям, лично предупредить о неисправности водителя сзади идущего поезда.

Примечание: Водители сзади идущих поездов действуют аналогично до устранения неисправности.

До прибытия ремонтной бригады, водитель должен заложить оба пера стрелки вкладышами (клиньями).

Запрещается самостоятельно вскрывать крышку стрелочной коробки, а также самовольно изменять направление движения трамвая с пассажирами.

8.9. Запрещается движение назад по пошёрстному стрелочному переводу, не убедившись в правильности положения и плотности прилегания перьев стрелки, по неподготовленному маршруту. По стрелочным переводам с пружинной фиксацией перьев в одном направлении, запрещается движение назад до прохода стрелочного перевода всеми колёсными парами.

При необходимости движения назад необходимо отжать перья стрелки и заложить их специальными вкладышами (клиньями), не допуская зазора между подвижным пером и рамным рельсом. Скорость движения не должна превышать 5 км/ч, при наружном наблюдении сопровождающим лицом за проходом колёсных пар по стрелочному переводу.

8.10. При необходимости поезда по неэксплуатируемой стрелке в направлении, где нет постоянного движения, водитель обязан после проезда поезда вернуть стрелку в исходное положение.

Примечание: Движение по неэксплуатируемой стрелке осуществляется только с разрешения ДДЦ.

8.11. На междупутных съездах Волочаевской ул. преимущественным правом проезда пользуется водитель, следующий к Красноказарменной площади, на Лесной ул. преимущественным правом проезда пользуется

водитель, следующий к Тверской заставе.

8.12. При проезде стрелок, управляемых с централизованных постов (ЦПУС), водитель обязан соблюдать следующие правила:

- не въезжать под входные контакты блокировки на время ожидания сигнала светофора или регулировщика, а также, если впереди идущий поезд не вышел за выходные контакты блокировки;
- расстояние до впереди идущего поезда должно быть не менее 60 м;
- запрещается переводить централизованную стрелку вручную за исключением случаев, когда ЦПУС не работает.

Зоной централизованного стрелочного перевода (зоной блокировки) для стрелочных переводов, расположенных на территории Краснопресненского трамвайного депо, считается расстояние в 4 метра до первой коробки системы блокировки, которая расположена непосредственно перед самим стрелочным переводом в межстрелочном пространстве и до крестовины.

8.13. Знать правила движения по нестандартным стрелочным переводам. При движении по стрелочным переводам имеющим сигнализацию блокировки и положения, руководствоваться показаниями сигналов.

Запрещается движение назад по таким стрелочным переводам. При необходимости движения назад стрелку необходимо перевести по ходу движения.

8.14. Проезд пересечений контактной сети трамвая и троллейбуса производить выбегом со скоростью не более 15 км/ч.

Запрещается движение трамвая назад под пересечениями. При необходимости движения назад воспользоваться автономным ходом.

8.15. Скорость движения поезда трамвая под секционными изоляторами и контактами сигнализации, централизации и блокировки не ограничена.

9. ДВИЖЕНИЕ ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ

9.1. На пересечении трамвайных путей с железнодорожными, водитель трамвая должен соблюдать следующие правила:

- на пересечениях приоритет имеет ж.д. подвижной состав;
- движение разрешено, если горит или не горит бело-лунный сигнал светофора, звуковая сигнализация отключена и в пределах видимости нет приближающегося к переезду поезда (п.п. 15.2.; 15.3., р.15, ПДД);
- если включён красный (или попеременно включающиеся два красных) сигнал светофора и звуковая сигнализация – водитель обязан остановить поезд не ближе 10 м. до ближнего рельса (п.15.4. ПДД);
- скорость движения по железнодорожному переезду не должна превышать 10 км/ч. Запрещается увеличивать скорость, пока подвижной состав не пройдет пересечение всеми колёсными парами (п.9.1.Приложения).

9.2. Водитель обязан подчиняться указаниям дежурного по переезду (сигналиста, члена локомотивной бригады).

9.3. Запрещается останавливать трамвай на железнодорожном переезде. При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить пассажиров (п.4.4.16 ДИ), опустить токоприёмник и принять меры для освобождения переезда в соответствии с требованиями ПДД, предупредить дежурного по переезду (при его наличии) и диспетчера Службы движения.

10. ДВИЖЕНИЕ ПО ОДНОПУТНЫМ УЧАСТКАМ

10.1. На въезде и выезде с однопутного участка, установлены стрелки с пружинной фиксацией пера в одном направлении.

10.2. Однопутный участок оборудуется светофорной сигнализацией, работающей в автоматическом режиме или управляемой сигналистом. О неисправности сигнализации водитель должен немедленно сообщить ДДЦ.

10.3. Скорость движения по однопутному участку в оба направления не должна превышать 10 км/ч.

10.4. При неисправной или неработающей сигнализации движение осуществляется по командам ДДЦ или лица, специально прибывшего для организации движения.

10.5. Если на однопутном участке одновременно оказались трамваи, идущие навстречу друг другу, водители обоих вагонов должны немедленно остановиться, дальнейшее движение производится только по указанию ДДЦ или линейного работника (сигналиста), обслуживающего однопутный участок.

Если подобная ситуация произошла в отсутствие сигналиста, то водители осаживают назад поезд, идущий по неправильному пути. Как исключение допускается осадить назад поезд, идущий по правильному пути, если он прошёл меньшее расстояние по однопутному участку.

11. ДВИЖЕНИЕ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ (ЛЕВОМУ) ПУТИ

11.1. Движение поездов по неправильному (левому) пути допускается в исключительных случаях только с разрешения ДДЦ.

11.2. Скорость движения не должна превышать 10 км/ч. В тёмное время суток и при плохой видимости должно быть включено освещение салона и аварийная световая сигнализация.

11.3. При движении по неправильному (левому) пути водитель должен внимательно наблюдать за действиями пешеходов и нерельсового транспорта для которых трамвай в данной ситуации является неожиданностью.

11.4. Проезд специальных частей контактной сети (кроме секционных изоляторов) должен производиться с использованием автономного хода.

12. СТОЯНКА НА КОНЕЧНОМ ПУНКТЕ (СТАНЦИИ)

12.1. Прибыв на конечную станцию, водитель должен:

- поставить поезд на путь, предназначенный для данного маршрута, остановиться у знака остановки (или за впереди стоящим вагоном);
- открыть двери для высадки пассажиров;
- проверить исправность оборудования АСКП и КБТОБ.
- осмотреть салон и технологические отсеки салона на наличие забытых вещей и посторонних предметов.
- проверить состояние токоприёмника, колёсных пар, башмаков рельсового тормоза, фальшбортов тележек, работу песочниц, наличие и состояние в них песка.

12.2. Перед выходом из трамвая водитель обязан действовать согласно п. 4.4.14 ДИ. Кроме того:

- если на конечной станции не предусмотрена посадка, закрыть двери салона, во избежание доступа посторонних лиц;
- при необходимости опустить токоприёмник, подставить противооткатный упор со стороны уклона.
- по требованию должностных лиц пройти инструктаж.

12.3. При наличии замечаний по трассе маршрута водитель обязан сделать запись в книгу заявок, сообщить начальнику узла (маршрута) а в его отсутствие ДДЦ.

12.4. Водителю запрещается:

- оставлять вагон с открытыми дверями кабины и салона;
- оставлять включённым отопление кабины и салона;
- оставлять ключ реверсивного переключателя в замке;
- оставлять в салоне посторонних лиц;
- ставить вагон на транзитные пути, пути, предназначенные для трамваев других маршрутов, без согласования с ДДЦ;
- препятствовать отправлению поездов с соседних путей путём остановки подвижного состава в стрелочных горловинах или габарите соседних путей;

12.5. Отправление с конечной станции производится по расписанию или указанию ДДЦ поступившему по АСДУ НГПТ.

Перед отправлением водитель обязан известить ДДЦ о готовности к отправлению путём отправки формализованного сообщения «К движению готов!». Самовольное отправление запрещается.

12.6. На слияниях при одновременном отправлении поездов с соседних путей и отсутствии сигнализации, преимущественным правом проезда пользуется водитель, находящийся справа.

12.7. Маневровые работы на конечной станции производятся с разрешения ДДЦ. Ответственность за безопасное производство маневровых работ несут водители производящие маневровые работы.

13. УПРАВЛЕНИЕ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ПРИ РЕМОНТЕ ПУТИ, КОНТАКТНОЙ СЕТИ, ДОРОЖНЫХ РАБОТАХ

13.1. При ремонте трамвайных путей и дорожных и иных работах вблизи

трамвайного пути водитель обязан быть внимателен и не превышать скорость указанную на знаке ограждения участка работ.

13.2. При ограждении места производства работ водитель обязан остановить поезд не ближе 15 м. до ограждения (знака). Дальнейшее движение возможно только после получения разрешения руководителя работ, со скоростью не более 5 км/ч, при отсутствии людей и посторонних предметов в габарите пути.

13.3. Если ремонтные работы, проводимые вблизи трамвайных путей, угрожают безопасности движения, водитель обязан немедленно остановить трамвай и сообщить ДДЦ.

13.4. Если на участке пути установлен дорожный знак 1.25, но ремонтного персонала нет и работы не проводятся, скорость движения по участку не должна превышать 15 км/час.

13.5. При работах на контактной сети, водитель должен остановиться не менее, чем за 30 м. до места производства работ и опустить токоприёмник.

Запрещается начинать движение без команды руководителя работ. Скорость по участку проведения работ не должна превышать 5 км/ч. При необходимости проследования места работ с опущенным токоприёмником водитель должен осуществить движение на АХ.

13.6. При неисправности контактной сети водитель обязан остановить поезд не менее чем за 30 м. до неисправного участка и оценить характер повреждения:

- при обрыве провода и падении его на землю, оградить место падения провода и до прибытия аварийной бригады не допускать в опасную зону посторонних лиц (радиус поражения «шаговым напряжением» при падении контактного провода на землю – до 8 метров), предупреждать водителей проезжающего транспорта и/или пешеходов об опасности (п.п.4.4.29, 4.4.30 ДИ);

- если возможно проехать повреждённый участок контактной сети с опущенным токоприёмником, то необходимо сообщить ДДЦ о повреждении и возможности движения, получить его согласие (п.4.4.32 ДИ), дождаться сзади идущего вагона и лично предупредить водителя о замеченной неисправности.

Проезд повреждённого участка сети осуществляется при условии обеспечения безопасности движения с использованием АХ.

Во избежание пережога контактного провода запрещается опускание токоприёмника в режиме тяги или при не отключённых высоковольтных цепях отопления и вентиляции.

14. УПРАВЛЕНИЕ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ В НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

14.1. При неблагоприятных погодных условиях водитель обязан выбирать режим движения и скорость, обеспечивающие безопасность движения.

14.2. В осенне-зимний период эксплуатации, во избежание возникновения буксования водитель обязан пользоваться песком, избегать мощных затяжных пусков.

14.3. Во избежание возникновения юза водителю необходимо:

- подъезжать к остановке выбегом, при необходимости применять ступенчатое торможение, не допуская резкого торможения;
- приближение к впереди стоящему вагону разрешается на расстояние не менее 30м.;
- скорость движения на спусках более 30% не должна превышать 10 км/ч.

14.4. При грозе, в густом тумане, в метель и при плохой видимости водитель обязан:

- включить противотуманные фары, габаритные фонари и все группы освещения салона;
- при видимости менее 30 м. двигаться со скоростью не более 5 км/ч, подавая периодически короткие звуковые сигналы (п.4.4.26. ДИ).

14.5. При неисправности стеклоочистителей в дождливую или снежную погоду движение разрешается только до ближайшего запасного пути со скоростью не более 10 км/ч.

14.6. Зимой при резких колебаниях температуры при осмотре вагона на конечных пунктах особое внимание обращать на контактные вставки токоприёмников.

15. ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДТП

15.1. При ДТП водитель обязан действовать в соответствии с требованиями пунктов 2.5. и 2.6., р.2. ПДД РФ и п. 4.4.38 ДИ.

15.2. Записать фамилии и контактные данные очевидцев, адреса предприятий, которым принадлежат другие транспортные средства – участники ДТП, фамилии водителей, время, когда произошло ДТП;

15.3. Если в результате ДТП нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств произошедшего, могут предварительно заполнить Извещение о ДТП, составить схему происшествия и подписать её, получения разрешения руководителя работ (п.4.4.41 ДИ).

15.4. Водитель-участник ДТП обязан присутствовать при проверке технического состояния подвижного состава в депо и составлении акта или протокола проверки.

16. ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ЗАДЕРЖКАХ ДВИЖЕНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЯХ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

16.1. В течение 5 мин. сообщить о возникновении задержки ДДЦ по штатным средствам связи (текстовое сообщение, радиосвязь) информацию, указанную в п.4.4.28 ДИ.

16.2. При работе на линии водитель обязан, соблюдая правила охраны

труда самостоятельно выполнять работы, указанные в п. 4.4.32 ДИ.

16.3. При возникновении неисправностей, которые невозможно устранить на линии, но позволяющих продолжить движение, водитель обязан обратиться к ДТД с требованием замены вагона. Водитель несёт ответственность за самовольный возврат технически исправного подвижного состава с линии.

16.4. При задержках движения токоприёмник должен быть опущен. При температуре воздуха ниже +5°C разрешается оставлять поднятым токоприёмник на каждом четвёртом вагоне, для обогрева персонала.

16.5. Запрещается растормаживать поезд на любом профиле пути принудительным отключением приводов механического тормоза без сцепки его с другим вагоном или тягачом технической помощи.

16.6. При обнаружении неисправности рельсового пути водитель должен:

- остановить поезд, не доезжая 5 метров до препятствия действовать в соответствии с пунктами 4.4.19 и 4.4.28 ДИ;

- если в жёлобе рельса находится посторонний предмет, водитель должен попытаться удалить его. Если удалить предмет не удаётся, сообщить ДДЦ.

16.7. При задержке движения, вызванной посторонним транспортом, водитель должен предупредить водителей транспортных средств об ответственности за задержку движения общественного транспорта, записать регистрационные номера транспортных средств и действовать в соответствии п. 4.4.28. ДИ. Конфликты с пешеходами, пассажирами, и водителями ТС не допускаются.

16.8. При повреждении контактной сети посторонним транспортом водитель должен записать регистрационные номера этих транспортных средств и действовать в соответствии п. 4.4.28. ДИ.

16.9. При сообщении пассажиров о получении электротравм (удар током), водитель должен остановить поезд, не открывая дверей отключить все высоковольтные и низковольтные электрические цепи, опустить токоприёмник и уточнить у пассажиров, где и при каких обстоятельствах происходит утечка тока.

Запрещается оставлять изолированный от рельс вагон под напряжением (с поднятым токоприёмником).

16.10. При вынужденной остановке поезда на подъёме или спуске водитель обязан затормозить поезд и убедиться в том, что он неподвижен, поставить противооткатные упоры справа со стороны уклона.

Если вагон на подъёме покатился назад, водитель обязан немедленно принять все меры к его остановке.

Если водитель увидел движущийся на него трамвай, он должен затормозить свой поезд, не допуская паники предупредить пассажиров об угрожающей опасности, попросить максимально отойти от передней площадки и крепко держаться за поручни, выйти из кабины и отойти от передней площадки как можно дальше, держаться за поручни. Запрещается

открывать двери и высаживать пассажиров до столкновения.

17. ОКОНЧАНИЕ РАБОТЫ

17.1. При движении в депо водитель обязан:

- вывести на ТИС информацию о следовании в депо;
- на всех действующих остановках производить посадку и высадку пассажиров. При отсутствии фонограммы, или при необходимости дополнительно объявлять пассажирам: «Будьте внимательны! Трамвай следует в депо до остановки «.....»;
- за 2 перегона до депо отключить отопление и вентиляцию салона;
- на последней остановке перед депо водитель должен высадить пассажиров, убедиться в отсутствии посторонних лиц и предметов в вагонах. Запрещается провоз в вагонах на территорию депо посторонних лиц, включая работников предприятия.

17.2. По прибытии на КПП трамвайного депо водитель обязан:

- убедиться, что отопление и вентиляция салона отключены, отключить отопление и вентиляцию кабины;
- закрыть в вагонах все форточки, прижать кронштейны зеркал к кузову;
- предъявить поезд для осмотра охране;

17.3. Передвижение трамвая по территории трамвайного депо является маневровой работой. Движение трамваев, автомобильного транспорта и людей по территории депо осуществляется согласно утверждённой директором предприятия схеме, которую водитель обязан знать. Скорость движения по территории депо не должна превышать 5 км/ч, а в негабаритных местах и внутри производственных помещений – 3 км/ч.

17.4. Предъявить поезд лицу, ответственному за приём подвижного состава с линии, и поставить трамвай в указанное место. Запрещается самовольно покидать трамвай до постановки его в указанное место.

17.5. При повреждениях кузова, салона, оборудования, устройств и агрегатов совместно с ответственным лицом составить и подписать акт.

Приложение № 2
к должностной инструкции
водителя трамвая

ИНСТРУКЦИЯ
ПО СЦЕПКЕ И БУКСИРОВКЕ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Передвижение трамвайных вагонов, не имеющих собственного хода, с неисправной тормозной системой или другими неисправностями, не позволяющими движение или обеспечивающими его безопасность, 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 ходовые части, аккумуляторная батарея, внешние световые приборы (в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости);

1.3. Перед производством сцепки и буксировки подвижной состав должен быть освобождён 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 не реже чем 1 раз в год). Все работники участвующие в сцепке должны быть в СИЗ.

1.5. Основные правила сцепки вагонов следующие:

- неисправный (буксируемый) вагон должен быть заторможен механическим тормозом;
- исправный вагон, должен подаваться к буксируемому вагону со скоростью не более 3 км/час, по сигналу лица производящего сцепку.
- движение трамвайных вагонов по встречному пути на время сцепке запрещается.

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

- включить аварийную сигнализацию;
- затормозить вагон стояночным тормозом и убедиться в эффективности его действия;
- поставить переключатель реверса в положение «0»;
- отключить все высоковольтные цепи;
- надеть сигнальный жилет.

1.7. В тёмное 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 фонарём или фарами трамвая.

1.8. Буксировка вагонов производится сцепными приборами, установленными на вагонах и должна производиться съёмными буксировочными (аварийными) сцепными приборами, при этом, водителям-женщинам запрещается поднимать и устанавливать сцепные приборы весом более 15 кг. в одиночку (требование ОТ).

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

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

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

–на специально обученное лицо (сцепщика) на территории трамвайного депо.

Водители других трамваев, в том числе следующих во встречном направлении, при необходимости, обязаны оказывать помощь водителям буксируемых вагонов, путём перекрытия движения автотранспорта на перекрёстках, находящихся на пути буксируемых вагонов и т.п.

- 1.10. Движение вагонов по встречным (соседним путям) на время сцепки запрещается.
- 1.11. Водитель неисправного вагона должен сообщить ДДЦ о (начале работ) необходимости сцепки и буксировки подвижного состава (п.4.4.30. ДИ).

2. ПОРЯДОК СЦЕПКИ, БУКСИРОВКИ И РАСЦЕПКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ГОРИЗОНТАЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ПУТИ

2.1. Общие требования:

2.1.1. На горизонтальном участке пути трамвайный вагон любого типа может буксировать только один трамвайный вагон.

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

Транспортировка сцепного устройства (сцепных устройств) к месту сцепки трамвайных вагонов должна осуществляться двумя водителями (неисправного и исправного вагонов). Транспортировка сцепного устройства одним водителем не допускается.

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 1,5 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.

2.1.5. Все неясные команды считаются командой к немедленной остановке вагона. Команды от кого бы то ни было, кроме сцепщика (водителя неисправного вагона) игнорируются.

2.2. Подготовка к сцепке:

2.2.1. Водитель неисправного вагона (далее сцепщик) обязан:

- включить аварийную световую сигнализацию;
- поставить противооткатный упор со стороны производства сцепки под колесо последней колёсной пары справа, если неисправный вагон находится впереди исправного, и под колесо 1-ой колёсной пары справа если неисправный вагон находится позади исправного;
- убедиться, что вагон заторможен и надёжно удерживается на месте;
- отключить все высоковольтные электрические цепи, автоматические выключатели и опустить токоприёмник;
- соблюдая осторожность выйти из вагона;
- выставить на расстоянии не менее 15 м. позади трамвая знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь;
- проверить исправность съёмного сцепного прибора;
- привести в рабочее положение сцепное устройство вагона;
- дать команду водителю исправного вагона «На сцепку!».

2.2.2. Водитель исправного вагона обязан:

- подать исправный вагон к неисправному на расстояние не более 3 м. и остановиться;
- получив команду «На сцепку!», дать 1 предупредительный сигнал звонком, убедившись в безопасности движения, подать свой вагон к неисправному на расстояние не более 1,5 м. и остановиться. Поставить реверсивный переключатель в положение «стоп» и отпустить педаль безопасности (далее ПБ);
- поставить противооткатный упор под колёсную пару со стороны сцепки;
- войти в кабину и сообщить водителю неисправного вагона (сцепщику) «К сцепке готов!».

3. СЦЕПКА ВАГОНОВ СЦЕПНЫМ ПРИБОРОМ ТИПА «ТРУБА»

3.1. Сцепной прибор типа «Труба» предназначен для сцепки трамвайных вагонов производства «ПК Транспортные системы» (71-911, 71-931М и др.) между собой, и буксировки одного вагона другим.

3.2. Снять торцевые фальшборта вагонов обоих вагонов в месте сцепки, привести в рабочее положение штанги сцепных приборов вагонов закрепив их пальцами со шпильками.

Запрещается использовать пальцы без шпилек, штыри вагонов Т-3, УКВЗ, болты, иные подручные материалы.

3.3. Надеть сцепной прибор типа «Труба» на сцепную штангу неисправного вагона свободно до упора, не закрепляя её штырём.

3.4. Дать команду водителю исправного вагона «На сцепку!»

3.5. Водитель исправного вагона обязан отключить автоматические выключатели 1-й и 2-й тележек (1-ц тележки на 4-х осном вагоне), и осуществлять сцепку только при использовании одной группы двигателей во избежание наезда вагона на вагон.

3.6. Водитель исправного вагона должен громко объявить: «От вагона! Подаю на сцепку!», дать короткий предупредительный сигнал звонком, убедившись в безопасности движения, подать свой вагон вперёд со скоростью, не превышающей 3 км/час. к неисправному вагону на расстояние 1,5 м. и остановиться. Переключатель реверса поставить в положение «0» и отпустить ПБ.

3.7. Сцепщик оценивает расстояние, на которое необходимо подать исправный вагон.

3.8. По команде сцепщика вагон подаётся к неисправному вагону так, чтобы расстояние между сцепной штангой исправного вагона и торцом «Трубы» было не более 30 см. После остановки переключатель реверса немедленно поставить в положение «0», отпустить ПБ.

3.9. Сцепщик совмещает сцепной прибор типа «Труба» со сцепной штангой исправного вагона и надвигает его на штангу сдвигая со штанги неисправного вагона.

3.10. Когда отверстие трубы и сцепной штанги неисправного вагона совпадут-закладывается первый штырь (палец) со шпилькой.

3.11. Сцепщик выходит из междугонного пространства на безопасное расстояние и даёт команду на раздвижку вагонов.

3.12. По сигналу сцепщика водитель исправного вагона подаёт свой вагон НАЗАД до команды «Стоп!». После остановки переключатель реверса немедленно поставить в положение «0», отпустить ПБ.

3.13. Сцепщик совмещает отверстия «трубы» и сцепной штанги исправного вагона и вставляет второй штырь (палец) закрепляя его шпилькой.

Примечание: Если произошел выход сцепной штанги из трубы, сцепка начинается заново с п. 3.7. настоящей инструкции.

3.14. Запрещается находиться в пространстве между вагонами при движении их (вне зависимости от направления движения) и производить какие-либо работы.

3.15. При сцепке вагонов в кривых участках пути, сцепщик обязан находиться с внешней стороны кривой.

3.16. При нахождении неисправного вагона позади исправного, подача исправного вагона на сцепку из кабины водителя запрещается. Водитель обязан осуществлять управление с заднего (маневрового) пульта управления

4. СЦЕПКА ВАГОНОВ СЦЕПНЫМ ПРИБОРОМ С ГОЛОВКОЙ ТИПА «РУКОПОЖАТИЕ»

4.1. Выполнить действия описанные в разделе 2 настоящей инструкции.

4.2. Водитель неисправного вагона (сцепщик) обязан:

–один сцепной прибор закрепить пальцем со шплинтом на сцепной штанге неисправного вагона, другой сцепной прибор – на сцепной штанге исправного вагона;

–совместить головки сцепных приборов и установить в головки первый штырь;

–выйти из межвагонного пространства и дать сигнал на раздвижку вагонов для заравнивания сцепных приборов в одну линию;

–после выравнивания сцепных приборов вставить в головки сцепных приборов второй штырь со струбциной;

–выйти из вагона и убедиться в правильности и надёжности сцепки.

–после осмотра сцепления водителем и получения разрешения от него исправного вагона растормозить неисправный вагон и убрать противооткатные упоры.

4.3. Водитель исправного вагона обязан:

–по сигналу водителя неисправного вагона подать свой вагон назад для выравнивания сцепных приборов, затормозить по сигналу лица, производящего сцепку;

–выйти из вагона и убедиться в правильности и надёжности сцепки, дав разрешение на отключение механических тормозов неисправного вагона, проверить уbrane ли из-под колёс обоих вагонов противооткатные упоры.

5. БУКСИРОВКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

5.1. Руководство буксировкой возлагается на водителя исправного вагона в случае движения исправного вагона перед неисправным и на водителя неисправного вагона в случае движения неисправного вагона перед исправным.

5.2. Перед буксировкой водитель неисправного вагона (сцепщик) обязан:

–установиться о способе сигнализации или связи;

–убрать знак аварийной остановки и противооткатный упор;

–проверить действие рельсового тормоза (должен быть включён рубильник аккумуляторной батареи);

–закрыть двери;

–включить ближний свет фар и аварийную сигнализацию;

–в тёмное 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.

При буксировке вагонов специального назначения не имеющих низковольтных цепей, или буксировки в сложных погодных условиях, если токоприёмник вагона исправен, а также исправна цепь освещения, токоприёмник оставляют поднятым и включают освещение салона.

5.3. Водитель исправного вагона обязан:

–занять своё место в кабине;

- после получения предупредительного сигнала к началу движения закрыть двери, включить ближний свет фар и аварийную сигнализацию;
- в тёмное время суток и в других условиях недостаточной видимости включить габаритные огни и аварийное освещение;
- как можно более плавно начать движение.

5.4. Движение поезда по перегонам должно осуществляться в соответствии с положениями ПДД, ПТЭ, и ДИ.

5.5. В процессе буксировки необходимо исключить рывки, резкий набор скорости и резкое торможение, которые могут вызвать повреждение сцепных приборов.

5.6. В случае обрыва сцепных приборов водитель неисправного вагона (проводник) обязан принять все меры к остановке вагона.

5.7. Перед автоматическими стрелками поезд необходимо остановить поезд. Водитель первого вагона обязан отключить привод автоматического привода стрелки, перевести стрелку вручную, а после прохода буксира вновь включить автоматику стрелки.

5.8. Буксировка неисправного вагона толканием разрешается только до ближайшего запасного пути.

6. РАСЦЕПКА ВАГОНОВ

6.1. Расцепка вагонов должна производиться на горизонтальном участке пути.

6.2. Остановить поезд (буксир) в установленном месте.

6.3. Водитель неисправного вагона обязан:

- сообщить водителю исправного вагона: «Расцепка!»;
- затормозить неисправный вагон механическим тормозом и убедиться, что он надёжно удерживается на месте;
- подложить противооткатные упоры под колёса обоих вагонов со стороны расцепки;
- расцепить вагоны вынув палец из сцепной штанги неисправного вагона или отсоединить головки сцепных приборов вынув оба штыря;
- выйти из междугонного пространства на внешнюю сторону пути, сообщить водителю исправного вагона: «Вагоны расцеплены!» и, убедившись в безопасности движения, дать сигнал «Отъехать!».

6.4. Водитель исправного вагона обязан:

- лично убедиться, что неисправный вагон заторможен механическим тормозом и закреплен тормозным башмаком;
- после получения сигнала «Отъехать!» поставить переключатель реверса в направление удаления от неисправного вагона;
- отъехать на расстояние не более 2 м.;
- выйти из вагона и помочь водителю неисправного вагона снять сцепные приборы и убрать их в места хранения.
- убрать противооткатные упоры.

7. ПОРЯДОК СЦЕПКИ И БУКСИРОВКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА УКЛОНАХ

7.1. При остановке неисправного вагона на подъёме:

7.1.1. Водитель неисправного вагона обязан:

–затормозить вагон механическим тормозом, а при его неисправности электромагнитным рельсовым тормозом и убедиться в том, что вагон удерживается на месте;

В случае необходимости запросить помочь у водителей встречных или сзади идущих водителей трамваев.

–выйти из вагона (п. 4.4.21 ДИ) и поставить противооткатные упоры под колёса со стороны уклона справа по ходу движения;

– немедленно вернуться в вагон и отключить электромагнитный рельсовый тормоз, убедиться, что вагон удерживается на месте;

–находясь около неисправного вагона (не менее 1,5 м от наружного рельса), руководить передвижением исправного вагона;

–произвести сцепку согласно разделам 3 или 4 настоящей инструкции;

–по команде водителя исправного вагона убрать противооткатный упор;

7.1.2. Водитель исправного вагона обязан:

–остановить свой вагон за 15 м. до неисправного;

–проверить действие механического и электромагнитного тормозов;

–получив команду «На сцепку!», подать вагон к неисправному с посыпкой рельс песком и остановиться в 1,5 м от него;

–лично убедившись в наличии противооткатного упора под колесом неисправного вагона, произвести сцепку.

7.2. При остановке неисправного вагона на спуске:

7.2.1. водитель неисправного вагона обязан:

–затормозить вагон механическим тормозом, а при его неисправности электромагнитным рельсовым тормозом, убедиться в том, что вагон удерживается на месте, выйти из вагона (п. 4.4.21 ДИ);

–поставить противооткатные упоры под колеса со стороны спуска справа по ходу движения. Немедленно вернуться в кабину, отключить электромагнитный тормоз и оставаться в кабине до прихода исправного вагона;

–после прихода исправного вагона выйти из вагона и, находясь около своего вагона (не менее 1,5 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 своё место в кабине;

7.2.2. водитель исправного вагона обязан:

–остановить свой вагон за 30 м. до неисправного;

–получив команду «На сцепку!», подать свой вагон к неисправному с посыпкой рельс песком и остановиться в 1,5 м от него;

– лично убедиться в том, что неисправный вагон надёжно заторможен,

поставить на расстоянии 0,3-0,5 м. перед 1-ой колёсной парой 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;

7.3. Перед началом движения водители должны убедиться лично в правильности и надёжности сцепки, а также в отсутствии под колёсами вагонов противооткатных упоров.

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

8. СИГНАЛИЗАЦИЯ ПРИ БУКСИРОВКЕ

8.1. При букировке неисправных вагонов между водителями применяется следующая сигнализация:

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

8.2. Свистком и звонком вагона подаются сигналы, обозначающие:

- один длинный — разрешается движение вперёд;
- два коротких — снижение скорости «тише»;
- три коротких — остановка «стой».

8.3. Во всех случаях сигнал остановки поезда подаётся резким движением руки вниз.

8.4. 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.

8.5. Разрешается использование мобильного телефона при буксировке вагонов толканием.

9. КОНТРОЛЬ ИСПОЛНЕНИЯ ИНСТРУКЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЕЁ НАРУШЕНИЕ

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

9.2. Ответственность за правильность, надёжность, безопасность сцепки (расцепки) и буксировки трамвайных вагонов на территории депо и ВРЗ возлагается на уполномоченное лицо, определённое приказом по предприятию.

9.3. Контроль исполнения инструкции возлагается на руководителей Отдела эксплуатации.

9.4. За нарушение требований настоящей Инструкции работники несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Приложение № 3
к должностной инструкции
водителя трамвая

ИНСТРУКЦИЯ
по производству маневровых работ на территории
трамвайных депо (ВРЗ)

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1 Любое передвижение подвижного состава по территории депо (вагоноремонтных мастерских, ПТО, заводов) является маневровыми работами. Постановку вагона в указанное ответственным лицом место по прибытии в депо (по окончании работы) производит линейный водитель.

1.2. Маневровые работы на территории трамвайного депо и в пределах расстановки подвижного состава вне территории депо, осуществляемые водителем по приказу руководителя маневровых работ, должны обеспечивать:

1.2.1. Сохранность подвижного состава;

1.2.2. Выпуск подвижного состава на линию в точном соответствии с расписанием;

1.2.3. Наименьшие затраты времени на приём подвижного состава с линии, а также при возвращении его в депо по техническим неисправностям;

1.2.4. Своевременную постановку трамваев в плановые и внеплановые виды осмотров и ремонтов;

1.2.5. Безопасность работников, осуществляющих маневровые работы, и лиц, находящихся на территории депо.

1.3. Ответственными за организацию маневровых работ на территории депо и в пределах расстановки подвижного состава вне депо являются начальник депо и заместитель начальника отдела эксплуатации, которые обязаны обеспечить инструктаж и выполнение работниками, осуществляющими маневровые работы, требования ПТЭ трамвая, Правил охраны труда и настоящей инструкции.

1.4. Маневровые работы на территории трамвайного депо и в пределах расстановки подвижного состава вне территории депо должны производиться в соответствии с настоящей инструкцией.

1.5. Маневровые работы на территории депо осуществляются в соответствии со схематическим планом расстановки подвижного состава утвержденным начальником депо.

Движение трамваев, и других транспортных средств на территории трамвайного депо регулируется дорожными знаками (ГОСТ Р 52289-2004 и

ГОСТ Р 52290-2004) и сигнализацией. Места служебных проходов для лиц, находящихся на территории депо, обозначаются соответствующими указателями (знаками).

1.6. Формированием поездов, маневровыми работами в депо, расстановкой подвижного состава в назначенные места руководит специально назначенный приказом по предприятию работник, а при его отсутствии – ДТД. Эти же лица руководят работниками, выполняющими сцепку и буксировку подвижного состава на территории депо.

1.7. Любое передвижение подвижного состава на осмотровых канавах или в ремонтных зонах производиться только по распоряжению лица ответственного за обслуживание подвижного состава.

1.8. Работники, допущенные к производству маневровых работ проходят ежегодную проверку знаний требований охраны труда.

Проверка знаний требований охраны труда включает в себя знание производства маневровых работ, знание правил сцепки и буксировки трамвайных вагонов.

1.9. К производству маневровых работ допускаются водители, занаряженные на данный вид работ, прошедшие инструктаж по производству маневровых работ, ознакомленные с планом предстоящей работы.

Запрещается допуск к производству маневровых работ лиц, не соответствующих указанным выше требованиям.

Работники, занятые производством маневровых работ, обязаны работать спецодежде, спецобуви, сигнальных жилетах, х/б рукавицах, иных СИЗ (при необходимости).

1.10. Запрещается приводить в движение подвижной состав без приказа руководителя маневровыми работами и не зная плана предстоящей работы.

1.11. Скорость движения подвижного состава на территории депо не должна превышать 5 км/ч, в негабаритных местах и внутри производственных помещений 3 км/ч.

1.12. Передвижение и постановка на осмотровую канаву трамвайного вагона, не имеющего собственного хода или с неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, разрешается только буксировкой его исправным вагоном или машиной технической помощи.

1.13. При передвижениях подвижного состава в местах ремонта трамвайного пути или дорожного покрытия следует проявлять особую осторожность, своевременно подавать необходимые сигналы и принимать все меры, исключающие наезд на работающих или препятствие.

1.14. Работникам, участвующим в маневровых работах, а также находящимся на территории депо или в ремонтной зоне во время движения подвижного состава запрещается:

– проходить или стоять между трамвайными вагонами и проёмами ворот, опорами и иными сооружениями в междупутье;

– входить или выходить из вагона, находиться на крыше или подножке во время движения;

– переходить через осмотровые (ремонтные) канавы вне

предусмотренных для этого мест, перепрыгивать через них, перелезать через буферы вагонов, стоящих на канаве, находиться в канаве, а также садиться на рельсы.

- ходить по трамвайным путям, стрелкам и крестовинам;
- находиться в канавах, приямках, на эстакадах;
- находиться ближе чем в 1,5 м. от наружного рельса при движении подвижного состава.

1.15. Во время производства маневровых работ на территории депо работник, осуществляющий перевод стрелок обязан внимательно следить за движением вагонов по соседним путям. Стоять необходимо лицом навстречу движению и следить за подаваемыми работниками депо сигналами. Подавать сигнал к отправлению находясь вне габарита пути. При приближении вагона к стрелке на расстояние не менее 15 м. отойти от пути на безопасное расстояние (не менее 1,5 м от наружного рельса).

1.16. Если территория депо не оснащена ЦПУС, то перевод стрелок на территории трамвайного депо производится водителем по распоряжению руководителя маневровыми работами.

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

1.18. Не разрешается производить маневровые работы с отрывом токоприёмников от контактных проводов (по инерции), за исключением осаживания подвижного состава имеющего дуговой токоприёмник, который невозможно перевести по ходу движения.

1.19. При движении поезда назад оттягивать и поддерживать дуговой токоприёмник следует за верёвку без наматывания её на руку стоя на задней площадке моторного вагона, не высовываясь за габарит вагона. Запрещается находиться вне подвижного состава или на подножках.

1.20. Сцепка трамвайных вагонов при маневровых работах в депо проводится в соответствии с Инструкцией по сцепке и буксировке трамвайных вагонов. Все работники, связанные со сцепкой, должны быть обучены и хорошо знать конструкцию сцепных приборов подвижного состава, технологию и правила сцепки вагонов трамвая.

1.21. При постановке трамваев на отстой на территории депо или вне её, а также на смотровую канаву или в ремонтный цех, водитель обязан:

- вагон затормозить стояночным тормозом;
- перевести реверсор (реверсивный вал контроллера) в положение "0" и снять его рукоятку (вынуть ключ) там, где это предусмотрено конструктивно;
- отключить все электрические цепи, автоматические выключатели;
- опустить токоприёмники и надёжно его закрепить;
- при наличии уклона установить противооткатные упоры со стороны уклона.
- отключить аккумуляторную батарею;
- закрыть форточки и вентиляционные люки;
- закрыть дверь кабины и двери салона.

1.22. Движение вагона, не имеющего маневрового пульта управления,

задним ходом производится под наблюдением сопровождающего (проводника, другого водителя смены), который должен находиться на передней по ходу площадке первого, по направлению движения, вагона и подавать необходимые сигналы.

При необходимости осаживания буксиров или СМЕ, формируется бригада из водителя и необходимого количества проводников.

2. ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ВЫПОЛНЯЮЩИХ МАНЕВРОВЫЕ РАБОТЫ

2.1. Водитель трамвая занятый на маневровых работах обязан:

2.2.1. Проходить ежегодное обучение безопасным методам работы, ежегодную проверку знаний ПТЭ, ПТБ, ПТЭЭП и ДИ;

2.2.2. Производить маневровые работы в соответствии с инструкцией по охране труда.

2.2.3. Знать схему расстановки подвижного состава на территории депо, по постам ремонта и осмотра.

2.2.4. Получив указание лица, руководящего маневровыми работами, на передвижение вагона (поезда), водитель обязан осмотреть трамвай со всех сторон и убедиться в том, что нет людей под вагоном, около него, на крыше трамвая, проводящих ремонт и ещё не успевших уйти, что трамвай не поднят домкратами. Убедиться, что на вагоне отсутствуют предупреждающие плакаты «Не включать! Работают люди!», закрыты все фальшборта и другие откидные части, в контактной сети присутствует напряжение, нет предметов, мешающих движению, поставить токоприёмник на провод, предварительно окриком предупредив окружающих: «Осторожно! Вагон №... на канаве №... поднимаю токоприёмник!».

Подняв токоприёмник и убедившись в полной безопасности движения до входа в кабину, сделать предупредительный окрик: "Осторожно! Вагон №... с канавы №... трогается!". После чего включить цепь управления, дать один предупредительный сигнал звонком, тронуть трамвай на первой ходовой позиции контроллера и отключить его с таким расчётом, чтобы вагон получил толчок, но остался стоять на месте, при отсутствии окриков, медленно начать движение.

2.2.5. Перед проездом проёмов ворот депо и осмотровых помещений или ворот депо убедиться, что ворота полностью открыты и створки ворот закреплены, нет помех движению, сигнализация разрешает движение.

2.2.6. Поставленный в моечное отделение трамвай должен быть обесточен (токоприёмники опущены на всех вагонах поезда, отключены все высоковольтные и низковольтные цепи, автоматические выключатели).

2.2.7. Передвижение трамвая по осмотровой канаве осуществляется только по указанию начальника смены. Запрещается самовольное приведение в движение вагонов.

2.2.8. При проезде негабаритного места, мачты или другого сооружения на междупутье немедленно остановить трамвай, если в этом месте находится

человек. Скорость в негабаритных местах не более 3 км/час.

2.2.9. Движение трамваев по территории депо допускается только при закрытых дверях салона. Если конструктивные особенности вагонов допускают, то при движении задним ходом буксиров, поездов по СМЕ (при невозможности управления поездом из кабины первого по ходу движения вагона) – для лучшей слышимости сигналов дверь на площадке водителя, и дверь на площадке у проводника могут быть открыты.

Запрещается проезжать на подножках, а также высовываться при движении за габарит подвижного состава.

2.2.10. Следить и точно выполнять не только указания сигналов, подаваемых бригадиром водителей-перегонщиков, проводником, но и сигналов, подаваемых другими работниками депо, людьми находящимися на территории депо в случае замеченной опасности.

2.2.11. При производстве манёвров наблюдать за движением поездов на соседних путях, принимая меры к немедленной остановке в случае опасности столкновения.

2.2.12. Производить маневровое движение трамвая (не оборудованного маневровым пультом или вторым постом управления) задним ходом только под наблюдением проводника, который должен находиться на передней по ходу движения, площадке первого по направлению движения вагона и подавать свистком необходимые сигналы, обеспечивающие безопасность движения.

2.2.13. При входе и выходе из трамвая водитель должен быть внимателен и осторожен, особенно при скользком дорожном покрытии и подножках. Входить и выходить из трамвая, нужно вставая полной ступней на подножку, держась за поручни и наблюдая за движением вагонов на соседнем пути.

2.2. Водителю запрещается:

- Включать и приводить в движение подвижной состав без приказа руководителя маневровыми работами, не зная плана маневровых работ;
- производить постановку токоприёмников на контактный провод, включение высоковольтных автоматических выключателей без разрешения начальника смены (лица ответственного за производство маневровых работ), не зная плана предстоящих работ, без осмотра вагона снаружи и внутри и предупредительных окриков;
- производить маневровые работы на территории депо с опусканием токоприёмников, во время движения т. е. по инерции (за исключением движения в режиме АХ);
- перегонять трамвай в вечернее и ночное время без включения ближнего света фар и габаритных огней;
- включать контроллер на ходовые позиции при снятом кожухе контроллера, неисправном БСКВ, открытых высоковольтных щитках, неисправных автоматах, оголённых проводах и проч.;
- допускать находиться кому-либо на крыше движущегося вагона;
- находиться на крыше вагона;

- передавать управление трамваем посторонним лицам, не имеющим удостоверения на право управления трамваем, не прошедшим инструктаж по производству маневровых работ или не указанным в наряде на работу в данный день;
- загораживать трамваем проходы и проезды в цехах, мастерских и на территории депо;
- оставлять трамвай в проёме ворот производственных помещений;
- пользоваться самодельной ручкой реверса (без упора), самодельными ключами и т.п.;
- прыгать с крыши одного трамвая на крышу другого трамвая;
- переходить канаву по крышам вагонов, стоящих на постах осмотра;
- перелезать через буферы, сцепки буксиров;
- приводить в движение вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения (неисправные тормоза, токоприемники, силовое электрооборудование и проч.);
- производить переключения секционных мачтовых рубильников контактной сети в цехах и на территории депо, приводить в действие машины и механизмы, не относящиеся к работе водителя.

2.3. В качестве сопровождающего (проводника) к маневровой работе допускаются специально выделенные и проинструктированные сотрудники. Никаким другим лицам сопровождать подвижной состав не разрешается.

2.3.1. Сопровождающий несёт ответственность за безопасность движения трамвая, который он сопровождает по территории депо и конечной станции при производстве маневровых работ.

2.3.2. Сопровождающий должен иметь при себе свисток, которым он обязан подавать сигналы при осуществлении манёвров.

2.3.3. Сопровождающий подчиняется руководителю маневровых работ, от которого он получает производственное задание. Выполнять распоряжения иных лиц запрещается.

2.4. Сопровождающий (проводник) обязан знать:

– ПТЭ в части касающиеся безопасности движения по территории депо и настоящую Инструкцию;

– схему движения трамваев по территории депо, схему расположения подвижного состава, расположение путей парка отстоя, стрелок, крестовин, контактной сети и спец. частей, постоянных и временных сигналов, предупредительных надписей и ограждений, расположение строений на территории депо и мест проездов, негабаритных мест;

– правила сигнализации и значение сигналов при производстве манёвров на территории депо.

2.5. Сопровождающий (проводник) при производстве манёвров задним ходом обязан:

2.5.1. Прежде чем подать сигнал водителю начать движение, осмотреть со всех сторон поезд или буксир, нет ли препятствий на пути следования, нет ли в канавах под трамваем рабочих, производивших ремонт и ещё не успевших уйти, нет ли предметов, мешающих движению. Только после

этого, убедившись в полной безопасности, зайти в вагон на переднюю по ходу движения площадку трамвая и подать водителю свистком сигнал отправления.

2.5.2. Оттягивание и поддержание дугового токоприёмника производить за трос, без наматывания его на руку.

2.5.3. При движении назад вагонов старых типов запрещается поддерживать дуговой токоприёмник находясь вне вагона. Проводник должен стоять на задней площадке моторного вагона держась за поручни. Высовываться за габарит подвижного состава запрещается.

2.5.4. При подъезде к проёмам ворот депо, производственных помещений, к мачте или другому сооружению в междупутье, убедиться, что в этих местах нет людей, а в случае их наличия или появления, немедленно дать сигнал экстренной остановки.

2.5.5. При подъезде к воротам следить, чтобы ворота были полностью открыты и зафиксированы, начинать движение только по разрешающему сигналу.

2.5.6. При движении по территории депо следить за сигналами, подаваемыми работниками депо, лицами находящимися на территории в случае замеченной опасности.

2.5.7. Наблюдать за движением трамваев по соседним путям и подавать сигналы к немедленной остановке в случае опасности столкновения.

2.5.8. При обнаружении предметов на пути, в междупутье или на проезжей части, препятствующих движению трамвая дать сигнал к немедленной остановке и удалить препятствие, при необходимости совместно с водителем.

3. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРОВЫХ РАБОТ

3.1. При производстве маневровых работ применяются следующие сигналы, подаваемые водителю свистком или звонком подвижного состава:

- один длинный (поезд стоит) – можно начинать движение вперёд;
- два длинных (поезд стоит) – можно начинать движение назад;
- два коротких (поезд в движении) – снизить скорость!
- три коротких (поезд в движении) – немедленно остановить поезд с применением экстренного торможения!
- один короткий или короткие (во время сильного тумана подаётся периодически) – Внимание!

Сигнал экстренной остановки поезда может быть подан круговым движением руки (флажком, фонарём, жезлом) перед собой.

Допускается использование мобильного телефона при буксировке подвижного состава толканием.

3.2. Порядок движения через ворота производственных помещений.

Въездные и выездные ворота депо, как правило, имеют механический привод. Также привод может быть оборудован устройствами

обеспечивающими автоматическое закрытие ворот после прохода поезда.

При проезде ворот необходимо строго соблюдать основные правила:

3.2.1. Открыть ворота. Нажав кнопку «Откр.» и удерживая её до прекращения работы электродвигателя привода ворот или повернув кран пневмосистемы в положение «Открыто».

3.2.2. Убедившись, что створки полностью открыты и горит разрешающий сигнал, дать предупредительный звонок проехать ворота накатом с соблюдением всех правил охраны труда.

3.2.3. Интервал времени между вагонами, при наличии автоматического открытия/закрытия, должен быть не менее 1 мин.

3.2.4. При необходимости проезда ворот подряд несколькими вагонами, а также для проезда двух-трёх-вагонных поездов (сочленённых вагонов) или буksиров, необходимо открыть ворота и отключить их привод. После проезда подвижного состава вновь включить приводы.

3.2.5. При проезде через ворота производственных помещений, а также в других негабаритных местах, двери подвижного состава должны быть закрыты.

3.2.6. Запрещается передвигать задним ходом исправные вагоны с двухсторонним управлением. Движение таких вагонов производится только с передней, по ходу движения площадки (кабины).

3.2.7. При наличии на вагонах заднего маневрового пульта управление вагоном при движении назад производится водителем с него, без помощи проводника.

3.2.8. Непонятная, тихая или нечёткая команда, отданная проводником, означает экстренную остановку поезда.

3.3. При обточке колёсных пар на подрельсовом токарном станке передвижение других вагонов по канаве запрещается.

Скорость вагонов при прохождении по станку для обточки колёсных пар и через моечную установку не должна превышать 1 км/ч.

3.4. Подъём токоприёмников при опробовании электрооборудования под напряжением после ремонта производится только уполномоченным водителем в присутствии ответственного лица, которое должно убедиться в безопасности обслуживающего персонала.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Работник лично, либо через другого работника, немедленно должен извещать диспетчера депо по выпуску, руководителя маневровых работ или заместителя начальника отдела эксплуатации о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, произшедшем на производстве, или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления).

ПАМЯТКА ВОДИТЕЛЮ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ТЕРРОРИСТИЧЕСКИХ АКТОВ НА ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

1. Во время работы на линии быть внимательным, обращать внимание на необычное поведение пассажиров, лиц, стоящих на остановках, на людей, одетых явно не по погоде, женщин в традиционной мусульманской одежде, оставленных вблизи остановок с интенсивным пассажирообменом бесхозных автомобилей, (особенно отечественного производства старых моделей). Обо всех подозрениях водитель обязан немедленно доложить ДДЦ, ДТД.

2. Перед выездом из депо произвести визуальный осмотр салона и технологических отсеков подвижного состава на возможное наличие посторонних предметов (бесхозных вещей). При обнаружении подозрительных предметов, незамедлительно сообщить об этом ДТД и дежурному по выпуску.

3. При получении путевого листа и после приёма поезда в депо или в пункте смены, водитель несёт юридическую ответственность за состояние транспортной безопасности на вверенном ему объекте (подвижном составе трамвая).

4. Перед выездом из депо, после каждого прибытия на конечный пункт маршрута и при возвращении в депо (на КПП) производить осмотр салона, внешний осмотр транспортного средства, визуальное обследование технологических отсеков, мест возможной закладки взрывных устройств (например, за сидениями средней секции вагона 71-931М и т.п.).

5. При необходимости покинуть подвижной состав закрыть двери кабины и салона для исключения доступа людей в салон в отсутствие водителя.

6. Запрещается нахождение людей в салоне подвижного состава на конечных пунктах маршрутов в отсутствие водителя.

7. При задержках движения, простое на запасных путях по неисправности, запрещается оставлять подвижной состав без присмотра.

8. При обнаружении в салоне или технологических отсеках подозрительных предметов (оставленных вещей) на конечной станции необходимо:

8.1. Немедленно сообщить ДДЦ и ДТД о происшествии.

8.2. Зафиксировать точное время обнаружения подозрительного постороннего предмета, немедленно произвести отключения подвижного состава согласно п. 4.8.3 ДИ (ПГЭ трамвая);

8.3. Освободить салон от пассажиров, закрыть двери салона и до прибытия представителей соответствующих служб организовать наружную охрану подвижного состава, не допуская к нему посторонних.

ВНИМАНИЕ! Обнаруженные подозрительные предметы, коробки, непрозрачные пакеты, сумки, кейсы, чемоданы и проч., которые могут быть потенциальными взрывоопасными устройствами, категорически запрещается трогать, поднимать, вскрывать, перемещать и производить с ними любые действия! Помните! Что ваша жизнь, и жизнь окружающих зависит от вашей дисциплины, выдержки и исполнительности!

9. При получении информации о наличии в салоне подозрительного предмета во время движения по маршруту, немедленно остановить транспортное средство, и предложить пассажирам покинуть салон (с соблюдением требований безопасности), не допуская паники.

Не позволять пассажирам прикасаться к обнаруженному предмету.

10. Немедленно сообщить ДДЦ и ДТД о происшествии с указанием точного адреса, времени обнаружения, детальным описанием подозрительного предмета, и (если возможно) описанием лица, сообщившего о находке.

11. Не задерживая движение следовать без пассажиров до ближайшего запасного пути или до запасного пути расположенные вдали от скопления людей:

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

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

Немедленно остановить транспортное средство;

Предложить пассажирам немедленно покинуть салон (п.4.4.16 ДИ);

Принять меры личной безопасности;

Сообщить ДДЦ, ДТД о происшествии;

До прибытия работников спецслужб не допускать к трамваю посторонних;

Желательно оставить все двери вагона открытыми для проветривания;

Находиться только с наветренной стороны трамвая;

По указанию работников спецслужб, при возможности самостоятельного движения вагона и обеспечения личной безопасности водителя, отогнать транспортное средство в указанное ими место для последующей дегазации.

Водитель! При обнаружении на пути следования трамвая групп вооружённых лиц, чинов Росгвардии, полиции, вооружённых сил и т.п.:

–ни в коем случае не вступать с ними в пререкания, а тем более не оказывать сопротивления;

–быстро и беспрекословно выполнять любые их требования;

–немедленно высадить пассажиров, открыв все двери вагона (поезда), за исключением случаев, когда это создаёт угрозу жизни и здоровью пассажиров;

–обеспечить подвижной состав в соответствии с требованием п. 4.8.3. ДИ (постановка вагона в отстой);

–немедленно сообщить о происшествии диспетчеру Службы движения и диспетчеру депо.